



NOTÍCIA

No: 27

Desaceleração da demanda e aumento dos custos diminuem lucros das companhias aéreas

2 de junho de 2019 (Seul) - A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) anunciou que diminuiu as estimativas de lucro do setor de transporte aéreo global em 2019 para US\$ 28 bilhões (em dezembro de 2018, a previsão era de US\$ 35,5 bilhões). Além disso, diminuiu também as estimativas de lucro líquido após impostos de 2018 para US\$ 30 bilhões (corrigido).

O ambiente de negócios para as companhias aéreas ficou mais complicado com o aumento dos preços dos combustíveis e enfraquecimento considerável do comércio mundial. Em 2019, os custos gerais devem subir 7,4%, superando o aumento de 6,5% nas receitas. Com isso, a margem líquida deve ser de 3,2% (uma baixa em relação à margem de 3,7% em 2018). O lucro por passageiro também diminuirá para US\$ 6,12 em relação a US\$ 6,85 em 2018.

"Este será o décimo ano consecutivo longe do vermelho para o setor aéreo. Mas as margens estão menores devido ao aumento dos custos, incluindo mão-de-obra, combustível e infraestrutura. A forte concorrência entre as companhias aéreas não permite aumento dos rendimentos. O enfraquecimento do comércio global deve continuar com a guerra comercial se intensificando entre os Estados Unidos e a China. Isso afeta principalmente o transporte aéreo de carga, mas o tráfego de passageiros também pode ter um impacto, pois as tensões aumentam. As companhias aéreas ainda terão lucro este ano, mas será menor e mais difícil", disse Alexandre de Juniac, diretor geral e CEO da IATA.

Em 2019, o retorno sobre o capital investido das companhias aéreas deve ser de 7,4% (queda em relação ao retorno de 7,9% em 2018). Embora ainda seja maior que o custo médio de capital (estimado em 7,3%), a reserva financeira é extremamente baixa. Além disso, o trabalho de espalhar resiliência financeira em todo o setor não está completo, pois há uma grande lacuna na rentabilidade entre o desempenho das companhias aéreas da América do Norte, Europa e Ásia-Pacífico e das companhias aéreas da África, América Latina e Oriente Médio.

"A boa notícia é que as companhias aéreas quebraram o ciclo de expansão e recessão. A desaceleração no ambiente comercial deixou de causar uma crise profunda no setor. Mas, nas atuais circunstâncias, a grande conquista do setor, que é a geração de valor para investidores com níveis normais de lucratividade, corre riscos. As companhias aéreas ainda devem gerar valor para os investidores em 2019, com retornos apenas acima do custo de capital", disse Alexandre de Juniac.

Impulsionadores das estimativas de 2019

Custos:

- O alto preço do combustível de 2018 (US\$ 71,6 o barril de petróleo Brent) continuará em 2019, com custo médio esperado de US\$ 70,00 o barril de petróleo Brent. Isso significa 27,5% maior do que o barril de petróleo Brent de US\$ 54,9 o barril em 2017. Os custos de combustível corresponderão por 25% dos custos operacionais (acima dos 23,5% em 2018).
- Os custos unitários não relacionados a combustível devem subir para 39,5 centavos por tonelada disponível por quilômetro (versus 39,2 centavos em 2018), devido a aumentos relacionados à mão-de-obra, infraestrutura e outros custos.
- As despesas gerais devem subir 7,4%, atingindo US\$ 822 bilhões.

Receitas:

- As receitas não estão acompanhando o ritmo de aumento dos custos. Em 2019, são esperadas receitas totais de US\$ 865 bilhões (aumento de 6,5% em relação a 2018).

Transporte de carga:

- Após um desempenho excepcional em 2017 (crescimento de 9,7%), o crescimento da demanda de carga desacelerou para 3,4% em 2018. A previsão é que se mantenha nesse nível em 2019, com volumes de 63,1 milhões de toneladas (em 2018, foram 63,3 milhões de toneladas) devido ao impacto do aumento de tarifas de comercialização.
- Os rendimentos do transporte de carga devem se manter estáveis em 2019, após a melhoria de 12,3% em 2018, pois os fatores de carga devem cair ainda mais e as condições de oferta e procura devem enfraquecer.

Transporte de passageiros:

- O crescimento da demanda de transporte de passageiros deve ser maior do que do transporte de carga. Isso porque o aumento do PIB global deve permanecer relativamente forte em 2,7%; porém, menor do que em 2018 (3,1%). Os governos e os bancos centrais reagiram à desaceleração do crescimento econômico com políticas mais favoráveis, o que compensa o enfraquecimento do comércio. Mas o crescimento econômico e a renda das famílias continuarão aumentando, mas com lentidão; e desta forma, a demanda total de passageiros, medida em quilômetros por passageiro e receita, deve crescer 5,0% (queda em relação ao índice de 7,4% de 2018). As

companhias aéreas reagiram ao crescimento mais lento reduzindo a expansão da capacidade para 4,7% (medida em assentos disponíveis por quilômetro, ou ASKs).

