

## O cenário do transporte aéreo brasileiro: uma análise do último triênio

Claudia Xavier Cavalcanti<sup>1</sup>

### Resumo

Este artigo tem como objetivo fazer uma análise do cenário do transporte aéreo brasileiro no período de 2018 a 2020. Trata-se de uma pesquisa de caráter exploratório com análise documental por meio de relatórios da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) dos últimos 3 (três) anos. O método de análise é descritivo com a demonstração e análise dos dados apresentados do setor aéreo brasileiro. Os resultados demonstraram que, após uma sensível melhora do setor em 2019, a queda de desempenho em 2020 causou um forte impacto negativo no desempenho do setor como um todo. O cenário competitivo e de custos também sofreu alterações no mercado brasileiro.

**Palavras-Chave:** Setor Aéreo Brasileiro; Aviação Civil; ANAC.

### Abstract

This article aims to understand how the barriers identified in Brazilian air transport impact the economic growth of the sector and, additionally, this work analyzes the perspectives for the sector in Brazil. This is an exploratory research with documental analysis through reports from the Nacional Aviation Regulation Agency (ANAC) of the last 3 (three) years. The method of analysis is descriptive with the demonstration and analysis of the the Brazilian Airline Sector. The results showed that after a noticeable improvement in the sector in 2019, the drop in performance in 2020 had a strong negative impact on the performance of the sector as a whole. The competitive and cost scenario has also changed in the Brazilian market.

**Keywords:** Brazilian Air Sector; Civil Aviation; ANAC.

### 1. Introdução

A indústria da aviação testemunhou um crescimento constante nos últimos anos, principalmente devido ao crescimento do turismo e da demanda de carga em todo o mundo. Conseqüentemente, em muitas regiões, a indústria da aviação

---

<sup>1</sup> Universidade Estácio de Sá – E-mail: [cxcavalcanti@gmail.com](mailto:cxcavalcanti@gmail.com)

tem sido um setor de desenvolvimento crucial, contribuindo para o desenvolvimento social e o crescimento econômico.

Existem diferentes maneiras de medir o impacto do transporte aéreo na economia de um país. De acordo com um estudo publicado pela IATA (2018) apoiado pela Oxford Economics, existem alguns fatores que podem servir como um termômetro do setor, como os empregos criados, os gastos gerados pelas companhias aéreas em sua cadeia de abastecimento, os fluxos de comércio e turismo, as receitas resultantes de usuários de todas as companhias aéreas que atendem o país e as conexões entre pares de cidades que tornam esses fluxos possíveis. Todos fornecem uma perspectiva diferente, mas esclarecedora sobre a importância do transporte aéreo.

Antes da ocorrência da pandemia do Covid-19 que assolou o mundo, de acordo com a IATA (2018), companhias aéreas, operadoras de aeroporto, empresas localizadas nos aeroportos (restaurantes e varejo), fabricantes de aeronaves, e provedores de serviço de navegação aérea empregam aproximadamente 167.000 pessoas no Brasil. Além disso, ao adquirir bens e serviços de fornecedores locais apoiados pelo setor, algo em torno de 253.000 empregos são criados. Em cima disso, o setor é estimado para apoiar mais 119.000 empregos indiretos por meio dos salários pagos aos funcionários, que são posteriormente gastos em parte com bens de consumo e serviços. Ainda temos a perspectiva dos turistas estrangeiros que chegam de avião no Brasil e que consomem bens e serviços na economia local, e que são estimados para gerar algo em torno de 300.000 empregos adicionais. No total, segundo a IATA (2018), aproximadamente 839.000 empregos são apoiados por transporte aéreo e turistas que chegam de avião.

Segundo Oliveira (2009), o setor aéreo é considerado como uma indústria de capital intensivo e que demanda mão de obra altamente qualificada, como pilotos, engenheiros, equipe de manutenção etc. Além disso é um setor que necessita de constante qualificação com treinamentos dada a especificidade da atividade. A influência da demanda é muito forte no nível de emprego do transporte aéreo, pois quanto maior for o crescimento da demanda, maior é a contratação de pilotos, copilotos, auxiliares de voo, comissários de bordo, entre

outros. No entanto, essa demanda é muito sensível às externalidades, como a que o setor passa atualmente com a pandemia da Covid-19. De acordo com dados da ANAC (2020), só no mês de abril de 2020, a demanda por voos nacionais teve uma queda de 93% e nos voos internacionais 96%, o que representa a maior degradação histórica em termos de desempenho do setor.

