



Desempenho Económico-Financeiro das Companhias Aéreas Nacionais [2007-2011]



FICHA TÉCNICA

TÍTULO

Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.
Desempenho Económico-Financeiro das Companhias Aéreas Nacionais
[2007-2011]

EDIÇÃO

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.
Rua B – Edifícios 4 e Santa Cruz
Aeroporto de Lisboa – 1749-034 Lisboa
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: geral@inac.pt
www.inac.pt

ISBN

978-989-8489-07-4

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

DESIGN E PAGINAÇÃO

Departamento de Comunicação

DATA: dezembro de 2012

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	6
2. MÉTODOS E FONTES	8
3. COMPANHIAS AÉREAS NACIONAIS	10
3.1. UNIVERSO CONSIDERADO	10
3.2. FROTA	11
3.3. INDICADORES DE TRÁFEGO	13
3.3.1. Desempenho nos aeroportos Nacionais	13
3.3.1.1 Tráfego Aéreo Regular	13
3.3.1.2. Tráfego Aéreo Não Regular	15
3.3.2. Desempenho no Contexto Europeu	19
3.4. INDICADORES DE <i>PERFORMANCE</i>	21
3.4.1. Indicadores Económico-Operacionais	21
3.4.2 Indicadores Económico-Financeiros	22
3.4.2.1 Rácios das Companhias Aéreas Nacionais	22
3.4.2.2. Desempenho na Economia Nacional	24
4. CONCLUSÃO	29
5. ANEXOS: QUADROS E GRÁFICOS	31

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1	Companhias Aéreas Nacionais consideradas no Estudo
QUADRO 2	Frota das Companhias Aéreas Nacionais por Modelo de Aeronave
QUADRO 3	Indicadores de Operação das Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO 4	Rácios de Equilíbrio Financeiro das Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO 5	Rácios de Rendibilidade Financeira das Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO 6	Rácios de Risco Económico das Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO A1	Frota das Companhias Aéreas Nacionais – Peso Máximo à Descolagem Médio por Modelo
QUADRO A2	Frota das Companhias Aéreas Nacionais – Número Médio de Lugares Oferecidos por LEG e por Modelo
QUADRO A3	Indicadores de Tráfego – Rotas Domésticas Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO A4	Indicadores de Tráfego – Rotas Internacionais Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO A5	Indicadores de Tráfego – Rotas Domésticas Não Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO A6	Indicadores de Tráfego – Rotas Internacionais Não Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO A7	Indicadores de Tráfego – Companhias Aéreas da UE
QUADRO A8	Indicadores de Tráfego – Companhias Aéreas Nacionais
QUADRO A9	Rácios Económico-Financeiros das Companhias Aéreas Nacionais - 2007
QUADRO A10	Rácios Económico-Financeiros das Companhias Aéreas Nacionais - 2008
QUADRO A11	Rácios Económico-Financeiros das Companhias Aéreas Nacionais - 2009
QUADRO A12	Rácios Económico-Financeiros das Companhias Aéreas Nacionais - 2010
QUADRO A13	Rácios Económico-Financeiros das Companhias Aéreas Nacionais - 2011

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	Antiguidade e propriedade da Frota das Companhias Aéreas Nacionais por Modelo de Aeronave
GRÁFICO 2	Taxas de crescimento do Tráfego Regular das Companhias Aéreas Nacionais por segmento
GRÁFICO 3	Evolução do <i>Load Factor</i> nas Rotas Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais
GRÁFICO 4	Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Oferta de Serviços Regulares
GRÁFICO 5	Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Procura de Serviços Regulares
GRÁFICO 6	Taxas de crescimento do Tráfego Não Regular Internacional das Companhias Aéreas Nacionais
GRÁFICO 7	Evolução do <i>Load Factor</i> nas Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais
GRÁFICO 8	Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Oferta de Serviços Não Regulares
GRÁFICO 9	Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Procura de Serviços Não Regulares
GRÁFICO 10	Taxas de crescimento do número de Descolagens e Passageiros Transportados – Companhias Aéreas Nacionais vs Companhias Aéreas da UE
GRÁFICO 11	Evolução do <i>Load Factor</i> – Companhias Aéreas Nacionais vs Companhias Aéreas da UE
GRÁFICO 12	Evolução do Rácio do EBITDA em percentagem do Volume de Negócios – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 13	Evolução do Rácio do VAB em percentagem do Volume de Negócios – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 14	Evolução do Rácio da Rentabilidade do Ativo – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 15	Evolução do Rácio da Rentabilidade do Capital Próprio – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 16	Evolução do Rácio da Solvabilidade – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 17	Evolução da Taxa de Endividamento – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 18	Evolução do Rácio da Autonomia Financeira – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 19	Evolução do Rácio da Liquidez – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados
GRÁFICO 20	Evolução do Grau da Alavanca Combinada – Valores Médios dos Universos considerados

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2010, o INAC, I.P. deu início à publicação de diversos estudos de observação e caracterização dos mercados e de análise económica do setor da aviação civil. Desta iniciativa resultaram 4 estudos com o objetivo de analisar a evolução do transporte aéreo nos 4 principais aeroportos nacionais (Lisboa, Porto, Faro e Funchal). Esta coletânea de publicações foi fechada em dezembro de 2011, com a publicação do estudo relativo ao aeroporto do Funchal.

O estudo que agora se publica, sobre as companhias aéreas nacionais, tem como objetivo apresentar a evolução da atividade das transportadoras aéreas entre 2007 e 2011, quer em termos operacionais quer em termos económicos.

Na perspetiva operacional foi considerada a atividade e os principais indicadores de tráfego do período em análise. Já na perspetiva económica, foram considerados os resultados financeiros da atividade desenvolvida e construídos rácios no intuito de comparar a *performance* financeira das companhias aéreas nacionais com a *performance* do segmento de atividade onde estas se inserem e ainda, sempre que possível, com o desempenho da economia nacional em geral.

Em suma, da análise da atividade de transporte aéreo comercial desenvolvida pelas 11 companhias aéreas nacionais consideradas, no período compreendido entre 2007 e 2011, nas várias perspetivas supramencionadas, destacam-se os seguintes pontos:

- As companhias aéreas nacionais respondem por cerca de 43% do total de passageiros transportados no conjunto das infraestruturas aeroportuárias nacionais. Esta proporção manteve-se estável no período em análise.
- As operações regulares cresceram a uma taxa média anual de 3,5%, impulsionadas pelo segmento internacional que cresceu em termos médios 6,4% ao ano.
- As operações não regulares apresentaram uma variação média anual negativa em cerca de 3 pontos percentuais.
- A frota ao serviço das companhias aéreas nacionais consideradas também cresceu, com exceção do ano de 2011, e cerca de metade desta é propriedade de empresas nacionais de locação.
- No contexto da UE, a atividade das companhias aéreas nacionais representa 3,5% do total de descolagens realizadas pelas companhias aéreas europeias.
- A atividade das companhias aéreas nacionais acompanhou as oscilações de atividade verificadas na UE, porém, ao nível da adaptação da oferta às necessidades do mercado, apresentaram maiores dificuldades, especialmente nos picos de contração do tráfego. Tal facto explica os coeficientes de ocupação mais elevados obtidos pelas congéneres europeias.
- A atividade das transportadoras aéreas nacionais ainda se encontra muito associada ao conceito tradicional de transporte aéreo e a estruturas organizacionais mais complexas e pouco flexíveis.
- Os principais indicadores de desempenho operacional das companhias aéreas apontam para uma redução de 8,4% do custo operacional unitário por passageiros quilómetro.

- A persistente focalização na diferenciação de produtos, a quebra do segmento de transporte executivo de negócios e o agravamento dos custos dos combustíveis, não tem permitido a obtenção de margens brutas positivas.
- As baixas rentabilidades e a acumulação de resultados negativos agravaram a dependência por capitais alheios, implicando, naturalmente, taxas de endividamento elevadas e reduzidos níveis de autonomia financeira e de solvabilidade.
- Não obstante as crescentes dificuldades de alavancagem operacional num contexto de crise económica, as companhias aéreas têm conseguido honrar os seus compromissos financeiros, quer de curto prazo, quer de médio e longo prazo.
- Em 2007 e 2008, as companhias aéreas nacionais apresentaram rácios de rentabilidade superiores aos da economia nacional e do setor. Contudo, a partir de 2009, a quebra de atividade, os desafios crescentes da indústria do transporte aéreo e o agravamento do contexto económico mundial, conduziram estas empresas a uma *performance* económica mais próxima da economia nacional e bastante abaixo da do setor.

2. MÉTODOS E FONTES

O objeto de análise deste estudo são as companhias aéreas nacionais titulares de licença de transporte aéreo e que realizam predominantemente serviços comerciais de transporte aéreo regular e/ou não regular (*charter*) no período compreendido entre 2007 e 2011.

Não fazem parte do objeto deste estudo as operações não regulares de táxi aéreo, apesar de algumas das companhias aéreas consideradas exercerem também esta atividade.

