



Markus Magnusson

12º Seminário Internacional em Logística Agroindustrial Tema: Logística Aeroportuária



Apresentação Josef Barat – 30 de março de 2015

Roteiro da palestra



2

- Globalização e o transporte aéreo
- Panorama internacional
- Movimentação das 12 maiores empresas aéreas mundiais
- Movimentação nos 12 principais aeroportos mundiais
- Tráfego aéreo mundial de passageiros 1980-2013
- Repartição mundial de passageiros – quilômetro 1996-2012
- Evolução das políticas para o setor aéreo
- Perfil institucional e administrativo do setor
- Perfil após a criação da ANAC
- Avanços e desequilíbrios
- Perfil econômico e de mercado
- Aviação regional
- Obstáculos para o setor aéreo
- Oportunidades para o setor aéreo



Globalização e o transporte aéreo

3

- Demanda crescente pelo transporte aéreo e pressão sobre as infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas.
 - Sucesso: maior número maior de pessoas viajando - a lazer ou a trabalho – o que reflete e estimula o crescimento da economia brasileira.
 - Fracasso: se os investimentos – públicos e privados – no setor de aviação civil não acompanharem as crescentes exigências do mercado.
- Transporte aéreo de passageiros e cargas é importante suporte à globalização.
 - Cargas: indução de cadeias logísticas complexas voltadas para o “e-commerce” e para mercadorias que exigem rapidez na sua entrega e/ou cujo valor justifica o frete aéreo.
 - Passageiros: grande crescimento das escalas de movimentação em função, principalmente, dos aumentos de produtividade e barateamento das passagens aéreas.
- Difusão do transporte aéreo, com fluxos crescentes de viagens de negócios e turismo, propiciou maior presença e agregação de valor à complexa cadeia produtiva da aviação civil.
- Países que fortaleceram essa cadeia com políticas consistentes aumentaram seu potencial de barganha em acordos internacionais, bilaterais ou multilaterais

Movimentação das 12 maiores empresas aéreas mundiais em 2014



4

	Doze maiores	Pass-km	% do Total		Doze maiores	Tom-km	% do Total
	Passageiros	(Bilhões)	Mundial		Cargas	(milhões)	Mundial
1	American Airlines	346,9	6,37	1	Federal Express	16.127	7,56
2	United Airlines	330,1	6,06	2	UPS	10.584	4,96
3	Delta Airlines	313,8	5,76	3	Emirates Cargo	10.459	4,90
4	Air France/KLM	228,9	4,20	4	Cathay Pacific	8.241	3,87
5	Emirates	215,4	3,95	5	Korean	7.666	3,60
6	Southwest Airways	167,9	3,08	6	Lufthansa	7.218	3,39
7	Lufthansa	153,4	2,81	7	Singapore Airlines	6.240	2,92
8	China Southern	148,4	2,72	8	Cargolux	5.225	2,45
9	Air China	142,1	2,61	9	Qatar Cargo	4.972	2,33
10	British Airways	131,3	2,41	10	China Airlines	4.813	2,23
11	China Eastern	120,4	2,21	11	British Airways	4.760	2,23
12	LATAM	106,5	1,95	12	Air France	4.650	2,18
	DOZE MAIORES	2.405,1	44,13		DOZE MAIORES	90.955	42,66
	Brasil (Total)	206.700,0	1,86		Brasil (Total)	1.186	0,56
	TOTAL MUNDIAL	5.450.000,0	100,00		TOTAL MUNDIAL	213.200,0	100,00

Fonte: International Air Transport Association – IATA,
BOEING - World Air Traffic Forecast, 2014-2015