De acordo com a ANAC (2020), o indicador RPK, que mede a quantidade de passageiros por quilômetros transportados (RPK), registrou queda de 55,2% em setembro de 2020, em relação ao mesmo período de 2019. Já a oferta de assentos, que é calculada pelo número de assentos por quilômetros ofertados (ASK), teve retração de 54,5% na mesma comparação. Os dados apontam que no total, foram transportados 3,05 milhões de passageiros no setor doméstico em setembro de 2020, representando uma diminuição de 61% na comparação com setembro de 2019. Já no âmbito dos voos internacionais, ao todo, foram transportados 140,5 mil passageiros, queda de 92,6% diante de setembro de 2019. A atual expectativa é de que o turismo doméstico se acentue a partir do fim do ano. Já nos voos internacionais, a previsão é de um crescimento só no longo prazo.

Além da adversidade atual, o setor enfrenta outros entraves que corroboram para o enfraquecimento deste setor oligopolizado no país. Oliveira (2009) aponta que o setor de transporte aéreo possui um comportamento cíclico e sofre os efeitos de sazonalidade ao longo do ano. A sazonalidade de demanda representa um desafio para o setor, que possui uma capacidade de oferta de assentos e o tamanho da frota fixo no curto prazo. Por outro lado, existem as eventuais instabilidades causadas pelos custos das companhias aéreas. Crises econômicas e variáveis macroeconômicas, como variações no PIB, taxa de juros, câmbio etc. costumam afetar a demanda por transporte, e conseqüentemente os custos operacionais. Um exemplo disso é alta do dólar frente ao real (desvalorização cambial), que chegou a valer quase 6 reais em maio de 2020. Essa volatilidade do dólar compromete ainda mais a capacidade das companhias de se reestruturarem financeiramente, pois grande parte dos seus custos sofrem forte influência do dólar como o custo do querosene e de peças importadas para manutenção de aeronaves. Além disso, o setor possui

uma alta carga tributária e enfrenta altos custos para atender requisitos regulatórios, o que acaba impedindo a entrada de novos concorrentes e permitindo o status de setor oligopolizado no país.

Dado o atual cenário desafiador, a vulnerabilidade do setor às variações macroeconômicas, as condições microeconômicas de formação de preço e oferta de assentos do setor aéreo brasileiro e, por fim, dada a relevância desse segmento na Economia, pois 1,1% do PIB brasileiro vem do transporte aéreo e dos turistas estrangeiros que chegam por via aérea, o problema de pesquisa que se deseja investigar é: **Como se comportou o setor aéreo brasileiro nos últimos três anos?**

Além desta introdução, o artigo possui o capítulo que aborda a metodologia, o referencial teórico, resultados, conclusão e referências.

## 2. Metodologia

No que concerne aos objetivos, essa pesquisa é de caráter exploratório, pois estas pesquisas “têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses (GIL, 2002, p. 41). Como procedimento metodológico esta pesquisa realiza uma análise documental, em que são utilizados como base os relatórios estatísticos disponibilizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). A análise dos dados é realizada de forma descritiva com a demonstração dos números dos últimos 3 anos. Também é realizada uma pesquisa bibliográfica desenvolvida com base principalmente de livros, artigos científicos e publicações de órgãos do setor. O universo de dados estatísticos mensais/anuais disponibilizados pelos órgãos mencionados traz grandes oportunidades para análises estatísticas robustas, pois conta com a exibição de muitos indicadores e dados valiosos para pesquisa.