Para o estudo do desempenho operacional das companhias aéreas nacionais foi analisada a sua operação, com base na informação técnica setorial, bem como a evolução do tráfego, utilizando para o efeito duas fontes de informação: os formulários A e AS da ICAO¹ e a Base de Dados do INAC, I.P. alimentada pelos formulários eletrónicos de tráfego preenchidos nas infraestruturas aeroportuárias nacionais².

Foram contabilizados todos os passageiros pagantes, embarcados e desembarcados, e carga e correio embarcado e desembarcado nas ligações efetuadas pelas companhias aéreas nacionais. Não foram considerados os passageiros em trânsito.

Para a análise do desempenho económico-financeiro foi utilizada a informação recolhida pelo INAC, I.P. no âmbito da sua ação de supervisão, concretamente os Relatórios e Contas Anuais das empresas, devidamente aprovados, as IES (Informação Empresarial Simplificada) e, ainda, a informação disponibilizada pela Central de Balanços do Banco de Portugal.

Para agregar e sistematizar a informação de natureza económica e financeira foi utilizada a metodologia dos rácios. Trata-se de uma técnica que consiste em estabelecer relações entre contas e agrupamentos de contas das demonstrações financeiras.

Este método deverá ser entendido, para o efeito da análise pretendida, como um instrumento de apoio e sistematização de dados que permite análises comparativas de vários universos.

Para a análise dos rácios económico-financeiros, propriamente ditos, foram ainda utilizadas as seguintes medidas estatísticas:

- Média do Agregado: correspondente ao valor médio dos rácios das empresas incluídas no agregado (A1 – Empresas de transporte aéreo; A2 – Empresas da CAE “Transportes e Armazenagem” e A3 – Economia Nacional) ponderado pelo seu peso no total do denominador;
- Distribuição Estatística por quartis (1ºQ, 2ºQ, 3ºQ): correspondente ao cálculo obtido através da ordenação crescente dos valores individuais dos rácios das empresas de cada agregado (A1, A2 e A3). O 2º Quartil (2ºQ) corresponde ao valor central da distribuição de cada agregado, ou seja, ao valor que divide a distribuição ao meio, também denominado de Mediana. O 1º Quartil (1ºQ), ou quartil inferior, é o valor central da primeira semissérie da distribuição e o 3º Quartil (3ºQ), ou quartil superior, é o valor central da segunda semissérie da distribuição;
- Média Aparada: correspondente ao valor médio do rácio após a exclusão dos valores extremos da distribuição dos rácios individuais das empresas do agregado.

Foram calculados rácios de equilíbrio financeiro, rentabilidade e risco.

¹ ICAO – International Civil Aviation Organization.

² De acordo com as instruções da Circular de Informação de Voo (CI) nº8/2010, de 18 de março.

Para a análise do equilíbrio financeiro foram calculados rácios de Liquidez (Liquidez Geral e Liquidez Reduzida) e de Estrutura Financeira (Autonomia Financeira, Endividamento, Estrutura do Endividamento, Solvabilidade, Capacidade de Reembolso do Capital Alheio e Cobertura dos Encargos Financeiros).

Para a análise da rentabilidade consideraram-se os rácios da Rentabilidade do Capital Próprio, do Ativo, das Vendas, dos Capitais Investidos, bem como os rácios da Margem de Contribuição do Negócio, do VAB³, EBITDA⁴ e NFM⁵ em percentagem do Volume de Negócios.

A análise do Risco Económico-Financeiro é suportada pelos rácios relativos à Margem de Segurança Operacional e às Alavancas, operacional, financeira e combinada.

A análise comparativa dos valores médios e dos valores quartis dos rácios das empresas consideradas neste estudo com os rácios apresentados na Central de Balanços do Banco de Portugal para a CAE⁶ (transportes e armazenagem) onde este conjunto de empresas consideradas se integram, bem como para a totalidade das CAE'S (economia nacional), não é possível para todos os rácios considerados na série temporal 2007/2011. Com efeito, a comparação de todos os rácios considerados apenas é possível para os anos de 2010 e 2011, uma vez que até 2009 a Central de Balanços do Banco de Portugal não calculava alguns rácios como a Rentabilidade das Vendas, a Solvabilidade ou a NFM em percentagem do Volume de Negócios. Os rácios de risco económico-financeiro também só passaram a ser calculados a partir de 2010.

³ VAB – Valor Acrescentado Bruto.

⁴ EBITDA – Lucros antes de juros, impostos, depreciações e amortizações.

⁵ NFM – Necessidade de Fundo de Maneio.

⁶ CAE – Código de Atividade Económica.

3. COMPANHIAS AÉREAS NACIONAIS

3.1. UNIVERSO CONSIDERADO

De modo a clarificar o objeto do presente estudo, apresenta-se no quadro seguinte uma descrição do universo considerado, com indicação das companhias aéreas, do início da sua atividade, dos segmentos de atividade em que operam no contexto do sistema da aviação civil e, ainda, do segmento de tráfego em que desenvolvem a atividade de transporte aéreo.

QUADRO 1_ Companhias Aéreas Nacionais consideradas no Estudo

	Início de Atividade	Segmentos de Atividade	Segmento de Tráfego
AEROVIP	2007	Transporte Aéreo / Táxi Aéreo / Trabalho Aéreo	TAR e TANR
EUROATLANTIC	2000	Transporte Aéreo	TANR
HIFLY	2005	Transporte Aéreo	TANR
LUZAIR	1997	Transporte Aéreo	TANR
OMNI	1988	Transporte Aéreo / Táxi Aéreo / Trabalho Aéreo	TAR e TANR
ORBEST	2007	Transporte Aéreo	TANR
PORTUGÁLIA	1990	Transporte Aéreo	TAR e TANR
SATA AÇORES	1947	Transporte Aéreo / Assistência em Escala / Manutenção de Aeronaves	TAR
SATA INTERNACIONAL	1998	Transporte Aéreo	TAR e TANR
TAP PORTUGAL	1945	Transporte Aéreo / Manutenção de Aeronaves	TAR e TANR
WHITE	2005	Transporte Aéreo	TANR

Fonte: INAC, I.P.

Legenda: TAR – Transporte Aéreo Regular; TANR – Transporte Aéreo Não Regular

3.2. FROTA

A análise da *performance* operacional das companhias aéreas nacionais deve considerar a caracterização de um dos principais recursos de operação – a frota – pelo que se apresenta no quadro seguinte uma descrição da evolução da frota ao serviço das operadoras aéreas nacionais consideradas, entre 2007 e 2011, por modelo de aeronave.

QUADRO 2_ Frota das Companhias Aéreas Nacionais por Modelo de Aeronave

MODELO	2007	2008	2009	2010	2011
BOEING 777	0	0	0	1	1
BOEING 767	0	1	4	5	4
BOEING 757	4	2	2	1	0
AIRBUS 340	4	5	5	8	8
AIRBUS 330	10	14	17	15	16
AIRBUS 321	3	3	3	3	3
AIRBUS 320	18	18	25	22	22
AIRBUS 319	18	20	21	21	22
AIRBUS 310	11	8	9	8	7
BRITISH AEROSPACE / ATP	5	5	4	0	0
CESSNA	1	1	1	2	2
DORNIER 228	1	3	2	2	2
EMBRAER 145P	8	8	8	8	8
FOKKER 100	6	6	6	6	6
LEARJET 31	1	0	1	1	0
LEARJET 40	0	0	1	1	1
LEARJET 45	1	0	3	4	3
LOCKHEED 1011	2	2	1	0	0
AUGUSTA BELL 206B	0	1	0	1	1
BEECH 190	0	2	0	2	2
BEECH 200	0	1	0	1	0
BELL 222	0	1	0	1	1
PIPER 31	0	1	1	2	1
DASH8	0	0	2	6	5
CHALLENGER 300	0	0	0	1	1
TOTAL	93	102	116	122	116

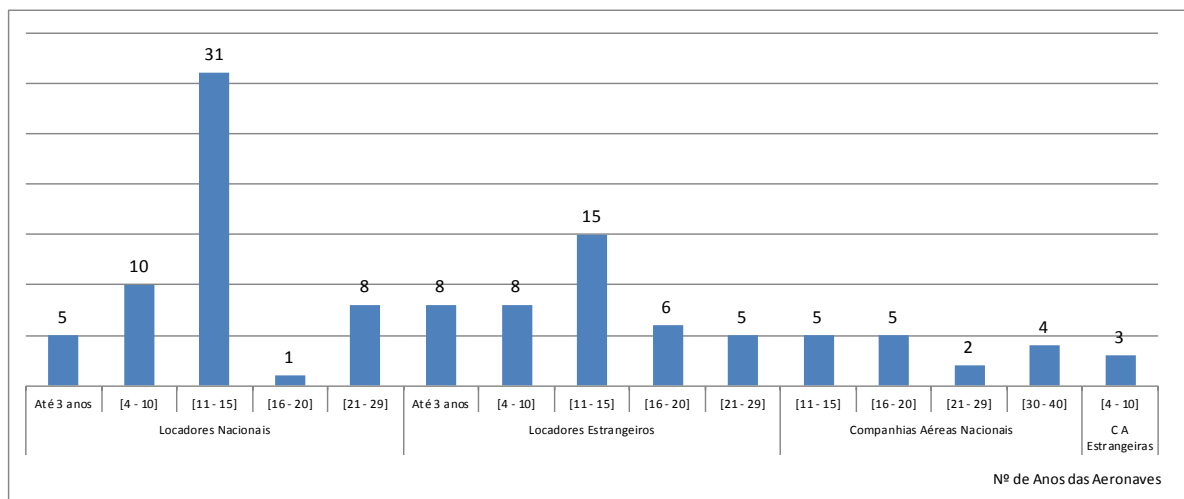
Fonte: INAC, I.P.