Movimentação nos 12 principais aeroportos mundiais em 2014



5

	Aeroporto	Passageiros	Aeroporto	Cargas
		(milhões)		(milhões ton.)
1	Atlanta	96.199	Hong Kong	3.214
2	Beijing-Chaoyang	86.100	Memphis	3.161
3	Londres-Heathrow	73.371	Xangai-Pudong	2.316
4	Tóquio	72.800	Incheon	1.880
5	Los Angeles	70.622	Anchorage	1.805
6	Dubai	70.400	Dubai	1.763
7	Chicago-O'Hare	70.070	Louisville	1.649
8	Paris-De Gaulle	63.814	Tóquio-Narita	1.577
9	Hong Kong	63.450	Frankfurt	1.575
10	Dallas/F.Worth	63.523	Taiwan	1.529
11	Frankfurt	59.566	Miami	1.455
12	Jakarta-Soekarno	57.493	Cingapura	1.396
	Brasil (Total)	135.746	Brasil (Total)	1.450
	São Paulo (1)	67.554	São Paulo (1)	640

1) Aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Viracopos.
 Fonte: Airports Council International – ACI e INFRAERO



Vantagens competitivas das mega-carriers

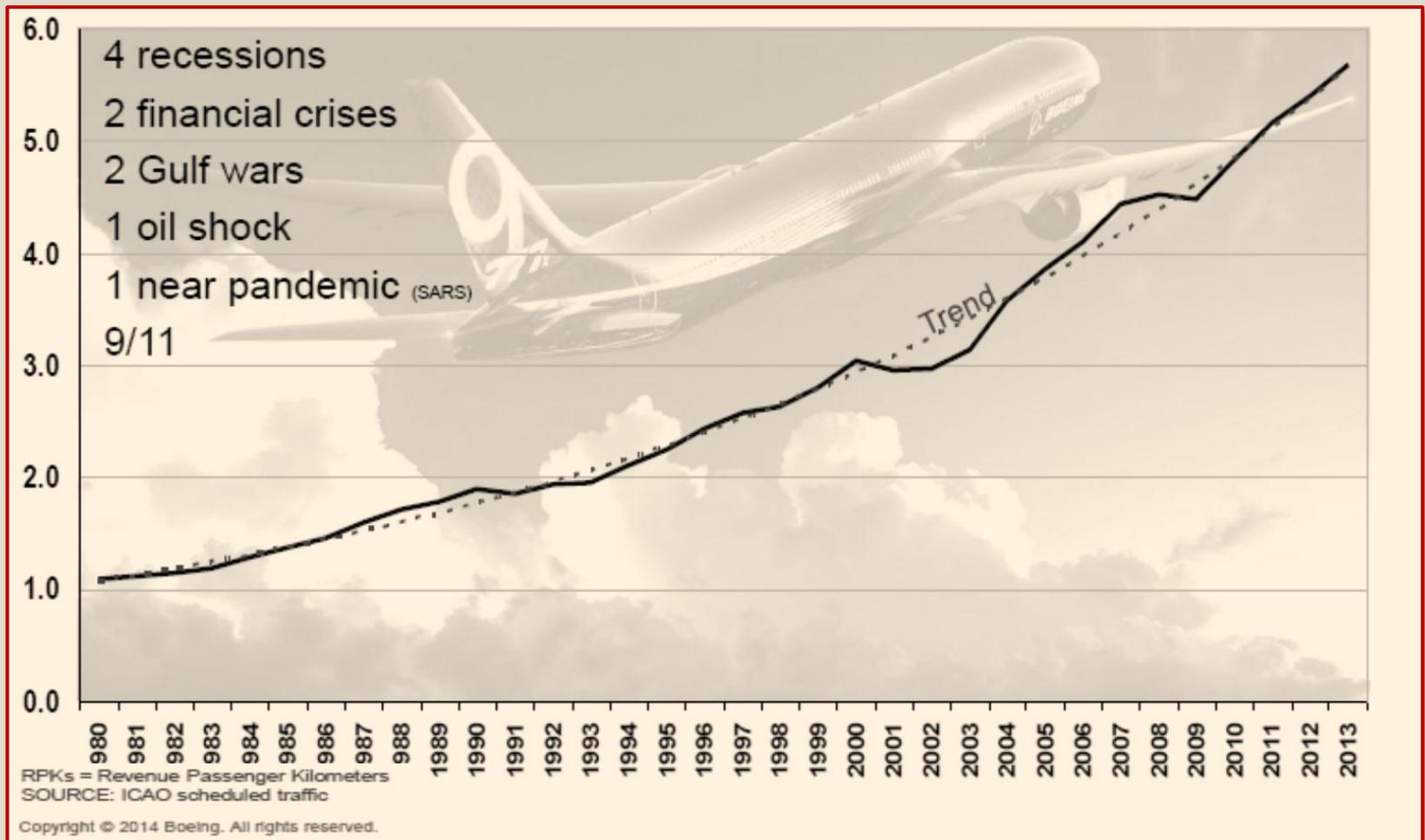
6

- Sistemas de reservas dominantes, altamente informatizados, que propiciam facilidades para os agentes de viagens, responsáveis por mais de 80% das emissões nos Estados Unidos e na União Europeia
- Ofertas diversificadas de serviços conjuntamente com as reservas de passagens aéreas, tais como reservas de hotéis, locação de automóveis, refeições especiais à bordo, entre outros
- Disponibilidade de bancos de dados acoplados aos sistemas de reservas, que permitem maior previsibilidade no comportamento dos usuários, fidelização da demanda e oferta de descontos
- Disponibilidade de maior volume de recursos para a promoção de campanhas publicitárias
- Maior capacidade de obtenção de leasing de novas aeronaves – especialmente as de grande capacidade (“wide-bodies”) – e de permanente atualização tecnológica, inclusive obtendo descontos junto aos fabricantes
- Maior inserção nas rotas e grandes polos geradores de tráfego aéreo de negócios e turismo.