### 3 Referencial teórico

#### 3.1 Um breve histórico do setor aéreo brasileiro

De acordo com dados da IATA (2018), 1,1% do PIB brasileiro vem do transporte aéreo. O setor no Brasil é regulado pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), mas passou por diferentes fases de regulação até chegar aos dias atuais. Grohmann et al (2014) demonstram as diferentes fases de regulamentação. A primeira foi a regulação da política Industrial (1973-1986), a segunda foi a regulação com política de estabilização ativa (1986-1992), a terceira foi a liberalização com política de estabilização inativa (1992-1997), a quarta foi a liberalização com restrição de política de estabilização (1998-2001), a quinta foi a “quase desregulamentação” (2001-2002) e, por fim, a Rerregulação (2003-dias atuais).

Cravo (2014) aborda que essas diferentes fases foram marcadas por uma forte intervenção do estado no setor de aviação civil, ou seja, o Estado intervinha, por meio de políticas regulatórias, ao estabelecer políticas tarifárias, fixando o número de competidores, definindo rotas das companhias aéreas, entre outros. A partir da fase de flexibilização, as empresas passaram a ter mais liberdade para atuarem, mas a infraestrutura correspondente ficou aquém do esperado. Como aponta Cravo (2014), o aumento da demanda não foi acompanhado por um aumento no investimento em infraestrutura e o que se verificou na prática, foram alguns aeroportos superlotados e outros problemas estruturais aeroportuários. Essa limitação na infraestrutura é confirmada pelo difícil processo de alocação dos slots nos aeroportos para as companhias aéreas, o que torna isto mais uma barreira à entrada para novos competidores, pois atualmente o setor é considerado como de Oligopólio.

Segundo Salgado, Oliveira e Vassallo (2010), o transporte aéreo é um dos setores que são apontados como estratégicos tanto por governos quanto por analistas setoriais. O estudo aponta algumas razões para isto: a inserção internacional do país, as contas externas, a integração e o desenvolvimento regional, a posição do país no Mercosul e na América Latina, a importância do

setor na Economia, os impactos do setor no crescimento econômico, a interação com a indústria aeronáutica nacional, a qualificação da mão de obra e a geração de investimentos.

No entanto, as empresas aéreas passam por algumas limitações e entraves que dificultam o seu crescimento. Como aponta Mundo Neto (2011), para que as empresas aéreas aumentem a capacidade produtiva e ganhem em competitividade, estas requerem um alto volume de capital como também dependem de autorizações governamentais.

Além de alguns obstáculos já apontados, o setor possui uma alta vulnerabilidade no que tange aos aspectos de demanda. A forte dependência do setor com aspectos externos e com o desempenho de variáveis macroeconômicas faz com que o setor sofra fortes oscilações ao longo do tempo. Exemplos como em 2001 com os ataques de 11 de setembro e a atual pandemia do Covid-19 acertaram em cheio o setor, cujas empresas acabaram tendo que buscar alternativas para se manterem vivas no mercado.

Como apontam Monçores e Silva (2004), com o aumento da competitividade das empresas aéreas após uma maior liberalização, alguns fatores passaram a caracterizar nitidamente esse mercado como as guerras tarifárias, a concorrência predatória, problemas de gestão e tentativas de colúio. Além disso, os autores pontuam que o setor é um dos que apresentam menor margem de lucro e que por conta do ambiente altamente dinâmico e vulnerável, as empresas aéreas acabam sendo forçadas constantemente a processos de reestruturação em busca de maior eficiência operacional.

O cenário fica mais desfavorável ainda quando se analisa o aspecto cambial, pois em torno de 65% dos custos das empresas aéreas brasileiras são vinculados ao dólar. Dados da ABEAR (2015), mostram que no Brasil, a desvalorização do real frente ao dólar, principalmente a partir de 2015, praticamente anulou os ganhos decorrentes da queda do valor do petróleo no mercado internacional. Por outro lado, os outros custos atrelados ao dólar como manutenção, arrendamentos, depreciação de itens aeronáuticos, entre outros, aumentaram consideravelmente os custos operacionais. O querosene, que é o

combustível utilizado na aviação, é o item que possui maior peso para as empresas aéreas em todo mundo.