A análise evolutiva da frota afeta à atividade das companhias aéreas nacionais permite concluir por uma evolução do número total de aeronaves, com destaque para o incremento dos modelos da marca Airbus até ao ano de 2010. Em 2011 regista-se uma ligeira diminuição da frota, não especificamente concentrada numa tipologia particular, o que parece indiciar uma consequência do contexto económico de contração.

De acordo com os quadros A1 e A2, em anexo, que apresentam, por modelo de aeronave, a evolução do peso máximo à descolagem e das configurações, expressa na oferta média de lugares por voo, conclui-se ainda que cerca de 70% das aeronaves corresponde a modelos Airbus, com destaque para as versões A320 e A319, com PMD⁷ médio de 77 e 71 toneladas e uma oferta média de lugares por voo de 170 e 134 lugares, respetivamente.

O crescimento da frota ao serviço das companhias aéreas nacionais também se verificou com aeronaves de menores dimensões, vocacionadas para ligações regionais de curta distância e, principalmente, para o segmento da aviação executiva que, apesar de excluído do âmbito desta análise, tem crescido no contexto da aviação civil nacional dos últimos anos.

GRÁFICO 1 _Antiguidade e propriedade da Frota das Companhias Aéreas Nacionais por Modelo de Aeronave - 2011



Fonte: INAC, I.P.

Em 2011, aproximadamente metade das aeronaves ao serviço das companhias aéreas nacionais era propriedade de empresas nacionais de locação e apenas 14% propriedade efetiva das companhias aéreas em análise. Esta proporção parece indiciar uma preferência pela modalidade de aluguer, especificamente sob a forma de *leasing* operacional.

Constata-se, ainda, que 25% da frota em análise, à data de 31.12.2011, detinha uma vida útil superior a 15 anos, sendo que cerca de metade (46%) com uma antiguidade entre 11 e 15 anos. Sublinha-se, igualmente, a antiguidade superior a 15 anos de 11 das 16 aeronaves da propriedade das companhias aéreas nacionais.

⁷ PMD – Peso Máximo à Descolagem.

3.3 INDICADORES DE TRÁFEGO

3.3.1. Desempenho nos Aeroportos Nacionais

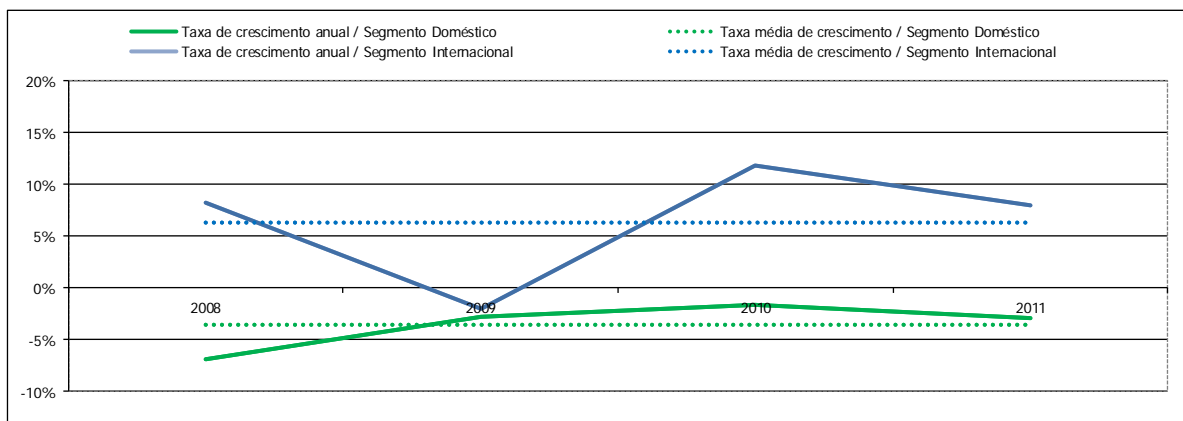
O tráfego de passageiros das companhias aéreas nacionais cresceu no período considerado (2007-2011) a uma taxa média anual de 3,2%, apesar da quebra significativa verificada em 2008, em cerca de 3,5%, logo recuperada em 2009 com um crescimento na ordem dos 8%.

As companhias aéreas nacionais asseguram cerca de 43% do total de passageiros transportados nos segmentos regular e não regular, percentagem que se manteve estável no período considerado.

3.3.1.1 Tráfego Aéreo Regular

No segmento regular, o total de passageiros transportados pelas companhias aéreas nacionais cresceu no período considerado a uma taxa média anual de 3,5%, impulsionado pelo segmento internacional que cresceu em termos médios 6,4% ao ano, contrariando a tendência de decréscimo (3,6%) verificada no segmento doméstico.

GRÁFICO 2 Taxas de crescimento do Tráfego Regular das Companhias Aéreas Nacionais por segmento _ 2008/2011

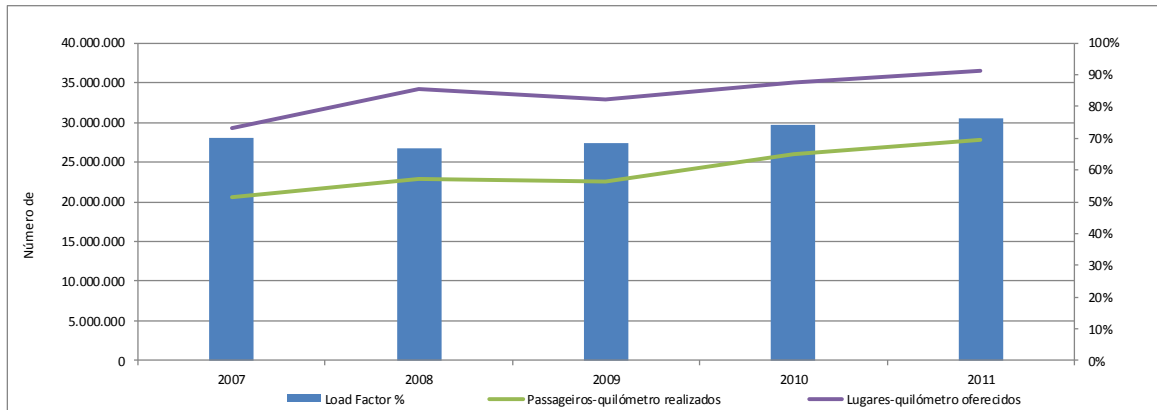


Fonte: INAC, I.P.

Os quadros A3 e A4, em anexo, resumizam os principais indicadores de tráfego das companhias aéreas nacionais por segmento doméstico e internacional.

No que se refere à adequação da oferta de movimentos e capacidades à procura de transporte aéreo, o gráfico seguinte revela uma tendência de acompanhamento das necessidades do mercado, com uma adequação da oferta ao comportamento da procura, o que permitiu melhorar, especialmente em 2010 e 2011, os coeficientes de ocupação das aeronaves. Em 2011 este coeficiente fixou-se em 76%.

GRÁFICO 3_Evolução do *Load Factor* nas Rotas Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais

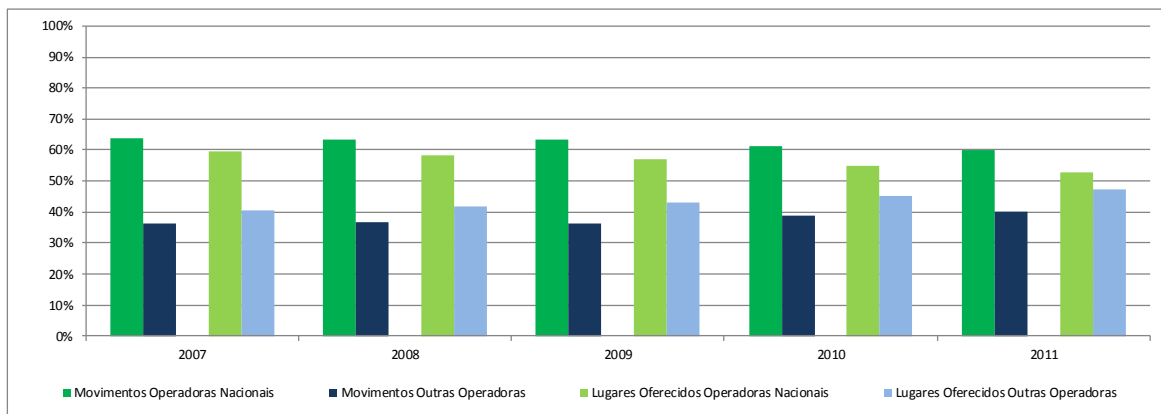


Fonte: INAC, I.P.