Tráfego aéreo mundial de passageiros 1980-2013

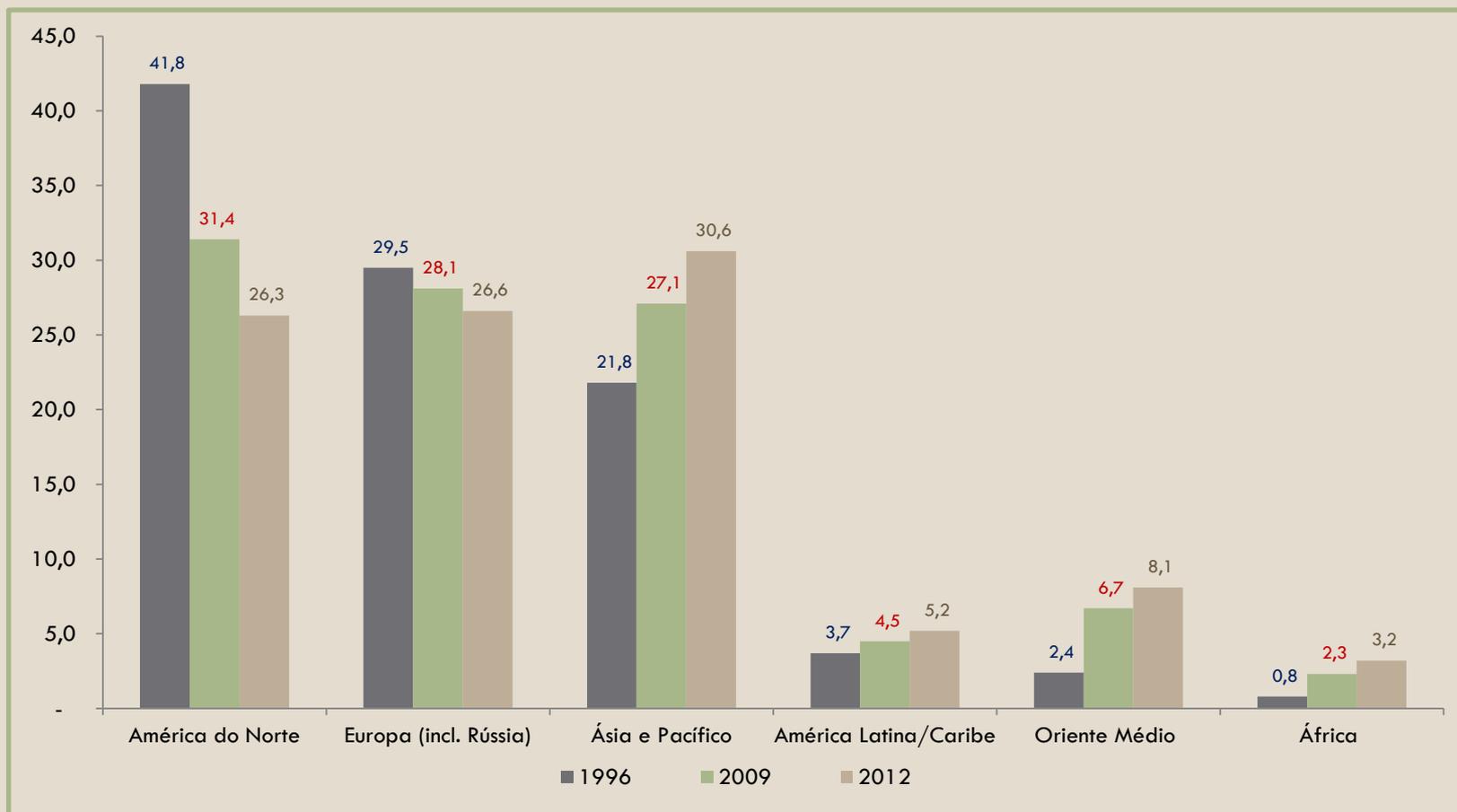


7



Repartição mundial de passageiros-quilômetro 1996-2012

8



Fonte: International Civil Aviation Organization – ICAO



Evolução das políticas para o setor

9

- Existe uma regulação de âmbito mundial – decorrente de convenções e acordos internacionais, bem como de normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)
- Os países membros têm mecanismos de regulação próprios que implicam em maior ou menor grau de intervenção dos governos na dinâmica de seus mercados
- Em linhas gerais, ocorreram no Brasil, ao longo de seis décadas, duas grandes reformas na regulação do transporte aéreo:
 - A primeira, no início da década de 1970, por meio do intervencionismo e da regulação estrita, conhecida como “competição controlada” e associada a políticas e mecanismos de integração territorial e desenvolvimento regional
 - A segunda foi formulada no início da década de 1990, sob a forma de política de “flexibilização”, com vistas à maior liberdade de ação do mercado, alterando os rígidos padrões de controle de linhas, frequências, reserva de mercado e entrada de empresas e preços.



Perfil institucional e administrativo do setor

10