- O número total de passageiros deve aumentar e atingir 4,6 bilhões (acima do total de 4,4 bilhões em 2018).
- Os rendimentos com passageiros devem permanecer sem alteração em 2019, após a queda de 2,1% em 2018.

Fluxo de caixa:

- O fluxo de caixa livre, que permite o pagamento aos investidores e a redução de dívidas, deve desaparecer do setor, porque o caixa das operações será menor devido ao crescimento mais lento da demanda e aumento de custos. As relações entre dívida e lucro, que haviam caído significativamente, estão começando a subir novamente.
- As relações entre dívida e lucro das companhias aéreas da Europa e América do Norte não estão muito acima dos níveis classificados como grau de investimento pelas agências de classificação de crédito, o que garante um grau de segurança em caso de deterioração do ambiente de negócios. A África, o Oriente Médio e a América Latina ainda apresentam altos níveis de endividamento (6-7 vezes o lucro anual), o que aumenta a vulnerabilidade dessas regiões a choques de fluxo de caixa (cada vez mais prováveis) ou aumento da taxa de juros.

Fatores de risco:

- Os riscos de queda são significativos. A instabilidade política e a possibilidade de conflitos não são boas para viagens aéreas. Ainda mais crítica é a proliferação de medidas protecionistas e o fortalecimento de guerras comerciais.
- Com a guerra comercial mais intensa entre os Estados Unidos e a China, os riscos imediatos para a indústria de carga aérea se tornam ainda maiores. Embora a demanda por tráfego de passageiros se mantenha alta, o impacto das tensões comerciais pode causar repercussões e reduzir a demanda.

"A aviação precisa de fronteiras abertas às pessoas e ao comércio. Ninguém ganha com guerras comerciais, políticas protecionistas ou agendas que promovem isolamento. Mas todos se beneficiam com o aumento de conectividade. A globalização mais inclusiva é a solução", disse Alexandre de Juniac.

Resumo de cada região

Todas as regiões estimam lucro menor, com exceção da América do Norte e América Latina. As diferenças regionais são significativas.

As companhias aéreas da América do Norte apresentarão o desempenho financeiro mais forte dentre todas as regiões, com lucro de US\$ 15 bilhões após impostos (acima dos US\$ 14,5 bilhões em 2018). Isso representa o lucro líquido de US\$ 14,77 por passageiro, o que é uma melhoria significativa em relação há apenas 7 anos (US\$ 2,3 em 2012). As margens líquidas previstas de 5,5% estão abaixo dos níveis de 2018 devido ao aumento de combustível acima do esperado e ao crescimento lento. A desvantagem limitada tem sido

sustentada pela consolidação da região, ajudando a manter os fatores de carga (passageiros + carga) acima de 65%, e os serviços complementares, que limitam o impacto dos custos mais altos de combustível e mantêm os fatores de carga sem lucro nem perda, em 59,5%.

As companhias aéreas da Europa terão lucro líquido de US\$ 8,1 bilhões (abaixo dos US\$ 9,4 bilhões em 2018). Isso representa o lucro líquido por passageiro de US\$ 6,75 e margem líquida de 3,7%, o segundo melhor resultado do setor, abaixo somente das companhias aéreas da América do Norte. Fatores de carga sem lucro nem perda são os mais altos, em 70,2%, devido aos baixos rendimentos resultantes da alta competitividade da área de aviação aberta, altos custos regulatórios e infraestrutura ineficiente. Em 2019, por exemplo, os atrasos no tráfego aéreo duplicaram e atingiram 19,1 milhões de minutos. A Europa também é uma das regiões mais expostas ao enfraquecimento do comércio internacional e isso prejudicou as perspectivas para este ano.

As companhias aéreas da Ásia-Pacífico terão lucro líquido de US\$ 6,0 bilhões (abaixo dos US\$ 7,7 bilhões em 2018). Isso representa o lucro líquido por passageiro de US\$ 3,51 e margem líquida de 2,3%. A região apresenta desempenho muito variado. Como é responsável por cerca de 40% do tráfego global de carga aérea, esta região é a mais exposta ao enfraquecimento do comércio mundial, e isso, combinado aos custos mais altos de combustível, está diminuindo os lucros da região.