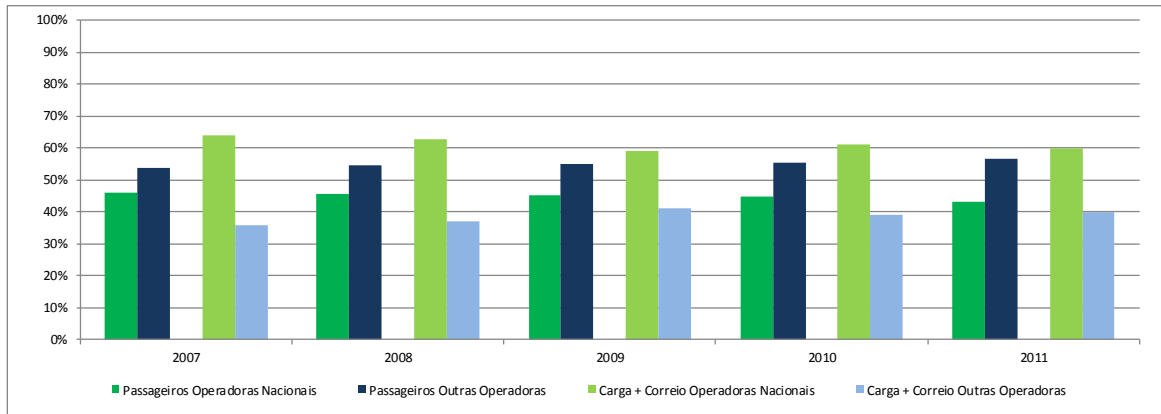
Relativamente à quota de mercado das companhias aéreas nacionais no binómio oferta/procura de transporte aéreo regular, o período em análise revela um enfraquecimento da posição destas companhias face às suas concorrentes internacionais, no conjunto das infraestruturas aeroportuárias nacionais.

Em 2011, as companhias aéreas nacionais realizaram 60% do total de voos e transportaram 43% do total de passageiros, o que contrasta com as percentagens de 64% e 46%, respetivamente, verificadas em 2007.

GRÁFICO 4_Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Oferta de Serviços Regulares



Fonte: INAC, I.P.

GRÁFICO 5_Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Procura de Serviços Regulares

Fonte: INAC, I.P.

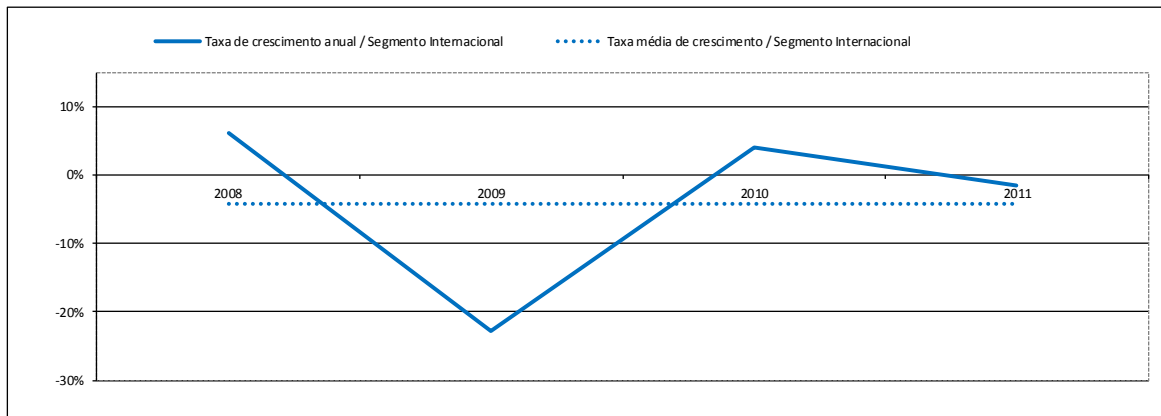
No período em análise, as companhias aéreas nacionais perderam ainda quota no mercado da carga, assegurando 60% do total de carga e correio transportados em 2011, o que representa um decréscimo face aos valores de 2007 (64%).

3.3.1.2 Tráfego Aéreo Não Regular

No segmento não regular, o total de passageiros transportados pelas companhias aéreas nacionais apresentou, no período considerado, variações opostas e bastante acentuadas. A taxa média global anual é negativa em cerca de 3 pontos percentuais, mas as variações relativas revelam uma contração muito significativa em 2009 e que atingiu os 23%, uma recuperação de 8% em 2010 e uma nova quebra em 2011, apesar de pouco significativa, na ordem de 1%.

A quebra acentuada, em 2009, do tráfego não regular das companhias aéreas nacionais face ao período homólogo ficou a dever-se a uma conjugação de fatores, desde a transferência da oferta de serviços não regulares para o segmento regular, como foi o caso das ligações ao Canadá, o fim das operações da Euroatlantic, com impacto no mercado Brasileiro, e ainda a redução acentuada das operações não regulares para os EUA.

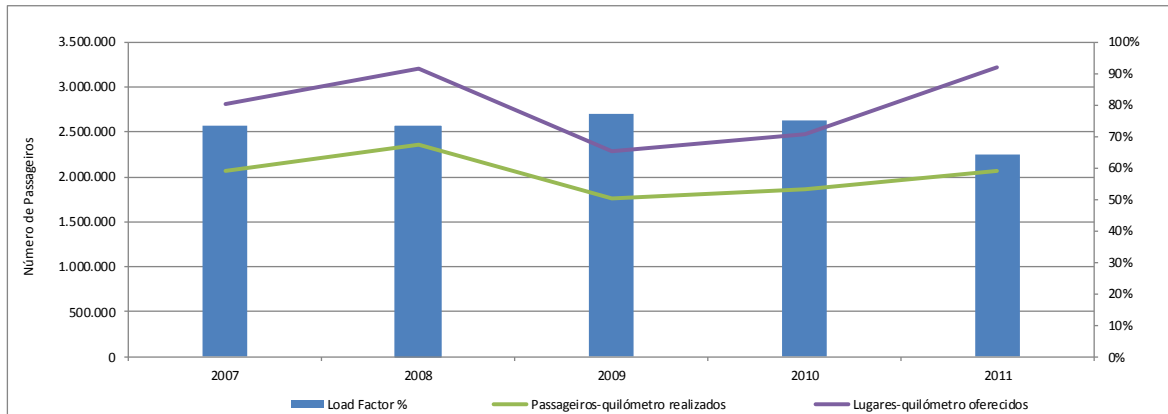
Dada a fraca representatividade das operações domésticas não regulares realizadas pelas companhias aéreas nacionais, o gráfico seguinte apresenta apenas as taxas de crescimento do segmento internacional não regular.

GRÁFICO 6_Taxas de crescimento do Tráfego Não Regular Internacional das Companhias Aéreas Nacionais _ 2008/2011

Fonte: INAC, I.P.

À semelhança da análise do segmento regular, os quadros A5 e A6, em anexo, resumem os principais indicadores de tráfego das operações não regulares das companhias aéreas nacionais por segmento doméstico e internacional.

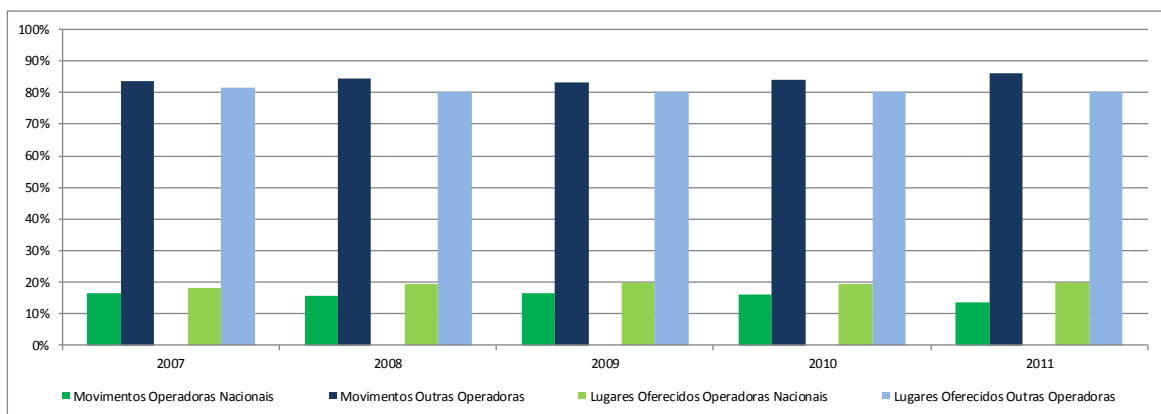
A análise do segmento não regular revela uma certa dificuldade por parte das companhias aéreas nacionais em responder ao acompanhamento da procura, o que, em parte, é também intrínseco à própria natureza do tráfego não regular. Foi precisamente no ano em que se verificou a maior quebra da procura de transporte não regular que as companhias aéreas nacionais atingiram o melhor coeficiente de ocupação do período em análise (77%). Em 2011, e com o retorno às variações de tráfego negativas, as capacidades oferecidas tardaram em ajustar-se, face à oferta realizada em 2010, o que culminou numa degradação do coeficiente de ocupação, que não foi além dos 64%, como evidencia o gráfico seguinte.