Existem aproximadamente 2.498 aeroportos (incluindo áreas de pouso) no Brasil, ou seja, o segundo maior número de aeroportos do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos. Quando consideramos o caso do transporte aéreo brasileiro, a cobertura da malha aérea doméstica reflete a concentração da população (PEREIRA; MELLO, 2021), considerando que o maior número de aeroportos e disponibilidade de voos estão concentrados na região Sudeste. A concentração também acontece em termos de estrutura de mercado, pois o mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros domésticos é altamente concentrado em três grandes companhias aéreas (Azul, Gol e Latam) com mais de 90% de participação no mercado.

### **3.2 O impacto da covid-19 no setor aéreo**

O setor de aviação emprega milhões de pessoas qualificadas e semiqualficadas direta e indiretamente em toda a cadeia de valor do setor (DUBE; NHAMO, 2020; DUBE et al, 2021). O setor continua sendo uma parte crucial da economia do turismo, fornecendo transporte rápido de turistas, cargas como suprimentos médicos, alimentos e outros bens essenciais em todo o mundo.

Independentemente do seu papel fundamental para o movimento de pessoas e mercadorias globalmente, evidências mostram que o setor é sensível a estresses como desacelerações econômicas, desastres naturais, instabilidade política e pandemias (SADI; HENDERSON, 2000; DUBE et al, 2021). Sadi e Henderson (2000) revelam que diversos eventos na história demonstraram a vulnerabilidade do setor de aviação global a diversas catástrofes. Entre eles está a vulnerabilidade do setor a doenças e pandemias, como o surto de Síndrome Respiratória Aguda Grave (SARS) em 2003, a gripe aviária H5N1 em 2006 e a pandemia de gripe suína H1N1 em 2009.

Outras crises que desafiaram a indústria da aviação incluem a crise do petróleo em 1973, a Guerra Irã-Iraque no início dos anos 80, a Crise do Golfo no

início dos anos 90, a Crise Financeira Asiática em 1997, os ataques terroristas de 11 de setembro e a crise financeira de 1998 e 1999 (IATA, 2020). Independentemente da vulnerabilidade da indústria a vários choques, a capacidade e resiliência da indústria para lidar com a crise permanecem baixas em muitos aspectos. Hall (2011) questiona a habilidade e capacidade do setor de turismo e viagens para lidar com ameaças de biossegurança que parecem ser recorrentes. O setor de viagens e turismo também é visto como uma via de transmissão significativa, que auxilia na disseminação de várias doenças em todo o mundo por meio da mobilidade de pessoas infectadas. Sun et al. (2020) observam que embora o setor de aviação tenha sido um dos piores setores econômicos afetados pela COVID-19, ela também desempenhou um papel central na disseminação da doença nos primeiros dias da pandemia.

A indústria da aviação avançou em termos de modelos computacionais avançados capazes de simular padrões sofisticados de epidemias e pandemias que se espalham pela rede de transporte aéreo em aeroportos em todo o mundo (DUBE et al, 2021). No entanto, independentemente desses avanços, uma questão que fica clara é que o setor geralmente não domina o desenvolvimento de resiliência financeira adequada para lidar com os custos recorrentes impostos por desastres e outros choques internos e externos.

Dados da IATA mostram que a pandemia teve um impacto devastador nos preços das ações das companhias aéreas globais. As companhias aéreas asiáticas foram as primeiras a sofrerem um forte declínio em janeiro, pois já havia nervosismo sobre a pandemia depois que a China anunciou o surto da doença no final de dezembro de 2019. A região da Ásia, em particular a China, foi a origem e o primeiro epicentro da pandemia. A China foi o primeiro país a ter passado por um forte bloqueio, o que contribuiu para o desempenho negativo inicial do setor de aviação entre fevereiro e março (DUBE et al, 2021)

De acordo com Dube et al (2021), restrições de viagens prolongadas em todo o mundo colocaram a indústria em uma posição precária, com várias companhias aéreas rebaixadas, o que elevou o custo de reinicialização e capitalização. Como estratégia de resposta, os autores apontam a necessidade de financiamento acessível tanto para atores privados quanto públicos para

garantir a sustentabilidade. A pandemia também ofereceu à aviação a possibilidade de um novo começo, com base na eficiência operacional e no avanço tecnológico. Um exemplo disso é o uso de combustível eficiente para alcançar a sustentabilidade ambiental para a maioria das rotas. Conseqüentemente, a indústria precisa se desfazer de aeronaves velhas e ineficientes em termos de combustível, que são caras tanto financeira quanto ambientalmente. Isso requer financiamento para permitir que o setor abrace a sustentabilidade alinhado com ações envolvendo energia sustentável e ações climáticas. O setor de aviação não deve ver isso como uma desculpa para renegar seu compromisso anterior com um futuro de aviação sustentável (DUBE et al, 2021).

