



PRESS RELEASE

No. 56

## Companhias aéreas reduzem perdas em 2022 e devem voltar a lucrar em 2023

06 de dezembro de 2022 (Genebra) – A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) estima que as companhias aéreas devem voltar a lucrar em 2023. Em 2022, as companhias aéreas reduziram as perdas decorrentes dos efeitos da pandemia da COVID-19 em seus negócios.

- Em 2023, as companhias aéreas devem registrar um pequeno lucro líquido de US\$ 4,7 bilhões, o que representa a margem de lucro líquido de 0,6%. Este será o primeiro lucro desde 2019, quando o lucro líquido do setor foi de US\$ 26,4 bilhões (margem de lucro líquido de 3,1%).
- Em 2022, as perdas líquidas das companhias aéreas devem somar US\$ 6,9 bilhões (uma melhoria em relação à perda de US\$ 9,7 bilhões para 2022 estimada em junho pela IATA). Essa estimativa é significativamente melhor do que as perdas de US\$ 42,0 bilhões e US\$ 137,7 bilhões registradas em 2021 e 2020, respectivamente.

“A resiliência tem sido uma forte característica das companhias aéreas na crise da COVID-19. Para 2023, a recuperação financeira deve trazer o primeiro lucro do setor desde 2019. Essa é uma grande conquista, considerando a escala das perdas financeiras e econômicas causadas pelas restrições da pandemia impostas pelos governos. Porém, o lucro de US\$ 4,7 bilhões sobre as receitas do setor de US\$ 779 bilhões também mostra que ainda há um longo caminho até atingir uma base financeira sólida para o setor global. Muitas companhias aéreas são lucrativas o suficiente para atrair o capital necessário para impulsionar o setor e promover sua descarbonização. Mas outras companhias aéreas estão passando por uma série de dificuldades, incluindo regulamentação onerosa, custos altos, políticas governamentais inconsistentes, infraestrutura ineficiente e uma cadeia de valor em que as recompensas de conectar o mundo não são distribuídas de forma equitativa”, disse Willie Walsh, diretor geral da IATA.

### 2022

As melhores perspectivas para 2022 estão relacionadas em grande parte ao fortalecimento dos yields e forte controle de custos diante do aumento dos preços dos combustíveis.

Espera-se que o yield registre aumento de 8,4% (acima dos 5,6% previstos em junho). Com isso, as receitas de passageiros devem crescer e atingir US\$ 438 bilhões (acima dos US\$ 239 bilhões registrados em 2021).



As receitas do transporte aéreo de carga desempenharam um papel fundamental na redução das perdas, e devem atingir US\$ 201,4 bilhões. Isso é uma melhoria em comparação com a previsão de junho, praticamente inalterada em relação a 2021, e mais que o dobro dos US\$ 100,8 bilhões registrados em 2019.

As receitas gerais devem subir 43,6% em relação a 2021, atingindo o valor estimado de US\$ 727 bilhões.

A maioria dos outros fatores evoluiu de forma negativa após a queda da estimativa de crescimento do PIB (de 3,4% em junho para 2,9%) e a demora para eliminar as restrições da COVID-19 em vários mercados, principalmente na China. A previsão de junho da IATA indicava que, em 2022, o tráfego de passageiros atingiria 82,4% dos níveis pré-crise, mas agora a recuperação desta demanda deve atingir 70,6% dos níveis pré-crise. Por outro lado, a previsão indicava que o transporte de carga ficaria 11,7% acima dos níveis de 2019, mas agora é mais provável que seja reduzida para 98,4% dos níveis de 2019.

Com relação aos custos, os preços do querosene de aviação devem ficar em média em US\$ 138,8/barril no ano, muito acima dos US\$ 125,5/barril estimados em junho. Isso é reflexo do aumento exagerado do preço do crack spread do petróleo, que está bem acima das médias históricas. Mesmo com a menor demanda, que causou redução do consumo, esse aspecto elevou a conta de combustível do setor para US\$ 222 bilhões (bem acima dos US\$ 192 bilhões previstos em junho).

“O fato de as companhias aéreas terem conseguido reduzir suas perdas em 2022 mesmo com o aumento de custos, a escassez de mão de obra, greves, interrupções operacionais em muitos hubs importantes e crescente incerteza econômica reflete o desejo e a necessidade de conectividade das pessoas. Com alguns mercados importantes, como a China mantendo as restrições por mais tempo do que o previsto, o número de passageiros ficou um pouco abaixo das expectativas. Terminaremos o ano com cerca de 70% do volume de passageiros de 2019. Mas com a melhoria dos yields tanto para o transporte de passageiros como de cargas, as companhias aéreas podem voltar a ter lucro”, disse Walsh.