GRÁFICO 7_Evolução do *Load Factor* nas Rotas Não Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais

Fonte: INAC, I.P.

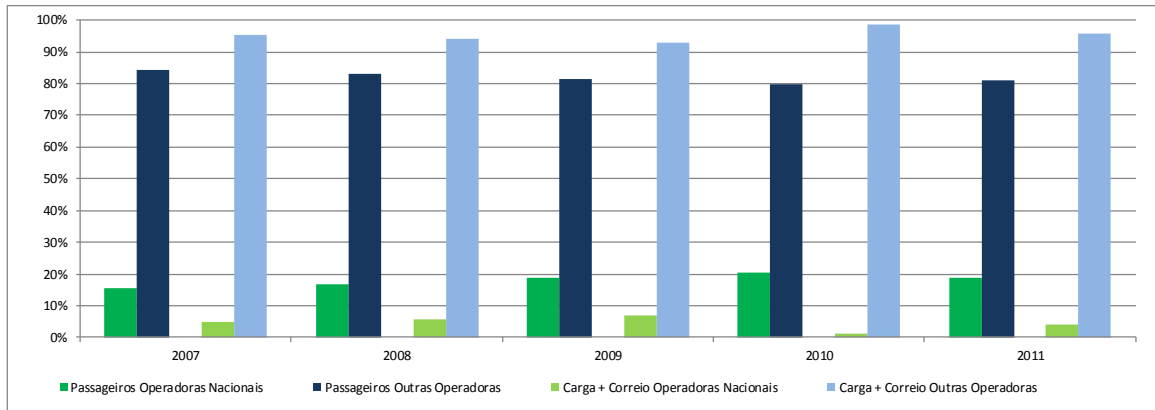
Não obstante as variações de tráfego que caracterizaram as operações não regulares das companhias aéreas nacionais no período em análise, as capacidades oferecidas entre 2007 e 2011 mantiveram-se estáveis. Os dados disponíveis revelam que as companhias nacionais respondem por cerca de 15% do número de serviços não regulares oferecidos e por 20% dos lugares disponibilizados no mesmo segmento nos aeroportos nacionais. Assinala-se em 2011 uma redução em termos homólogos do número de movimentos realizados. Porém, a oferta de lugares manteve os níveis oferecidos no período.

No que se refere à quota de mercado em termos de passageiros, e tal como evidencia o gráfico infra, as companhias aéreas nacionais têm vindo a ganhar terreno face às suas concorrentes, transportando em 2011 cerca de 20% do total do tráfego não regular, contra os 16% alcançados em 2007.

GRÁFICO 8_Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Oferta de serviços Não Regulares

Fonte: INAC, I.P.

GRÁFICO 9_Quota de mercado das Companhias Aéreas Nacionais na Procura de serviços Não Regulares



Fonte: INAC, I.P.

No segmento da carga, as companhias aéreas nacionais respondem por apenas 4% do total transportado, pelo que não evolução significativa face a 2007.

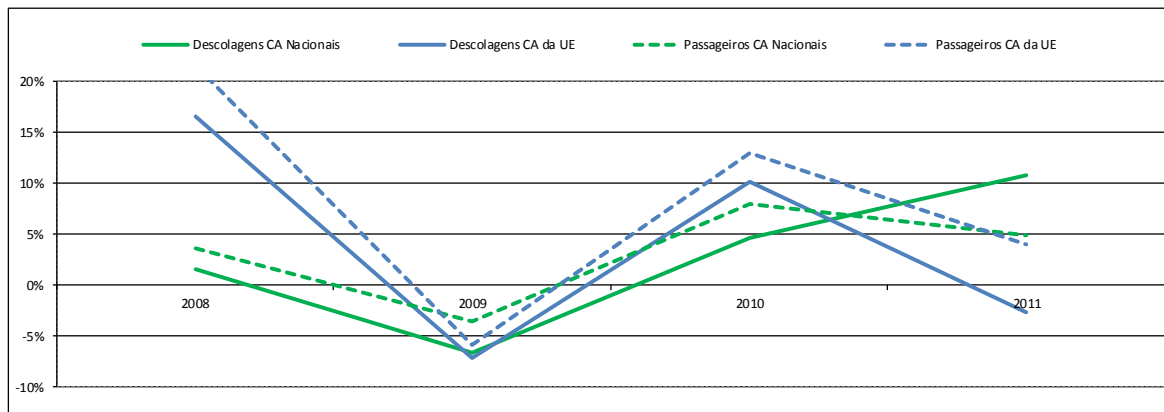
3.3.2. Desempenho no Contexto Europeu

O total de passageiros transportados pelas companhias aéreas nacionais representa cerca de 2% do total de passageiros transportados pelo conjunto das companhias aéreas da União Europeia (UE). Este valor manteve-se estável no período em análise.

Como evidenciam os quadros A7 e A8, em anexo, a representatividade das companhias aéreas nacionais no contexto da UE cresce se considerarmos o indicador “movimentos” uma vez que o total de descolagens efetuadas pelas companhias aéreas nacionais representa 3,5% do total de descolagens realizadas pelas companhias aéreas da UE.

No que se refere à evolução da atividade das companhias aéreas nacionais no contexto da UE, o gráfico seguinte apresenta uma análise comparativa das taxas de crescimento anuais do número de descolagens e de passageiros transportados.

GRÁFICO 10_Taxas de crescimento do número de Descolagens e Passageiros Transportados - Companhias Aéreas Nacionais vs Companhias Aéreas da UE _ 2008/2011



Fonte: INAC, I.P.

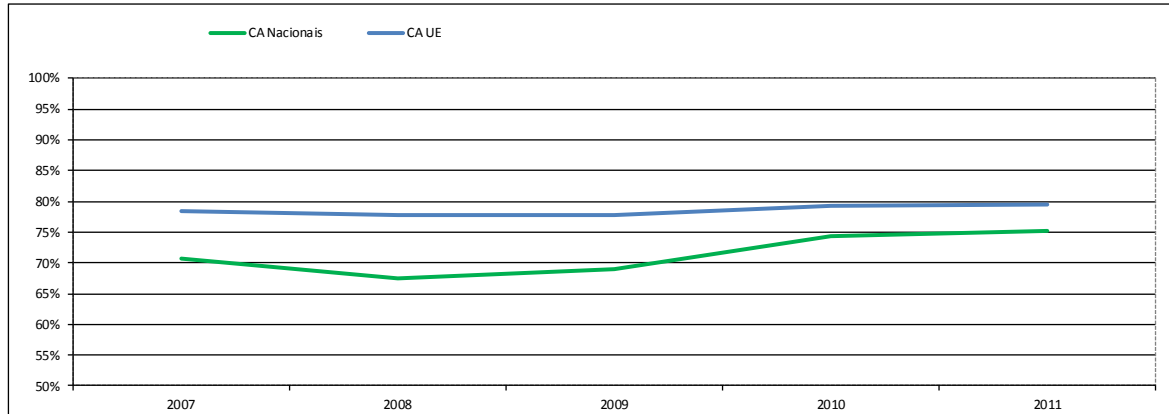
De um modo geral, a atividade das companhias aéreas nacionais acompanhou as tendências das companhias europeias. Porém, as variações de atividade das transportadoras nacionais em períodos de expansão e de contração da procura são menos expressivas que as apresentadas pelo conjunto das companhias aéreas europeias. Ou seja, aparentemente, as companhias aéreas da UE parecem demonstrar alguma capacidade de resposta às variações do mercado, em particular, e da economia, em geral.

O decréscimo do número de descolagens realizadas pelas companhias aéreas europeias em 2011 é revelador dessa capacidade de antecipação. Ao contrário, as companhias aéreas nacionais continuaram a reforçar a sua oferta, aumentando o número de descolagens em 11%, quando o número de passageiros cresceu apenas 4%.

Esta constatação estará eventualmente relacionada com o facto de a atividade das companhias aéreas nacionais ainda se encontrar muito ligada ao modelo tradicional de transporte aéreo e a estruturas organizacionais mais complexas e, conseqüentemente, mais rígidas e menos permeáveis a ajustamentos rápidos. Em contrapartida, no contexto da UE, outros fatores têm contribuído para a melhoria da *performance* das companhias aéreas, quer seja através de novos modelos de negócio, como é exemplo de sucesso o fenómeno das *low cost carriers*, quer seja através de fusões, criação de subsidiárias para nichos de mercado, arranjos comerciais, entre outras formas de rentabilização operacional.

O gráfico seguinte apresenta a evolução dos coeficientes de ocupação (*Load Factor*) obtidos neste contexto, também eles reveladores de uma maior rentabilização operacional por parte das companhias aéreas da UE.

GRÁFICO 11 Evolução do *Load Factor* – Companhias Aéreas Nacionais vs Companhias Aéreas da EU_2007/2011



Fonte: INAC, I.P.

Apesar das companhias aéreas nacionais terem vindo a apresentar um aumento do coeficiente de ocupação entre 2007 e 2011, para valores próximos dos 75%, as companhias aéreas da UE conseguiram, no mesmo período, estabilizar, em cerca de 80%, o coeficiente médio de ocupação.