As companhias aéreas do Oriente Médio terão perda líquida combinada de US\$ 1,1 bilhão (um pouco pior do que a perda de US\$ 1,0 bilhão em 2018). Isso equivale à perda de US\$ 5,01 por passageiro e margem líquida negativa (-1,9%). A região tem enfrentado grandes desafios nos últimos anos no ambiente de negócios e nos modelos de negócios. As companhias aéreas estão passando por um processo de ajuste e as programações de voos anunciadas indicam desaceleração substancial no crescimento da capacidade em 2019. O desempenho está melhorando, mas os problemas do ambiente de negócios devem prolongar as perdas em 2019.

As companhias aéreas da América Latina terão lucro líquido de US\$ 0,2 bilhão. Esse resultado reflete uma melhoria moderada da perda de US\$ 0,5 bilhão em 2018, já que a recuperação da economia brasileira está compensando os preços mais altos do petróleo. Com lucro de US\$ 0,50 por passageiro, a margem líquida da região deve ser de 0,4%.

As companhias aéreas da África terão perda de US\$ 0,1 bilhão (igual à perda de 2018), dando continuidade à tendência de resultados fracos em seu quarto ano consecutivo. Cada passageiro transportado deve custar US\$ 1,54 às companhias aéreas, levando à margem líquida de -1,0%. Os fatores de carga sem lucro nem perda são relativamente baixos, pois os rendimentos são um pouco mais altos que a média e os custos são mais baixos. Porém, poucas companhias aéreas da região conseguem atingir fatores de carga adequados, que tiveram a menor média global de 60,7% em 2018. No geral, o desempenho do setor está melhorando, mas lentamente.

[Resumo por região](#)

Região	Aumento da demanda (%)		Aumento da capacidade (%)		Fator de carga por passageiro (%)		Lucro líquido (US\$ bilhões)		Lucro por passageiro (US\$)	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Global	7,4	5,0	6,9	4,7	81,9	82,1	30,0	28,0	6,85	6,12
América do Norte	5,3	4,3	4,9	4,1	83,9	84,0	14,5	15,0	14,66	14,77
Europa	7,5	4,9	6,6	5,6	84,6	84,0	9,4	8,1	8,20	6,75
Ásia-Pacífico	9,5	6,3	8,8	5,7	81,5	82,0	7,7	6,0	4,74	3,51
Oriente Médio	5,0	2,0	5,9	0,6	74,5	75,5	-1,0	-1,1	-4,46	-5,01
América Latina	7,0	6,2	7,3	5,1	81,6	82,5	-0,5	0,2	-1,65	0,50
África	6,1	4,3	4,4	3,7	71,5	71,9	-0,1	-0,1	-1,09	-1,54

O Negócio da Liberdade

“A aviação é o negócio da liberdade. Para os 4,6 bilhões de passageiros, é a liberdade de explorar, fazer negócios e encontrar amigos e familiares. Como benefício econômico, a aviação oferece 65 milhões de empregos e movimenta US\$ 2,7 trilhões na economia global. A aviação está crescendo de forma responsável para atender à demanda. A partir de 2020, por exemplo, o setor alcançará crescimento neutro em carbono. Além disso, a aviação tem uma meta muito mais ambiciosa, que é reduzir, até 2050, as emissões para metade dos níveis de 2005. Estamos determinados a fornecer conectividade global sustentável por meio da aviação”, disse Alexandre de Juniac.

Alguns indicadores importantes da força da conectividade global incluem:

- O valor médio da passagem aérea de retorno de 2019 (antes de sobretaxas e impostos) deve ser de US\$ 317 (cotação do dólar em 2018), o que representa 61% abaixo dos níveis de 1998, após o ajuste da inflação. Também é US\$ 10 mais baixo que em 2018 em termos reais.
- O valor médio das taxas de transporte aéreo de carga de 2019 deve ser de US\$ 1,86/kg (cotação do dólar em 2018), o que representa queda de 62% em relação aos níveis de 1998.
- O número de rotas fornecidas pela aviação deve crescer e atingir mais de 58 mil rotas em 2019, acima das 52 mil rotas de 2014.
- O gasto global com turismo permitido pelo transporte aéreo deve aumentar 7,8% em 2019, atingindo US\$ 909 bilhões.
- As companhias aéreas devem receber mais de 1.770 novas aeronaves em 2019, muitas das quais substituirão aeronaves mais antigas e menos eficientes em termos de combustível. Isso expandirá a frota comercial global em 3,67%, ultrapassando

30.697 aeronaves, e ajudará a melhorar a eficiência de combustível em 1,7%, atingindo 22,4 litros/100 quilômetros por tonelada.

Para obter mais detalhes, entre em contato com:

Corporate Communications

Tel.: +41 22 770 2967

E-mail: corpcomms@iata.org

Notas aos editores:

- A IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) representa cerca de 290 companhias aéreas, que representam 82% do território aéreo global.
- Siga-nos no Twitter: <https://twitter.com/iata> para receber anúncios, posicionamentos e outras informações sobre o setor.