## **2023**

Em 2023, o setor aéreo deve voltar a ter lucro. As companhias aéreas devem obter um lucro líquido global de US\$ 4,7 bilhões sobre receitas de US\$ 779 bilhões (margem líquida de 0,6%). Essa melhoria deve ocorrer apesar das crescentes incertezas econômicas com a desaceleração do aumento do PIB global para 1,3% (versus 2,9% em 2022).

“Apesar das incertezas econômicas, temos vários motivos para manter o otimismo em relação a 2023. A inflação mais baixa no preço do petróleo e a demanda reprimida contínua devem ajudar a manter os custos sob controle, enquanto a forte tendência de crescimento continua. Além disso, com margens tão estreitas, mesmo uma mudança insignificante em qualquer uma dessas variáveis pode trazer números negativos para o setor. Vigilância e flexibilidade serão fundamentais”, disse Walsh.

## ***Principais fatores de impacto nas estimativas***

**Transporte de passageiros:** O transporte de passageiros deve gerar receitas de US\$ 522 bilhões. A demanda de passageiros deve atingir 85,5% dos níveis de 2019 ao longo de 2023. Grande parte dessa expectativa leva em consideração as incertezas da política zero COVID da China, que estão restringindo os mercados doméstico e internacional. No entanto, o número de passageiros deve ultrapassar a marca de quatro bilhões pela primeira vez desde 2019, atingindo 4,2 bilhões de viajantes. Porém, o yield deve cair 1,7%, pois os custos de energia um pouco menores serão repassados ao consumidor, apesar da demanda de passageiros aumentar de forma mais rápida (+21,1%) que a capacidade (+18,0%).

**Transporte de carga:** Os mercados de carga devem sofrer mais pressão em 2023. As receitas devem ser de US\$ 149,4 bilhões, isto é, US\$ 52 bilhões a menos que em 2022, mas ainda assim US\$ 48,6 bilhões a mais que em 2019. Com a incerteza econômica, os volumes de carga devem cair para 57,7 milhões de toneladas em relação ao pico de 65,6 milhões de toneladas registrado em 2021. Com o aumento da capacidade de transporte de carga no porão das aeronaves de passageiros alinhado à recuperação nos mercados de passageiros, o yield deve recuar significativamente. A IATA espera a queda de 22,6% no yield de carga, principalmente no final do ano, quando o impacto das medidas de amenização da inflação deve ser mais forte. Para contextualizar, o yield de carga aumentou 52,5% em 2020, 24,2% em 2021 e 7,2% em 2022. Mesmo com esse declínio considerável e esperado, o yield de carga está bem acima dos níveis pré-COVID.

**Custos:** Os custos gerais devem aumentar 5,3%, atingindo US\$ 776 bilhões. Esse crescimento deve ficar 1,8 pontos percentuais abaixo do crescimento da receita, apoiando assim um retorno à rentabilidade. As pressões dos custos ainda existem devido à escassez de mão-de-obra, qualificação e capacidade. Os custos de infraestrutura também são uma preocupação.

No entanto, os custos unitários excluindo o combustível devem cair e atingir 39,8 centavos/tonelada disponível por quilômetro (ATK) (abaixo dos 41,7 centavos/ATK em 2022 e quase igual os 39,2 centavos/ATK registrados em 2019). O aumento de eficiência das companhias aéreas deve elevar a taxa de ocupação de passageiros para 81,0%, um pouco abaixo dos 82,6% registrados em 2019.

O gasto total com combustível em 2023 deve ser de US\$ 229 bilhões – consistente em 30% das despesas. A previsão da IATA é baseada no petróleo tipo Brent a US\$ 92,3/barril (abaixo da média de US\$ 103,2/barril em 2022). O querosene de aviação deve apresentar a média de US\$ 111,9/barril (abaixo dos US\$ 138,8/barril). Esta redução é reflexo da relativa estabilização do abastecimento de combustível após as interrupções iniciais causadas pela guerra na Ucrânia. O valor cobrado pelo querosene de aviação (crack spread) continua próximo de altas históricas.