3.4 INDICADORES DE PERFORMANCE

Para a análise da *performance* das companhias aéreas nacionais concorrem não só as condições e as especificidades do sistema da aviação civil, como setor de atividade fortemente regulado e com plataformas de concorrência nos mercados globais, mas também outros fatores diretamente relacionados com a natureza intrínseca das operações de transporte aéreo. Na realidade, esta atividade caracteriza-se pela utilização intensiva dos fatores de produção, capital e mão-de-obra, por uma elevada dependência tecnológica e pela exposição à volatilidade dos preços dos combustíveis nos mercados internacionais.

No quadro 3 é apresentada a evolução dos indicadores de desempenho operacional das companhias aéreas nacionais no período em análise.

3.4.1 Indicadores Económico-Operacionais

QUADRO 3 _Indicadores de Operação das Companhias Aéreas Nacionais

	2007	2008	2009	2010	2011
Receita unitária por Passageiro-quilómetro transportado (€/Pax Km transportado)	103,0	103,6	96,3	95,7	92,6
Custo Operacional unitário por Passageiro-quilómetro transportado (€/Pax Km transportado)	103,0	112,0	95,6	95,3	94,4
Custo Operacional unitário por Lugar-quilómetro oferecido (€/Lugar Km oferecido)	72,7	75,6	66,0	70,9	70,9
Taxa de Cobertura dos Proveitos da Operação (%)	99,9	92,5	100,7	100,5	98,1
Peso do Fator Trabalho na atividade (%)	21,0	18,3	22,1	20,4	18,1
Exposição ao Risco Económico /volatilidade dos preços dos combustíveis (%)	21,0	28,3	8,0	22,8	28,5
Peso dos Custos de Manutenção de Aeronaves (%)	4,1	5,1	2,6	3,1	2,9
Peso das Rendas de Locação Operacional (%)	4,7	3,8	2,2	4,5	3,1
Rendibilidade Líquida Unitária (€/Receita unitária Pax Km transportado)	386.983	-2.047.208	564.383	452.683	-47.485

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Os indicadores de desempenho operacional supra apresentados parecem corroborar as teses de que o setor do transporte aéreo tem vindo a gerar baixas rentabilidades.

No período em análise, e apesar do esforço na redução do custo operacional unitário por passageiro quilómetro, em 8,4%, concretamente através da subcontratação de serviços que pesam na cadeia de valor, a receita unitária decresceu mais que proporcionalmente (-10%), contribuindo para rendibilidades negativas em 2011. A diminuição dos custos operacionais entre 2007 e 2011 reflete, também, o esforço de redução dos custos de produção mais representativos do setor, isto é, o fator trabalho e o fator tecnologia.

No entanto, a competição ao nível dos preços praticados e a subida continuada do preço dos combustíveis agravaram a exposição ao risco, não permitindo a obtenção de resultados marginais positivos.

3.4.2 Indicadores Económico-Financeiros

Várias são as metodologias utilizadas para a avaliação do desempenho das empresas. Todavia, os indicadores económico-financeiros, designadamente o retorno sobre o investimento (ROI), o retorno sobre o património, sobre as vendas, o lucro por unidade produzida e a produtividade são alguns dos exemplos de indicadores de desempenho tradicionais.

Apesar de as metodologias de análise económica e financeira aconselharem a inclusão de indicadores não exclusivamente financeiros na avaliação do desempenho das empresas, este trabalho não considerou a possibilidade de ponderação de modelos multifatoriais para gerar um único indicador de desempenho, uma vez que outros indicadores não financeiros, como por exemplo a qualidade do serviço prestado, não foram considerados nos inquéritos às empresas.

Assim, neste capítulo, pretende-se avaliar o desempenho económico e financeiro das transportadoras aéreas nacionais de forma a complementar as conclusões expressas no capítulo anterior.

Adicionalmente, pretende-se, utilizando os indicadores da Central de Balanços do Banco de Portugal, comparar o desempenho das transportadoras aéreas nacionais com o do segmento de atividade em que estas se inserem, bem assim como, e quando possível, com o desempenho da economia nacional.

3.4.2.1 Rácios das Companhias Aéreas Nacionais

No quadro 4 são apresentados indicadores de liquidez e de estrutura financeira, de modo a avaliar a adequação da estrutura de financiamento das transportadoras aéreas nacionais e os seus níveis de solvabilidade.

QUADRO 4_Rácios de Equilíbrio Financeiro das Companhias Aéreas Nacionais

	2007		2008		2009		2010		2011	
	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2
LIQUIDEZ										
Liquidez geral	1,08	1,36	1,04	1,30	0,96	1,37	1,00	0,99	1,05	1,07
Liquidez reduzida	1,02	1,36	0,98	1,13	0,92	1,22	0,97	0,95	1,05	1,05
ESTRUTURA FINANCEIRA										
Autonomia Financeira	4,6%	19,3%	-0,4%	22,4%	0,3%	16,0%	4,5%	6,7%	4,9%	9,9%
Endividamento	1,0	0,8	1,0	0,8	1,0	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9
Estrutura de endividamento	0,4	0,6	0,3	0,5	0,3	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5
Solvabilidade	4,8%	23,9%	-0,4%	28,8%	0,3%	19,1%	4,7%	7,2%	5,1%	11,2%
Reembolso do capital alheio (anos)	6,9	3,5	7,3	9,6	7,8	7,6	7,4	8,5	9,3	8,4
Cobertura dos encargos financeiros	2,4	3,0	0,5	1,3	2,7	1,3	5,0	4,2	4,5	3,6
Cobertura dos ativos não correntes	0,2	2,0	1,0	1,6	1,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,1

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

A liquidez das companhias aéreas nacionais, no período considerado e em termos médios, assumiu valores próximos da unidade. Valores sensivelmente superiores à unidade foram obtidos no segundo quartil do universo de empresas considerado, com exceção do ano de 2010. Apesar de este rácio não considerar o princípio da continuidade das empresas e, por esse motivo, as conclusões enunciadas deverem ser prudentes, conclui-se que as companhias aéreas nacionais têm detido ativos líquidos suficientes para fazer face às responsabilidades de curto prazo incorridas no exercício da sua atividade.

As empresas de transporte aéreo efetuam grandes investimentos em ativos fixos, maioritariamente com recurso a capitais alheios e, por este motivo, não apresentam rácios de autonomia financeira muito elevados. Entre 2007 e 2010, os valores de autonomia financeira oscilaram entre 6,7% e 22,4%. O nível de autonomia financeira foi penalizado pela acumulação de resultados líquidos negativos.

Pelo mesmo motivo, o endividamento médio deste universo de empresas é muito próximo da unidade, ou seja, o peso dos capitais próprios no financiamento da atividade é diminuto. Foi em 2008 que o rácio da solvabilidade apresentou o maior resultado, cerca de 29% para o segundo quartil do universo considerado.

Apesar dos níveis de endividamento e da dependência de capital alheio, as companhias aéreas apresentam um prazo médio entre 7 e 8 anos para reembolso de capital alheio. O rácio da cobertura dos encargos financeiros revela também uma evolução positiva na capacidade de resposta aos compromissos financeiros.

QUADRO 5_ Rácios de Rendibilidade Financeira das Companhias Aéreas Nacionais

	2007		2008		2009		2010		2011	
	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2
Rendibilidade do Capital Próprio	45,2%	17,9%	6,2%	1,2%	6,1%	2,9%	41,3%	0,6%	0,7%	1,9%
Rendibilidade do Ativo	10,8%	10,9%	2,7%	6,5%	10,6%	7,9%	10,7%	5,3%	9,1%	8,5%
Rendibilidade das Vendas	4,0%	3,7%	-5,1%	4,9%	3,0%	1,1%	3,8%	1,0%	2,9%	2,2%
Rendibilidade dos Capitais Investidos	5,2%	4,6%	-6,8%	1,2%	3,9%	2,9%	5,6%	0,4%	4,8%	25,9%
Margem de Contribuição do Negócio	31,7%	28,7%	22,3%	36,8%	32,8%	32,3%	30,5%	30,2%	24,7%	31,2%
VAB em percentagem do V. Negócios	29,9%	28,1%	20,7%	28,8%	32,0%	24,6%	24,1%	23,8%	25,6%	25,9%
EBITDA em percentagem do V. Negócios	10,8%	15,9%	2,6%	16,4%	10,9%	8,0%	10,4%	10,8%	8,3%	8,5%

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

As particularidades do setor do transporte aéreo remetem para uma estrutura de custos pouco flexível, com um peso significativo de custos fixos. Por este facto, as transportadoras aéreas são empresas que, em períodos de recessão, apresentam maior exposição ao risco, dado que estão estruturadas para um determinado nível de atividade económica necessária à cobertura dos elevados custos fixos e à libertação de excedentes de tesouraria.

