



PRESS RELEASE

No. 28

## Recuperação de viagens coloca em perspectiva a lucratividade das companhias aéreas – setor reduz perdas para US\$ 9,7 bilhões

20 de junho de 2022 (Doha) – A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) divulgou a atualização de suas estimativas para o desempenho financeiro do setor aéreo em 2022, à medida que aumenta o ritmo de recuperação da crise da COVID-19. Os destaques incluem:

- As perdas líquidas do setor devem cair para US\$ 9,7 bilhões (melhoria em relação à previsão de outubro de 2021 quando a perda foi estimada em US\$ 11,6 bilhões) com a margem de perda líquida de -1,2%. Essa é uma grande melhoria em relação às perdas de US\$ 137,7 bilhões (-36,0% de margem líquida) em 2020 e US\$ 42,1 bilhões (-8,3% de margem líquida) em 2021.
- A lucratividade em todo o setor em 2023 parece ser uma realidade: a América do Norte deve obter o lucro de US\$ 8,8 bilhões em 2022.
- Os ganhos de eficiência e a melhoria dos rendimentos estão ajudando as empresas aéreas a reduzir as perdas, mesmo com o aumento dos custos de mão de obra e combustível (este último impulsionado pelo aumento de 40% no preço global do petróleo e aumento do crack spread este ano).
- O otimismo do setor e o seu compromisso com a redução de emissões são evidentes, com a entrega líquida esperada de mais de 1.200 aeronaves em 2022.
- A forte demanda reprimida, o relaxamento das restrições de viagens na maioria dos mercados, o baixo desemprego na maioria dos países e a expansão das economias das pessoas estão impulsionando o ressurgimento da demanda; com isso, o número de passageiros deve atingir 83% dos níveis pré-pandemia em 2022.
- Apesar dos desafios econômicos, os volumes de carga devem bater recorde, atingindo 68,4 milhões de toneladas em 2022.

“As empresas aéreas são resilientes. O número de passageiros está cada vez maior. E o transporte aéreo de carga apresenta um bom desempenho em um cenário de crescente incerteza econômica. As perdas serão reduzidas para US\$ 9,7 bilhões este ano e a lucratividade deve ocorrer em 2023. É um momento de otimismo, mesmo com os desafios nos custos, principalmente do combustível, e algumas restrições persistentes em alguns mercados importantes”, disse Willie Walsh, diretor geral da IATA.



## 1. Fatores de impacto nas estimativas

As receitas estão aumentando à medida que as restrições da COVID-19 diminuem e as pessoas voltam a viajar. O desafio para 2022 é manter os custos sob controle.

“A redução das perdas é resultado de um trabalho árduo para manter os custos sob controle com o crescimento do setor. A melhoria nas estimativas financeiras se deve ao fato de que o aumento dos custos se manteve em 44% ao passo que as receitas aumentaram 55%. Com o setor voltando a níveis mais normais de produção e com os altos custos de combustível que provavelmente permanecerão por um tempo, a lucratividade dependerá do controle contínuo de custos. E isso envolve a cadeia de valor. Nossos fornecedores, incluindo aeroportos e provedores de serviços de navegação aérea, também precisam controlar custos assim como seus clientes para apoiar a recuperação do setor”, disse Walsh.

### Receitas

As receitas do setor devem atingir US\$ 782 bilhões (+54,5% em relação a 2021), 93,3% dos níveis de 2019. Os voos operados em 2022 devem totalizar 33,8 milhões, o que representa 86,9% dos níveis de 2019 (38,9 milhões de voos).

**As receitas do transporte de passageiros** devem representar US\$ 498 bilhões das receitas do setor, mais que o dobro dos US\$ 239 bilhões gerados em 2021. O número de passageiros programados deve chegar a 3,8 bilhões, com a receita medida em passageiro pagante-quilômetros (RPKs) aumentando 97,6% em comparação com 2021 e atingindo 82,4% do tráfego de 2019. À medida que a demanda reprimida é liberada com a flexibilização das restrições de viagens, os rendimentos devem aumentar 5,6%. Esse resultado é uma evolução em comparação com os rendimentos de -9,1% em 2020 e +3,8% em 2021.

**As receitas do transporte de carga** devem representar US\$ 191 bilhões das receitas do setor. Esse resultado está um pouco abaixo dos US\$ 204 bilhões registrados em 2021, mas quase o dobro dos US\$ 100 bilhões registrados em 2019. No geral, o setor deve transportar mais de 68 milhões de toneladas de carga em 2022, o que é um recorde. Com a pequena desaceleração do ambiente comercial, os rendimentos de carga devem cair 10,4% em comparação com 2021. Esse resultado reverte parcialmente os aumentos de rendimentos de 52,5% em 2020 e 24,2% em 2021.

### Despesas

As despesas gerais devem subir para US\$ 796 bilhões. Esse é um aumento de 44% em relação a 2021, que reflete tanto os custos de suporte a operações maiores quanto o custo da inflação em alguns itens principais.