**Riscos:** O ambiente econômico e geopolítico apresenta vários riscos potenciais nas perspectivas de 2023.

- Embora as estimativas indiquem que pode haver um abrandamento dos aumentos agressivos das taxas de juros para combater a inflação a partir do início de 2023, permanece o risco de recessão em algumas economias. Essa desaceleração pode afetar a demanda por serviços de passageiros e cargas. No entanto, provavelmente isso traria alguma redução na forma de preços menores do petróleo.



- As perspectivas antecipam uma reabertura gradual da China ao tráfego internacional e o relaxamento progressivo das restrições domésticas da COVID-19 a partir do segundo semestre de 2023. O prolongamento da política zero COVID da China afetaria as estimativas de forma negativa.
- Se concretizadas, as propostas de aumento de taxas ou impostos de infraestrutura para apoiar os esforços de sustentabilidade também podem prejudicar a lucratividade em 2023.

“O trabalho da gestão das companhias aéreas segue com muitos desafios, pois será fundamental uma avaliação cuidadosa das incertezas econômicas. A boa notícia é que as companhias aéreas criaram flexibilidade em seus modelos de negócios para conseguir lidar com as acelerações e desacelerações econômicas que afetam a demanda. rentabilidade das companhias aéreas é mínima. Cada passageiro transportado deve contribuir em média com apenas US\$ 1,11 para o lucro líquido do setor. Na maior parte do mundo, isso é muito menos do que o necessário para tomar um café. As companhias aéreas devem permanecer atentas a qualquer aumento de impostos ou taxas de infraestrutura. E precisaremos ter mais cautela com as taxas criadas em nome da sustentabilidade. Nosso compromisso é zerar as emissões de CO2 até 2050. Vamos precisar de todos os recursos que pudermos reunir, incluindo incentivos governamentais, para financiar essa grande transição energética. Mais impostos e cobranças maiores seriam contraproducentes”, disse Walsh.

### Resumo de cada região

O desempenho financeiro de todas as regiões continua melhorando desde as grandes perdas causadas pela pandemia em 2020. A América do Norte é a única região que deve ter lucro em 2022, com base em nossas estimativas. Duas regiões se juntarão à América do Norte nesse aspecto em 2023: a Europa e o Oriente Médio, enquanto a América Latina, a África e a Ásia-Pacífico permanecerão no vermelho,

As **transportadoras da América do Norte** devem ter lucros de US\$ 9,9 bilhões em 2022 e US\$ 11,4 bilhões em 2023. Em 2023, o crescimento da demanda de passageiros de 6,4% deve superar o aumento da capacidade de 5,5%. Ao longo do ano, a região deve atingir 97,2% dos níveis de demanda pré-crise e 98,9% da capacidade pré-crise.

As operadoras da região se beneficiaram com o relaxamento das restrições de viagem em relação a vários outros países e regiões. Isso impulsionou o grande mercado doméstico dos Estados Unidos, além das viagens internacionais, principalmente as rotas que cruzam o Atlântico.

As **transportadoras da Europa** devem apresentar perda de US\$ 3,1 bilhões em 2022 e lucro de US\$ 621 milhões em 2023. Em 2023, o crescimento da demanda de passageiros de 8,9% deve ultrapassar o aumento da capacidade de 6,1%. Ao longo do ano, a região deve atingir 88,7% dos níveis de demanda pré-crise e 89,1% da capacidade pré-crise.

A guerra na Ucrânia reduziu as atividades de algumas transportadoras da região. As interrupções operacionais em alguns dos hubs desta região estão sendo resolvidas, mas o problema de mão de obra continua em vários locais.



As **transportadoras da região Ásia-Pacífico** devem apresentar perda de US\$ 10,0 bilhões em 2022, diminuindo para um prejuízo de US\$ 6,6 bilhões em 2023. Em 2023, o crescimento da demanda de passageiros de 59,8% deve ultrapassar o aumento da capacidade de 47,8%. Ao longo do ano, a região deverá atingir 70,8% dos níveis de demanda pré-crise e 75,5% da capacidade pré-crise.

A região Ásia-Pacífico sofre grande impacto negativo nas viagens causado pela política zero COVID da China e as perdas da região são amplamente distorcidas pelo desempenho das companhias aéreas da China, que enfrentam o impacto dessa política nos mercados doméstico e internacional. Assumindo uma visão conservadora da flexibilização progressiva das restrições na China ao longo do segundo semestre de 2023, esperamos uma forte demanda reprimida para promover a rápida recuperação depois disso. O desempenho da região recebe um impulso significativo dos mercados lucrativos de carga aérea, onde ocupa a primeira posição.