QUADRO 6_ Rácios de Risco Económico das Companhias Aéreas Nacionais

	2007		2008		2009		2010		2011	
	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2	Valores Médios	Q2
Margem de Segurança Operacional	11,6%	11,8%	-29,2%	11,4%	8,8%	8,0%	10,5%	8,0%	10,0%	7,6%
Grau de alavancagem operacional	8,0	2,0	-4,4	2,2	11,0	9,3	8,3	6,1	9,2	7,7
Grau de alavancagem financeira	1,9	0,7	0,6	0,7	1,7	0,9	2,0	1,0	2,5	0,8

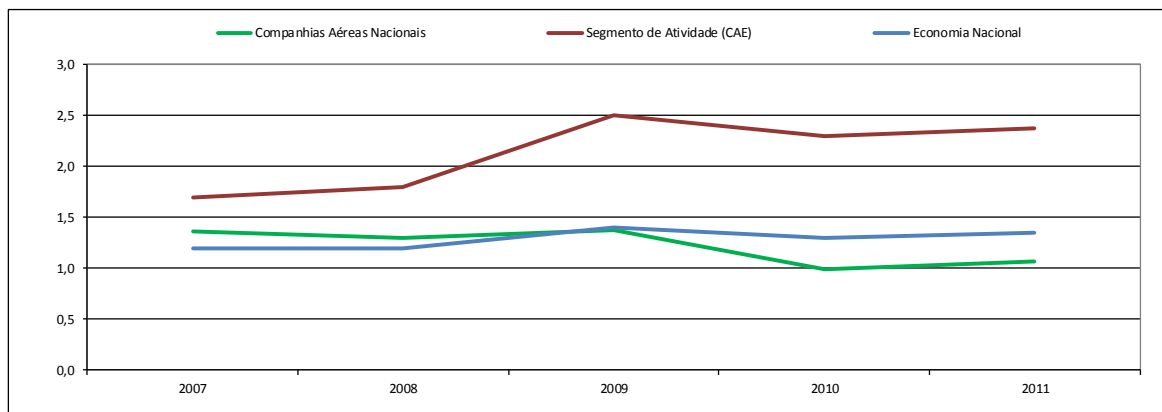
Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Por este facto, as empresas do setor apresentam elevados níveis de alavanca operacional, ou seja, uma variação nas vendas origina um impacto mais que proporcional nos resultados obtidos, denotando um elevado risco económico.

3.4.2.2 Desempenho na Economia Nacional

Os gráficos que se seguem apresentam uma análise comparativa de alguns rácios económico-financeiros obtidos no período em análise pelo conjunto de companhias aéreas nacionais, pelas empresas que compõem a CAE – Transportes e Armazenagem – onde estas se encontram integradas para efeitos de análise setorial, e, ainda, pela economia nacional no seu conjunto.

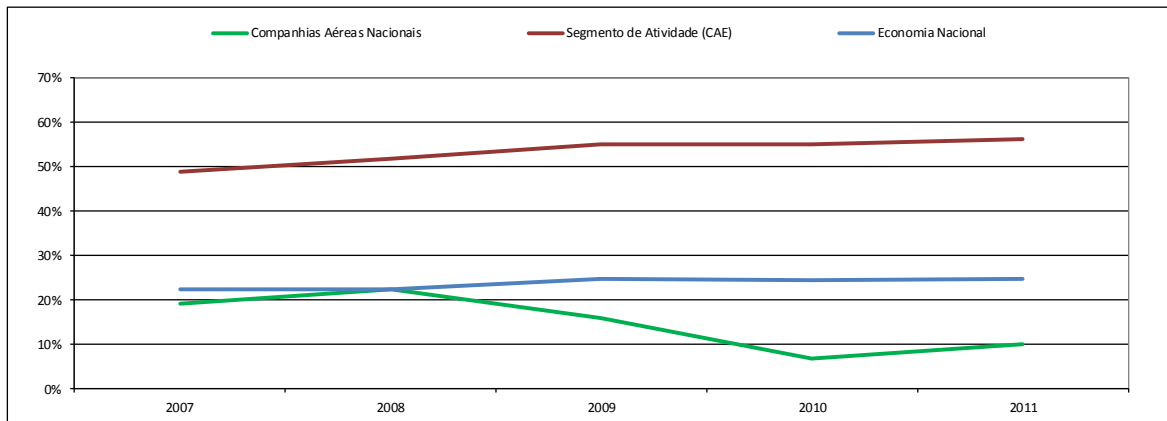
Na maioria dos rácios foram considerados os valores obtidos pelo 2º quartil, por se entender que este critério de divisão das distribuições dos valores obtidos nos universos considerados permite uma análise comparativa independente de valores extremos atípicos – *outliers*.

GRÁFICO 12_ Evolução do Rácio de Liquidez – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados

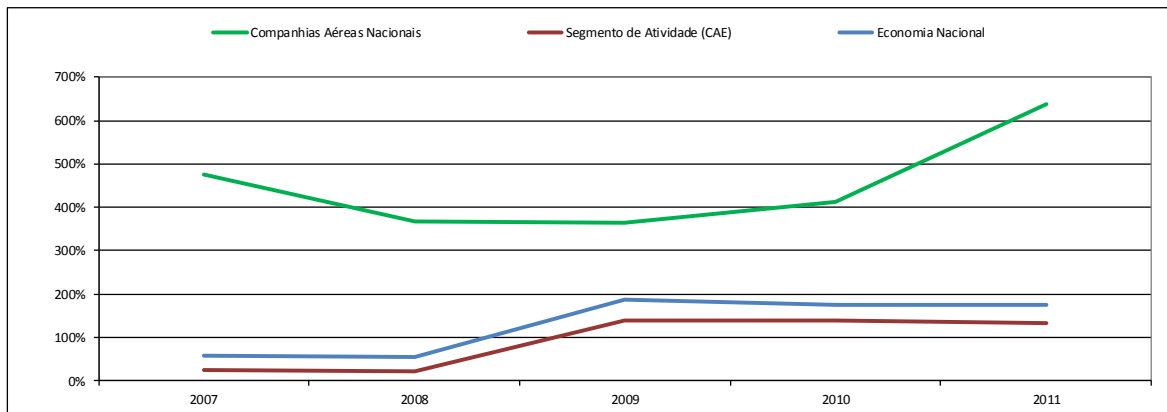
Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

No período em análise as companhias aéreas nacionais acompanharam o desempenho da economia em geral ao nível do indicador Liquidez, apresentando, ainda assim, valores ligeiramente superiores no 1º quartil.

O gráfico supra permite ainda concluir que os níveis de liquidez das companhias aéreas ficaram bastante aquém dos obtidos pelas empresas dos restantes modos de transporte.

GRÁFICO 13_Evolução do Rácio da Autonomia Financeira – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados

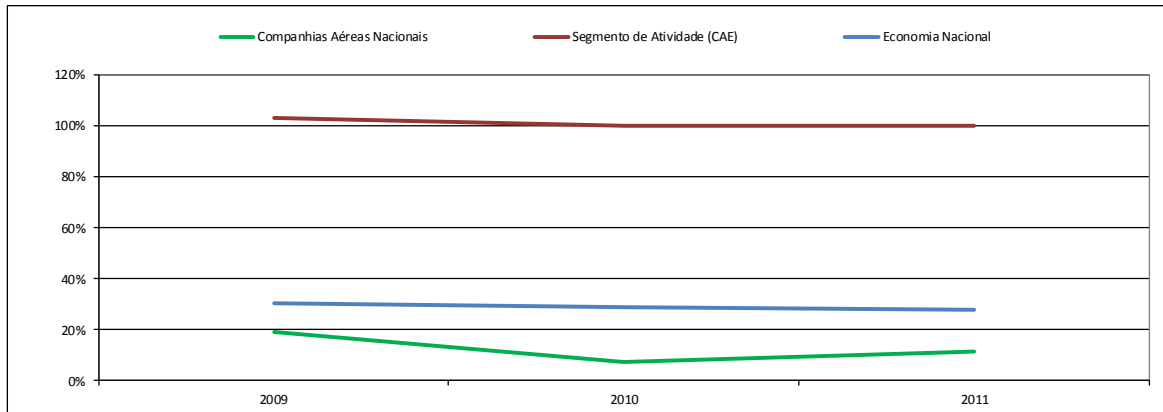
Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

GRÁFICO 14_Evolução da Taxa de Endividamento – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

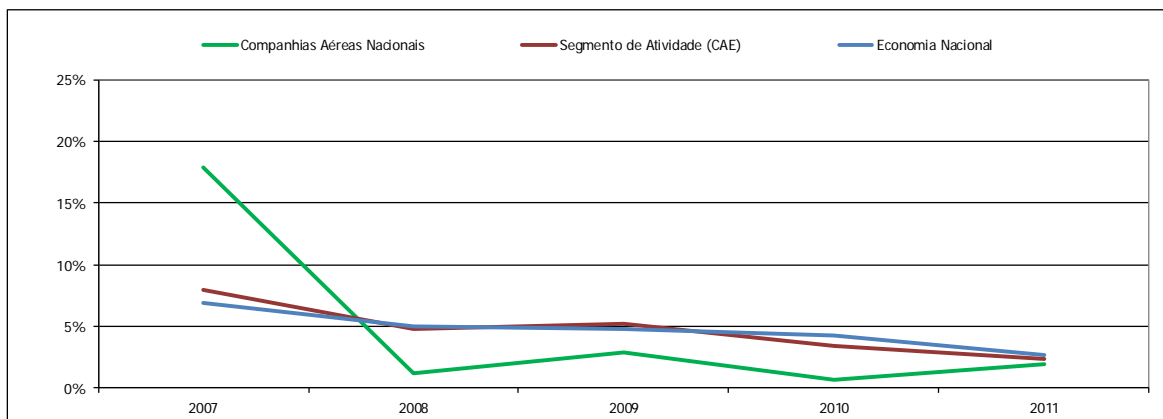
Os gráficos anteriores revelam percentagens de autonomia financeira por parte das companhias aéreas nacionais inferiores, quer às do setor, quer às da economia, especialmente a partir de 2008, o que se explica pela elevada taxa de endividamento. As companhias aéreas nacionais apresentaram assim uma maior vulnerabilidade ao decréscimo de atividade verificado em 2009, necessitando de recorrer ao crédito para financiarem os prejuízos de exploração. Consequentemente, e como evidencia o gráfico seguinte, o rácio da solvabilidade obtido pelas companhias aéreas em todo o período em análise coloca-as em níveis de desempenho inferiores ao da economia nacional.