**Combustível:** Com US\$ 192 bilhões, o combustível é o item de maior custo do setor em 2022 (24% dos custos gerais, acima dos 19% em 2021). Isso se baseia em um preço médio esperado para o petróleo Brent de US\$ 101,2/barril e US\$ 125,5 para o querosene de aviação. As empresas aéreas devem consumir 321 bilhões de litros de combustível em 2022, em comparação com os 359 bilhões de litros consumidos em 2019.



A guerra na Ucrânia mantém os preços do petróleo Brent em alta. No entanto, o combustível representará cerca de um quarto dos custos em 2022. Uma característica particular do mercado de combustíveis deste ano é o alto spread entre os preços do petróleo bruto e do combustível de aviação. Este crack spread permanece bem acima dos valores históricos, principalmente devido a restrições de capacidade nas refinarias. Os investimentos insuficientes nessa área podem manter o spread elevado em 2023. Enquanto isso, os altos preços do petróleo e do combustível devem fazer com que as empresas aéreas melhorem sua eficiência de combustível por meio do uso de aeronaves mais eficientes e decisões operacionais.

**Mão de obra:** A mão de obra representa o segundo maior custo operacional das companhias aéreas. Os empregos diretos no setor devem atingir 2,7 milhões, representando um aumento de 4,3% em relação a 2021, à medida que a indústria se recupera do declínio significativo da atividade em 2020. Porém, o número de empregos ainda está um pouco abaixo dos 2,93 milhões de empregos em 2019 e deve permanecer abaixo deste nível por algum tempo. Os custos unitários de mão de obra devem ser de 12,2 centavos/tonelada disponível por quilômetro (ATK) em 2022, basicamente retornando aos níveis de 2019, quando era de 12,3 centavos/ATK.

O tempo para recrutar, treinar, concluir verificações de segurança/antecedentes e realizar outros processos necessários antes que a equipe esteja pronta para o trabalho representa um desafio para o setor em 2022. Em alguns casos, os atrasos no processo de contratação podem ser uma restrição da capacidade de uma empresa aérea de atender à demanda de passageiros.

Em países onde a recuperação econômica da pandemia foi rápida e a taxa de desemprego é baixa, a tensão nos mercados de trabalho e a escassez de qualificação provavelmente contribuirão para aumentar a pressão sobre os salários. O custo salarial do setor deve chegar a US\$ 173 bilhões em 2022, um aumento de 7,9% em relação a 2021, e desproporcional ao aumento de 4,3% no total de empregos.

## **Fatores macroeconômicos**

O cenário macroeconômico global é fundamental para as perspectivas do setor. A previsão incorpora uma premissa de crescimento sólido do PIB global de 3,4% em 2022, abaixo da forte recuperação de 5,8% no ano passado. A inflação subiu e deve permanecer elevada em 2022, diminuindo ao longo de 2023. E, enquanto as taxas de juros nominais estão subindo, as taxas de juros reais devem permanecer baixas ou negativas por um bom período.

## **2. Fatores de risco**

São vários os fatores de risco associados às estimativas.

### **Guerra na Ucrânia**

O impacto da guerra na Ucrânia na aviação é pequeno em comparação com a tragédia humanitária que se desenrola. A estimativa assume que a guerra na Ucrânia não deve ir além de suas fronteiras. Entre os muitos impactos negativos desse conflito para a aviação estão o aumento dos custos de combustível e a redução da demanda devido ao menor índice do sentimento do consumidor.

- **Transporte de passageiros:** Combinados, o mercado internacional da Rússia, Ucrânia, Bielorrússia e Moldávia representaram 2,3% do tráfego global em 2021. Além disso, cerca de



7% do tráfego internacional de passageiros (RPK) normalmente transitaria no espaço aéreo russo (dados de 2021), que está agora fechado para várias operadoras, principalmente em rotas de longo curso entre a Ásia e a Europa ou América do Norte. Os custos de redirecionamento das rotas para as transportadoras afetadas são significativamente maiores.

- **Transporte de carga:** Pouco menos de 1% do tráfego global de carga se originou ou passou pela Rússia e Ucrânia. O maior impacto está na área especializada de cargas pesadas, onde a Rússia e a Ucrânia são líderes de mercado, e a perda de capacidade correspondente será difícil de substituir. Além disso, cerca de 19% das remessas internacionais de carga (CTKs) transitam pelo espaço aéreo russo (dados de 2021). As transportadoras afetadas pelas sanções enfrentam custos maiores para redirecionar as rotas.

### **Inflação, taxas de juros e taxa de câmbio**

As taxas de juros estão subindo enquanto os bancos centrais combatem a inflação. Além dos endividados (que verão a inflação desvalorizando suas dívidas), a inflação é prejudicial e tem o efeito de amortecimento econômico de um imposto ao reduzir o poder de compra. Existe um risco negativo para esta estimativa caso a inflação continue subindo e os bancos centrais continuem aumentando as taxas de juros.

Além disso, o poder recorde do dólar americano, se continuar, terá um impacto negativo, pois um dólar americano forte está diminuindo o crescimento em geral. Isso aumenta o preço em moeda local de todas as dívidas em dólar e aumenta o ônus do pagamento das importações de combustíveis em dólar.