A adoção de vários protocolos de saúde e segurança teve que ser sincronizada em todo o mundo e as companhias aéreas ao redor do mundo tiveram que revisar suas políticas de reserva e cancelamento para oferecer flexibilidade ao cliente, visto que os clientes podem precisar fazer alterações de última hora em seus itinerários de viagem. A transparência teve que ser reforçada pois é uma obrigação para a indústria no que diz respeito ao tratamento dos clientes em vários destinos, já que a maioria dos viajantes fica nervosa em ficar de quarentena nos destinos na chegada (DUBE et al, 2021).

Nesse sentido, todos os aeroportos, trabalhando lado a lado com as autoridades de saúde do governo, precisam ser capazes de realizar triagens rápidas e confiáveis pelo menos 24 horas antes da partida dos viajantes. O sucesso da indústria de viagens é baseado em várias medidas de biossegurança. No entanto, entre o local de origem e o destino, quaisquer medidas que abordem a saúde e segurança dos viajantes seriam bem-vindas, tais como medidas de distanciamento físico ao longo da viagem (DUBEY et al, 2021). Em relação ao novo surto de Covid-19, muitos países adotaram em seus países uma série de restrições, em alguns casos lockdown, que incluem também fronteiras para operação de transporte aéreo (QUILTY et al., 2020).

#### 4 Resultados da pesquisa

A seguir, serão apresentados os dados da ANAC dos anos de 2018, 2019 e 2020 referente ao setor aéreo brasileiro e o desempenho das empresas brasileiras nesse cenário. Os primeiros dados abaixo são do mercado doméstico brasileiro.

Tabela 1: Desempenho do mercado doméstico brasileiro (anos 2018-2020)

MERCADO DOMÉSTICO	2018	2019	2020
Varição na Demanda	4,40%	0,80%	-48,70%
Passageiros Transportados	93,6 milhões	95,3 milhões	45,2 milhões
Quantidade de Vôos	816 mil	804.915	405.511
Passageiros p/ cada 100 hab	45,7	45,3	21,6
Tarifa Aérea Média	R\$ 374,12	R\$ 420,87	R\$ 376,29
Tarifas Aéreas inferiores a R\$ 300,00	50,80%	46,10%	52,80%
Yield Tarifa aérea	0,3169 R\$/km	0,3581 R\$/km	0,2860 R\$/km

Fonte: ANAC

Os dados acima mostram que entre os anos de 2018 e 2019 o mercado brasileiro ficou praticamente estável com apenas algumas alterações. Em 2019 tivemos mais passageiros e menos voos domésticos do que em 2018, o que demonstra um ganho de eficiência. Também houve uma elevação da tarifa média (de R\$ 374,12 para R\$ 420,87), comprovado também pela redução do percentual de tarifas inferiores a R\$ 300,00 (de 50,8% para 46,1%), Tudo muda em 2020 com a ocorrência da pandemia da Covid-19. A demanda cai assustadoramente em -48,7% fazendo com que a quantidade de voos e passageiros caiam nessa proporção praticamente. No entanto, o cenário piora ainda mais quando abordamos o mercado internacional.