- Desde 1941 vigorou a gestão centralizada, sob a égide do Ministério da Aeronáutica. Este tinha a responsabilidade sobre os segmentos de:
 - ▣ Controle do espaço aéreo e proteção ao voo (DECEA);
 - ▣ Infraestrutura aeroportuária (INFRAERO, DAESP e demais administradoras);
 - ▣ Regulação da aviação civil, por meio da fiscalização e controle (DAC);
 - ▣ Navegação aérea internacional (CERNAI);
 - ▣ Prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos (CENIPA);
 - ▣ Homologação de aeronaves e componentes da indústria aeronáutica nacional (IFI, CTA); e
 - ▣ Elaboração de estudos e pesquisas relacionados à aviação civil (IAC)



Perfil após a criação da ANAC

11

- Após a criação da ANAC este é o perfil institucional e administrativo do setor:
 - ▣ Controle do espaço aéreo e proteção ao voo (DECEA, Comando da Aeronáutica)
 - ▣ Infraestrutura aeroportuária (INFRAERO – 67 aeroportos), DAESP e demais administradoras)
 - ▣ Prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos (CENIPA, Comando da Aeronáutica)
 - ▣ Regulação da aviação civil, por meio da fiscalização e controle de natureza econômica e de segurança (ANAC)
 - ▣ Relações internacionais (ANAC)
 - ▣ Homologação de aeronaves e componentes da indústria aeronáutica nacional (ANAC)
 - ▣ Elaboração de estudos e pesquisas relacionados à aviação civil (ANAC)