### **COVID-19**

A demanda subjacente por viagens é forte. Mas as respostas dos governos à COVID-19 ignoraram o conselho da Organização Mundial da Saúde de que o fechamento das fronteiras não é um meio eficaz de controlar a propagação de um vírus. A estimativa pressupõe que a forte e crescente imunidade da população à COVID-19 indica que não haverá uma repetição desses erros políticos. Mas há um risco negativo caso os governos voltem a usar respostas automáticas de fechamento de fronteiras no caso de futuros surtos.

“Os governos devem ter aprendido suas lições com a crise da COVID-19. O fechamento de fronteiras cria problemas econômicos e oferece pouco em termos de controle da propagação do vírus. Com os altos níveis de imunidade da população, métodos avançados de tratamento e procedimentos de vigilância, os riscos da COVID-19 podem ser gerenciados. Atualmente, não há circunstâncias que justifiquem os custos humanos e econômicos de novos fechamentos de fronteiras por causa da COVID-19”, disse Walsh.

### **China**

Sozinho, o mercado doméstico da China representou cerca de 10% do tráfego global em 2019. Essa estimativa pressupõe um relaxamento gradual das restrições da COVID-19 no segundo semestre de 2022. A revogação precoce da política de zero COVID da China melhoraria as perspectivas para o setor. A adoção prolongada dessa política na China continuará restringindo o segundo maior mercado doméstico do mundo, causando estragos nas cadeias de suprimentos globais.



### 3. Resumo de cada região

Espera-se que o desempenho financeiro de todas as regiões melhore em 2022 em comparação com 2021 (todas as regiões também melhoraram em 2021 em comparação com 2020).

A **América do Norte** deve continuar apresentando o melhor desempenho e deve ser a única região a retornar à lucratividade em 2022. Com o apoio do grande mercado doméstico dos Estados Unidos e da reabertura dos mercados internacionais, incluindo o Atlântico Norte, o lucro líquido deve ser de US\$ 8,8 bilhões em 2022. A demanda (medida em RPKs) deve atingir 95,0% dos níveis pré-crise (2019) e a capacidade deve atingir 99,5%.

**Europa:** Na Europa, o conflito entre a Rússia e a Ucrânia continuará afetando os padrões de viagens na Europa e entre a Europa e a região Ásia-Pacífico. Mas a guerra não deve atrapalhar a recuperação das viagens e a região deve se aproximar da lucratividade em 2022, com perda líquida prevista de US\$ 3,9 bilhões. A demanda (RPKs) deve atingir 82,7% dos níveis pré-crise (2019) e a capacidade deve atingir 90,0%.

Para as empresas aéreas da região **Ásia-Pacífico**, as restrições de viagem rígidas e duradouras (principalmente na China) e a distribuição desigual de vacinas causaram atraso da recuperação na região. À medida que as restrições diminuem, a demanda por viagens deve aumentar rapidamente. As perdas líquidas de 2022 devem cair para US\$ 8,9 bilhões. A demanda (RPKs) deve atingir 73,7% dos níveis pré-crise (2019) e a capacidade deve atingir 81,5%.

Os volumes de tráfego na **América Latina** apresentaram uma recuperação robusta em 2021, com apoio dos mercados domésticos e relativamente menos restrições de viagem em muitos países. As estimativas financeiras para algumas empresas aéreas, no entanto, permanecem frágeis e a região deve registrar prejuízo líquido de US\$ 3,2 bilhões este ano. A demanda (RPKs) deve atingir 94,2% dos níveis pré-crise (2019) e a capacidade deve atingir 93,2%.

No **Oriente Médio**, a reabertura neste ano de rotas internacionais e voos de longa distância em particular será um incentivo positivo para muitos. Em toda a região, as perdas líquidas devem diminuir para US\$ 1,9 bilhão em 2022 versus perda de US\$ 4,7 bilhões no ano passado. A demanda (RPKs) deve atingir 79,1% dos níveis pré-crise (2019) e a capacidade deve atingir 80,5%.

Na **África**, as baixas taxas de vacinação prejudicaram a recuperação das viagens aéreas da região até o momento. No entanto, é provável que alguma recuperação ocorra este ano, o que contribuirá para um melhor desempenho financeiro. As perdas líquidas devem ser de US\$ 700 milhões em 2022. A demanda (RPKs) deve atingir 72,0% dos níveis pré-crise (2019) e a capacidade deve atingir 75,2%.

Leia o [discurso de Willie Walsh](#)

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

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

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

- A 78ª Assembleia Geral Anual da IATA e a Cúpula Mundial do Transporte Aéreo ocorrem em Doha, Catar, de 19 a 21 de junho de 2022, organizadas pela Qatar Airways. Cerca de 1.000 líderes da aviação de companhias aéreas associadas à IATA, governos, grupos de interesse do setor, parceiros estratégicos e representantes da imprensa estão participando do evento. Veja o [kit para a imprensa](#) sobre o evento para obter as atualizações e o conteúdo multimídia.
- A IATA (International Air Transport Association) representa cerca de 290 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](#).