Tabela 2: Desempenho do mercado internacional no Brasil (anos 2018-2020)

MERCADO INTERNACIONAL	2018	2019	2020
Varição na Demanda	9,60%	1,10%	-71%
Passageiros Transportados	23,9 milhões	24,1 milhões	6,8 milhões
Quantidade de Vôos	151 mil	145.742	59.890
Passageiros p/ cada 100 hab	11,6	11,5	3,2

Fonte: ANAC

Observa-se que, no mercado internacional, o desempenho de 2019 em relação a 2018 permanece praticamente estável, mas ao chegar em 2020, há uma queda abrupta de demanda em -71% afetada pelo fechamento dos aeroportos e fronteiras ao redor do mundo. Compreender o desempenho do setor como um todo é importante, mas há a necessidade de verificar também os resultados financeiros conforme mostramos na tabela 3 abaixo:

Tabela 3: Desempenho financeiro do setor aéreo brasileiro (anos 2018-2020)

RESULTADOS FINANCEIROS			
SETOR AÉREO BRASILEIRO	2018	2019	2020
Receitas dos Serviços Aéreos	R\$ 43,2 bi	R\$ 46 bi	R\$ 20,9 bi
Custos e despesas dos Serviços Aéreos	R\$ 41,9 bi	R\$ 40,7 bi	R\$ 29,1 bi
Resultado Final	(2 bi) - Prejuízo	1,1 bi (Lucro)	(20,5 bi) - Prejuízo

Fonte: ANAC

Os resultados financeiros mostram que o setor aéreo havia ganhado fôlego em 2019 em relação a 2018, com lucro de R\$ 1,1 bi contra um prejuízo de R\$ 2 bi em 2018. Esse resultado é traduzido por um aumento de receita e queda nos custos em 2019. A partir de 2020 o cenário piora consideravelmente, trazendo como consequência um prejuízo de R\$ 20,5 bi em 2020.

Ao fazermos a decomposição dos custos, identificamos quais custos impactam no setor e suas participações em relação ao total. A tabela 4 abaixo mostra essa decomposição nos últimos três anos.

Tabela 4: Decomposição dos custos do setor aéreo brasileiro (anos 2018-2020)

DECOMPOSIÇÃO DOS CUSTOS			
SETOR AÉREO BRASILEIRO	2018	2019	2020
Combustíveis e lubrificantes	32,2%	29,6%	20,2%
Despesas Operacionais	11,1%	12,2%	18,7%
Seguros, arrendamentos e manutenção de aeronaves	20,3%	11,5%	17,8%
Pessoal	15,2%	16,5%	14,0%
Depreciação, amortização e exaustão	2,9%	12,9%	11,3%
Outros custos	4,7%	3,5%	4,3%
Tarifas aeroportuárias	3,2%	2,8%	2,8%
Assistência a passageiros e indenizações extrajudiciais	0,9%	0,9%	1,3%
Condenações judiciais	0,5%	0,7%	1,8%
Comissaria, handling e limpeza de aeronaves	3,5%	3,9%	3,0%
Tarifas de navegação aérea	5,4%	5,7%	4,6%

Fonte: ANAC

A tabela acima mostra claramente que os combustíveis possuem um maior peso nos custos das empresas aéreas, seguida das despesas operacionais e de seguros, arrendamentos e manutenção de aeronaves e gastos com pessoal. O peso dos combustíveis caiu em 2020 pela queda abrupta na quantidade de voos ofertados, elevando fortemente as despesas operacionais e pagamento de seguros e manutenção.

Quando analisamos as empresas aéreas que operam no Brasil, verificamos uma mudança nos últimos três anos como mostra a tabela 5 e 6 abaixo:

Tabela 5: Participação no mercado doméstico do setor aéreo brasileiro (anos 2018-2020)

EMPRESAS BRASILEIRAS			
PARTICIPAÇÃO NO MERCADO DOMÉSTICO	2018	2019	2020
GOL	35,7%	37,7%	38,1%
LATAM	31,9%	34,7%	33,7%
AZUL	18,6%	23,5%	27,7%
AVIANCA	13,4%	3,7%	0,0%
DEMAIS EMPRESAS	0,4%	0,4%	0,0%

Fonte: ANAC

Entre os anos de 2018 e 2020, a empresa brasileira que mais cresceu em participação foi a Azul Linhas aéreas. Observa-se o desaparecimento da Avianca em 2020 e as duas maiores empresas do mercado (Gol e Latam) permanecendo estáveis. No entanto, ao escrever este artigo nos deparamos com o cenário de outubro de 2021 da competição nacional. A latam atualmente segue líder de mercado com 37,8%, seguida da Azul com 31,9% e Gol perdendo espaço e ficando com 29,8%. Percebe-se o forte crescimento da Azul também em 2021 e uma boa recuperação da Latam no cenário doméstico brasileiro.