As **transportadoras do Oriente Médio** devem registrar perda de US\$ 1,1 bilhão em 2022 e lucro de US\$ 268 milhões em 2023. Em 2023, o crescimento da demanda de passageiros de 23,4% deve ultrapassar o aumento da capacidade de 21,2%. Ao longo do ano, a região deve atingir 97,8% dos níveis de demanda pré-crise e 94,5% da capacidade pré-crise.

A região se beneficiou de ajustes nas rotas devido à guerra na Ucrânia e, mais significativamente, da demanda reprimida de viagens, usando as extensas rotas da região com a reabertura dos mercados de viagens internacionais.

As **transportadoras da América Latina** devem registrar perda de US\$ 2,0 bilhões em 2022, reduzindo a perda para US\$ 795 milhões em 2023. Em 2023, o crescimento da demanda de passageiros de 9,3% deve superar o crescimento da capacidade de 6,3%. Ao longo do ano, a região deve atingir 95,6% dos níveis de demanda pré-crise e 94,2% da capacidade pré-crise.

A América Latina mostrou dinamismo ao longo do ano, em grande parte devido ao fato de que muitos países começaram a suspender as restrições de viagem devido à COVID-19 em meados de 2022.

As **transportadoras da África** devem apresentar perda de US\$ 638 milhões em 2022, reduzindo o prejuízo para US\$ 213 milhões em 2023. O crescimento da demanda de passageiros de 27,4% deve ultrapassar o crescimento da capacidade de 21,9%. Ao longo do ano, a região deve atingir 86,3% dos níveis de demanda pré-crise e 83,9% da capacidade pré-crise.

A África está particularmente exposta a adversidades macroeconômicas, que aumentaram a vulnerabilidade de várias economias e que dificultam a conectividade.

## **Conclusão**

“Os lucros esperados para 2023 são pequenos. Mas é muito importante que o lucro está mais próximo. Os desafios que as companhias aéreas enfrentarão em 2023, embora complexos, devem estar relacionados às nossas áreas de experiência. O setor criou uma grande capacidade de se ajustar às flutuações da economia, aos principais itens de custo, como preços de combustível, e preferência dos passageiros. Nós pudemos ver isso na década de fortalecimento da lucratividade após a crise financeira global de 2008 e o fim da pandemia. E um bom aspecto é que há muitos



empregos e a maioria das pessoas está confiante para viajar, mesmo com incertezas econômicas”, disse Walsh.

Passageiros estão aproveitando a volta da liberdade de viajar. Uma pesquisa recente da IATA com viajantes em 11 mercados globais mostrou que quase 70% deles estão viajando tanto quanto ou mais do que antes da pandemia. E, embora a situação econômica seja uma preocupação para 85% dos viajantes, 57% deles não têm intenção de diminuir suas viagens.

O mesmo estudo também mostrou o papel importante que os viajantes veem no setor aéreo:

- 91% disseram que a conectividade aérea é fundamental para a economia,
- 90% disseram que as viagens aéreas são uma necessidade para a vida moderna,
- 87% disseram que as viagens aéreas têm um impacto positivo nas sociedades, e
- Dos 57% familiarizados com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, 91% entendem que o transporte aéreo é um dos principais setores que colaboram para atingir esses objetivos.

[Veja o relatório das estimativas globais para o transporte aéreo](#) (pdf)

[Veja as tabelas com estatísticas do setor](#) (pdf)

[Veja a apresentação de estimativas econômicas](#) (pdf)

- IATA -

[Para obter mais detalhes, entre em contato com:](#)

Corporate Communications

Tel.: +41 22 770 2967

E-mail: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

[Notas aos editores:](#)

- Em novembro de 2022, a IATA encomendou um estudo de opinião pública em 11 mercados (Chile, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, França, Alemanha, Emirados Árabes Unidos, Índia, Cingapura, Austrália e Japão), que foi realizado de forma independente pela This is Motif. No total, 4.700 pessoas foram entrevistadas.
- A IATA (International Air Transport Association) representa cerca de 300 companhias aéreas, que compõem 83% do tráfego aéreo global.
- Siga-nos no Twitter: [twitter.com/iata](https://twitter.com/iata) para verificar anúncios, posicionamentos e outras informações úteis sobre o setor.
- Programa [Fly Net Zero](#).
- Acesse o [kit para mídia](#) da GMD da IATA.