Avanços e desequilíbrios



12

- Apesar das oscilações nas políticas públicas, hoje o Brasil possui um transporte aéreo mais competitivo e eficiente. Para atingir níveis mais elevados de produtividade, as operações passaram a se basear:
 - Na utilização mais intensiva das aeronaves,
 - Na concentração em poucos aeroportos “hubs”, e
 - Nas linhas mais rentáveis e ligações entre regiões mais prósperas
- Estes fatores acarretaram declínios nos “yelds” e preços, alta indução do tráfego aéreo e maior acessibilidade de novos segmentos de consumidores
- O crescimento acelerado da demanda pressionou as infraestruturas, tanto aeroportuária, quanto aeronáutica (controle do espaço aéreo)
- Estes desequilíbrios desembocaram na chamada crise do “apagão aéreo” e nos problemas enfrentados até hoje pelos consumidores, como, por exemplo, cancelamentos e atrasos, filas e esperas em aeroportos congestionados, entre outros



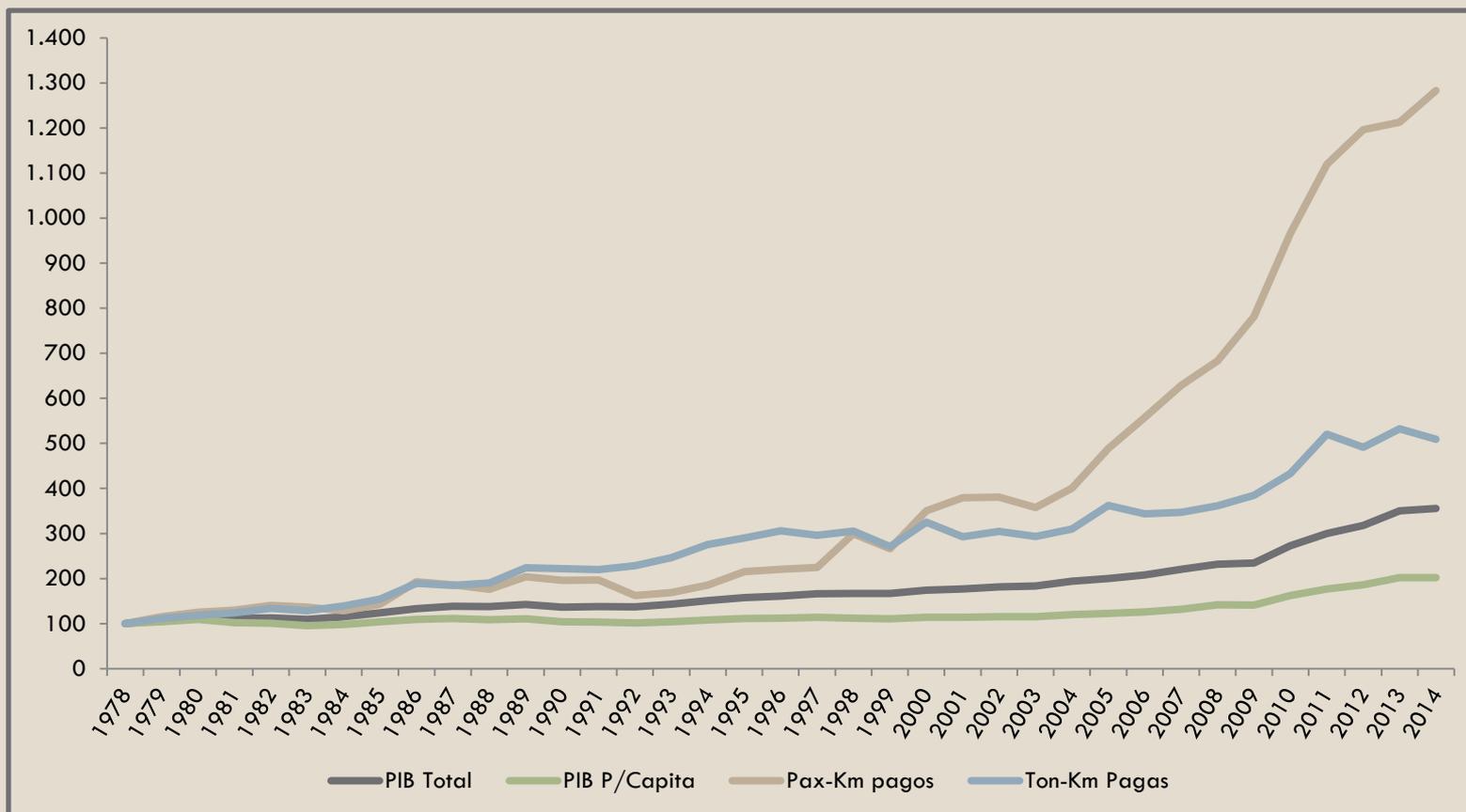
Fatores restritivos à expansão

13

- Fatores que restringirão a expansão do setor aéreo:
 - ▣ Elevada carga tributária imposta às empresas de transporte aéreo, subsidiárias e prestadoras de serviços conexos;
 - ▣ Gargalos nas infraestruturas aeroportuária e aeronáutica;
 - ▣ Escassez de recursos humanos qualificados nos diversos segmentos da aviação civil.

Brasil – Evolução do PIB, Renda Per Capita e demanda doméstica de passageiros 1978-2014

14



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Fundação Getúlio Vargas - FGV, Centro de Contas Nacionais, Departamento de Aviação Civil - DAC, Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Aviação regional



15

- Com relação à aviação regional, o maior problema é o de identificar os principais gargalos que a atingem na atualidade e poderão continuar a atingi-la no futuro:
 - ▣ restrições à competitividade frente aos operadores do mercado nacional,
 - ▣ distorções na configuração e economicidade das malhas aéreas regionais,
 - ▣ impedimentos ao desenvolvimento das empresas regionais no longo prazo,
 - ▣ elevação dos custos, especialmente os de combustíveis,