## Conclusão

A presente pesquisa fez uma análise dos três últimos anos e identificou o forte impacto ocasionado pela pandemia da Covid-19 no setor aéreo brasileiro. Atualmente (2021), o setor começa a apresentar sinais de recuperação, principalmente no setor doméstico. A melhora do cenário se deve principalmente

ao avanço da vacinação no país e no mundo afora. Segundo dados da ANAC, em setembro deste ano, mais de 5,8 milhões de passageiros embarcaram no mercado doméstico. O número corresponde a 75% do total de embarques no período em 2019. A ocupação das aeronaves no mês foi de 81,2. Quando analisamos o acumulado do ano, 41 milhões de passageiros pegaram voos domésticos no Brasil. A redução é de 40,6% na comparação com 2 anos antes, mas segue em crescimento.

Já os voos internacionais se recuperam de maneira mais lenta. A demanda de passageiros em setembro de 2021 foi 73,6% menor do que a registrada no mesmo mês de 2019. A queda na oferta de voos foi de 61,6% na comparação com igual período de 2019. No acumulado do ano, a alta no indicador foi de 14% frente aos dados de 2019.

De uma maneira geral (entre voos domésticos e internacionais), a média diária de partidas já chega a 1.793 e representa um aumento de 108% se comparado a setembro de 2020, quando o número foi de 862. Outro resultado que indica a recuperação do setor aéreo foi o crescimento do lucro líquido das três maiores empresas aéreas brasileiras, no 2º trimestre de 2021. As companhias obtiveram resultado líquido positivo de R\$ 899,5 milhões. Neste período, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), as empresas aéreas mais do que triplicaram a oferta de voos em relação ao 2º trimestre de 2020.

## Referências

CRAVO, Beatriz Malerba. A alocação de slots e a concorrência no setor de transporte aéreo. **J. Transp. Lit.** [online]. vol.8, n.1, pp.159-177, 2014.

CUSTOS DAS EMPRESAS. ABEAR, 2015. Disponível em: <http://panorama.abear.com.br/dados-e-estatisticas/custos-das-empresas/>  
Acesso em: 4nov20.

DEMANDA E OFERTA. ANAC, 2020. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/demanda-e-oferta/demanda-e-oferta>. Acesso em: 22out2020.

DUBE, K.; NHAMO, G.; CHIKODZI, D. COVID-19: pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry, **Journal of Air Transport Management, Volume 92, 2021.**

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2002.

GROHMANN, M.; BATTISTELLA, M.; LUTZ, C. Avaliação dos serviços de transporte aéreo brasileiro: análise da imagem e da atitude como antecedentes da intenção de uso, **Gestão da Produção**, São Carlos, v. 21, n. 1, p. 215-227, 2014.

MONÇORES, P.; SILVA, W. Análise da importância da taxa de câmbio e do ataque terrorista de 11 de setembro sobre o desempenho do setor aéreo internacional de passageiros no Brasil. **Revista Brasileira de Gestão de Negócios**, v.15, 2004.

MUNDO NETO, Martin. A lógica financeira e o espaço do transporte aéreo comercial Brasileiro. **Gest. Prod. [online].**, vol.18, n.2, pp.311-324, 2011.

OLIVEIRA, A. **Transporte aéreo: economia e políticas públicas.** São Paulo: Pezco Editora, 2009.

THE AIR transport sector makes a major contribution to Brazil's economy. **IATA**, 2018. Disponível em: <<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/brazil--value-of-aviation/>>. Acesso em: 22out2020.

SALGADO, L. H.; VASSALLO, M. D.; OLIVEIRA, A. V. M. Regulation, Policy-Making, Competitiveness and Price Formation: Considerations for Air Transport in Brazil. **Review of Transportation Literature**, vol. 4, n. 1, pp. 7-48, 2010.