

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL
GRUPO DE TRABALHO DO TRANSPORTE AÉREO

Apresentação:

O TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO:
SITUAÇÃO ATUAL

(Tópicos para comentários e discussão)

José Márcio Monsão Mollo

Presidente do

SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS

29 abril 2009

- A análise dos resultados do primeiro trimestre de 2009 mostra que a crise econômica mundial começa a afetar a aviação comercial brasileira, e isto pode ser constatado pela análise dos números publicados mensalmente pela ANAC.

O SEGMENTO DOMÉSTICO:

- O segmento doméstico apresentou um crescimento médio da demanda (medida em passageiros quilômetros transportados) de 4,7%, quando comparada a igual período de 2008.

- A análise mais detalhada, porém, mostra que este número é resultante do crescimento ainda “inercial” de 9,6% observado em janeiro de 2009, queda de 0,6% em fevereiro, e da relativa retomada de crescimento em março (3,6%, sempre comparando com igual período do ano anterior), retomada esta obtida à custa de agressivas campanhas de vendas, com preços promocionais muito reduzidos, que dificilmente poderão ser mantidos sem comprometer a saúde econômico-financeira das empresas.

- O crescimento observado em janeiro foi resultado das vendas ainda provocadas pelas férias escolares, daí podermos classificá-lo de “inercial”. Já fevereiro, ainda em plena “alta estação”, com carnaval, etc, mostra efetiva retração do mercado, apenas neutralizada pela ação rápida e agressiva das empresas, feita porém através de arriscadas reduções nos preços.

- A par com o crescimento de 4,7% na demanda, observada no total do primeiro trimestre, houve entretanto redução de 3 pontos percentuais no aproveitamento médio, reduzindo-se de 67%, em 2008, para 64% no primeiro trimestre de 2009.

- Isto reflete um crescimento da oferta, medida em assentos quilômetros oferecidos, (10,2% no trimestre) que não foi inteiramente absorvida pela demanda, que cresceu apenas os já citados 4,7% no período.

- Mesmo com tais esforços, o aproveitamento do sistema doméstico brasileiro caiu para 59% em março de 2009, perdendo 5 pontos percentuais se comparado aos 64% registrados em março de 2008.

- É visível então que não se confirmaram as expectativas das empresas, que se haviam comprometido em encomendas de equipamento, preparação de mão-de-obra especializada, implementação da rede de linhas eserviços, etc, compromissos estes que não podem ser revertidos a curto prazo.

O SEGMENTO INTERNACIONAL:

- Também refletindo a presente crise econômica, o sistema internacional da aviação comercial brasileira (analisamos apenas as empresas brasileiras) experimentou, no primeiro semestre de 2009, queda de 10,7% na demanda (medida em passageiros-quilômetros transportados) e uma redução de 8,9% na oferta (expressa em assentos-quilômetros oferecidos), no que resultou em perda de 1 ponto percentual no aproveitamento, que recuou de 69% em 2008 para 68% em 2009.

- A saída da Varig e da Oceanair dos vôos de longo curso explica em parte a redução na oferta, mas são sensíveis os efeitos das turbulências econômicas presentemente afetando principalmente os Estados Unidos e a União Européia, destinos essenciais de nossa aviação de longo curso.

- O agravamento da crise fica nítido quando se observa que a redução da demanda foi de 13,2% em março (2009 comparado a 2008), e uma queda de 68% para 62% no aproveitamento.

- As perspectivas a curto prazo não se mostram animadoras para a aviação comercial brasileira de longo curso, ficando sua recuperação na dependência do comportamento, no futuro próximo, da economia mundial.

- É de se esperar também uma atuação agressiva das congêneres estrangeiras para superar as dificuldades do momento.

- Pode-se prever uma política de promoções e vendas, agregando o setor aéreo e o de turismo. O objetivo será o aumento aproveitamento médio das aeronaves e dos hotéis, com pacotes atraentes para destinos no exterior.

- Tal estratégia, entretanto, certamente se subordinará às condições da taxa cambial entre a moeda brasileira e as principais estrangeiras, notadamente o dólar e o euro, no decorrer dos próximos meses.

- A situação da aviação comercial brasileira no setor de transporte aéreo regular de passageiros no mercado internacional, dependerá, fundamentalmente, dos efeitos competitivos da chamada liberdade tarifária nos vôos de longo curso. Neste caso, como tem sido alertado pelo SNEA, é de se esperar uma verdadeira “queima” de preços, em função do significativo número de assentos vazios – excesso de capacidade – nas congêneres estrangeiras.

- Desnecessário enfatizar as desvantagens competitivas que se apresentam às empresas brasileiras em tal cenário de “vale-tudo”. O SNEA tem se manifestado exaustivamente a respeito...

- Neste contexto, a recuperação setorial, especificamente no tocante às empresas aéreas de bandeira brasileira, sofrerá face às dificuldades geradas pela necessidade de redução dos preços das passagens (com queda nos “yields”), em movimento de “match” (encontro) com os valores praticados pelas suas congêneres de bandeira dos países desenvolvidos, conduzindo a maiores perdas financeiras e problemas mais complexos na superação da atual crise internacional.

- Assim, a saúde econômica e financeira das empresas aéreas brasileiras que atuam no mercado internacional, está sujeita a fatores exógenos, principalmente da conjuntura mundial, e está particularmente na dependência de decisões administrativas e regulamentares dos órgãos reguladores, ou seja, do governo brasileiro.