 - ▣ dificuldades em integrar a oferta da indústria aeronáutica com a demanda dos serviços regionais.

Aviação regional



16

- Por outro lado, deve ser ressaltado que no Brasil existem, na verdade, vários tipos de aviação regional que devem ser contemplados por uma política pública abrangente:
 - ▣ Aviação regional guiada pelo mercado e pelas oportunidades abertas com o deslocamento da fronteira econômica e com os novos polos e "*clusters*" de especializações produtivas;
 - ▣ Aviação regional de atendimento às necessidades de âmbito estadual ou de pequenas regiões, também movida pelo mercado, mas necessitando de algum apoio ou estímulo, principalmente em termos de infraestruturas;
 - ▣ Aviação regional amazônica ou de atendimento a regiões remotas e carentes, que precisam de grau bem maior de apoio e, mesmo, de subsídio.



Obstáculos para o setor aéreo

17

- Deficiências nas infraestruturas aeroportuária e aeronáutica
- Carga tributária muito elevada para as empresas aéreas
- ICMS com alíquotas diferenciadas nos estados
- Margens muito reduzidas de rentabilidade
- Desequilíbrio de bandeira no tráfego aéreo internacional
- Desequilíbrio entre exportação e importação no transporte de carga aérea
- Frota cargueira muito antiga
- Ausência de um sistema “*Feeder Liner*” doméstico de carga, para aeroportos “*hubs*”
- Custos elevados de armazenagem e capatazia da Infraero, acrescidos do adicional tarifário ATAERO de 50 % sobre a tarifa básica

Oportunidades para o setor aéreo



18

- Mercado interno brasileiro para o transporte aéreo de passageiros deve mais do que triplicar de tamanho nos próximos 20 anos
- Brasil encontra-se em um patamar onde a elasticidade de crescimento da demanda em relação ao crescimento de PIB ainda permanece alta
- Ambiente econômico favorável e o potencial de mercado justificam o otimismo
- Amplitude e o aprofundamento do processo de globalização favorecem uma expansão sem precedentes no transporte de cargas aéreas
- Crescente congestionamento do espaço aéreo, especialmente em torno dos “hubs” favorece um processo amplo de modernização



Obrigado!



Contato – barat@terra.com.br