GRÁFICO 15_Evolução do Rácio da Solvabilidade – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados

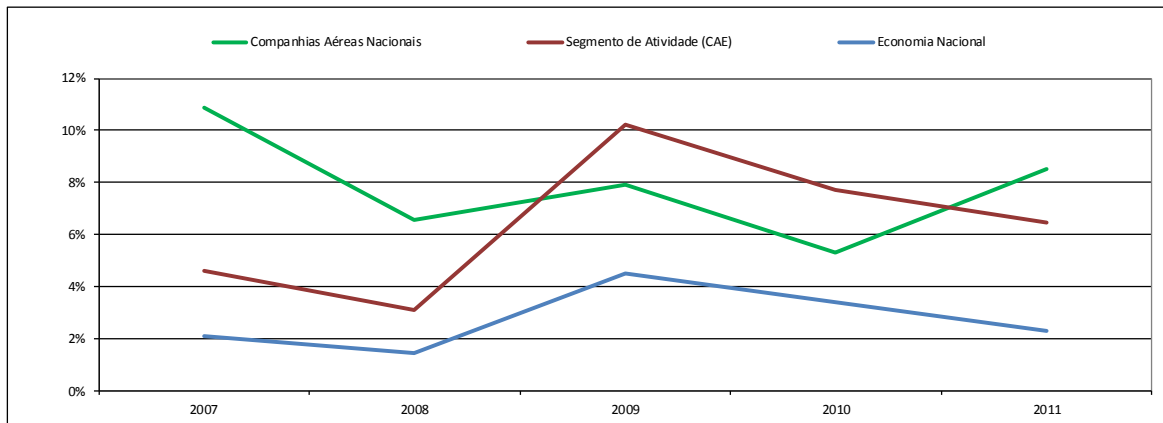


Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

GRÁFICO 16_Evolução do Rácio da Rentabilidade do capital Próprio – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados

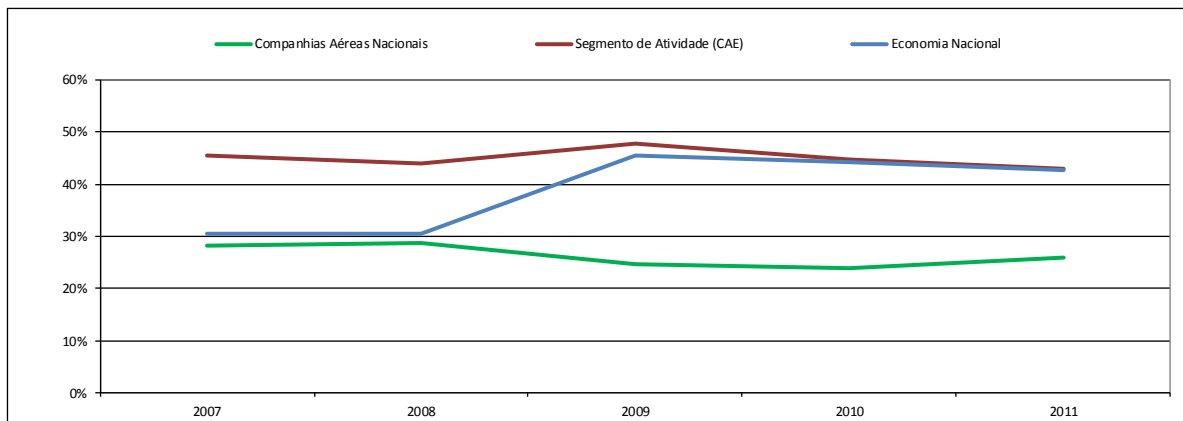


Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

GRÁFICO 17_ Evolução do Rácio da Rentabilidade do Ativo – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados

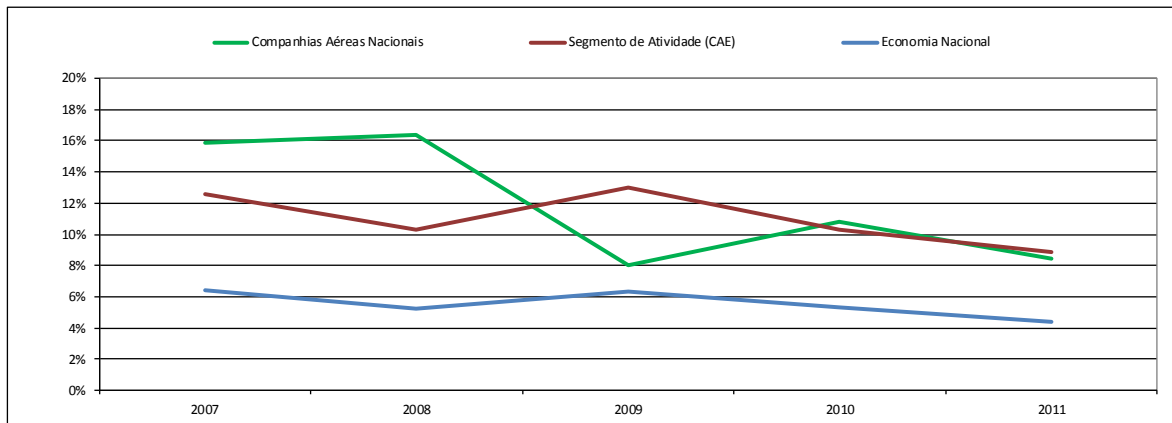
Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

Em 2007, as companhias aéreas nacionais apresentavam um desempenho ao nível da rentabilidade dos capitais próprios e do ativo superior ao das suas congéneres setoriais e, ainda, aos valores apresentados pela economia nacional. A partir de 2008, a rentabilidade dos capitais próprios das companhias aéreas decresceu e acompanhou a tendência da economia em geral para valores anuais inferiores a 5%. Não obstante, em 2011, as companhias aéreas nacionais conseguiram taxas de rentabilidade dos seus ativos superiores às apresentadas pela economia nacional.

GRÁFICO 18_ Evolução do Rácio do VAB em percentagem do Volume de Negócios – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

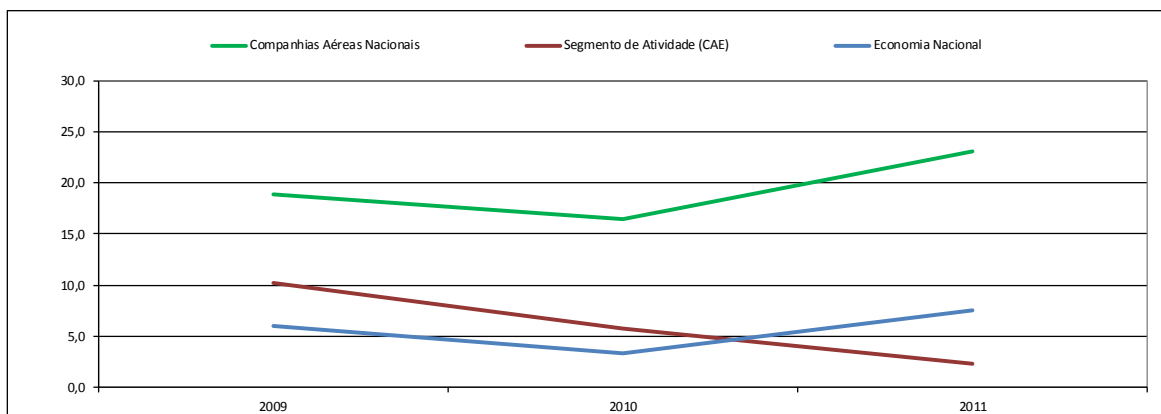
GRÁFICO 19_Evolução do Rácio do EBITDA em percentagem do volume de Negócios – Valores para o 2º Quartil dos Universos considerados



Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

Ao nível dos resultados obtidos, os gráficos supra expostos revelam que a produção de valor acrescentado por parte das companhias aéreas nacionais manteve-se estável no período em análise, apesar de inferior aos valores alcançados no setor e na economia. Já no que se refere aos lucros obtidos, concretamente ao EBITDA, e após os anos de 2007 e 2008 de desempenho favorável face à economia e ao setor, os anos de 2010 e 2011 aproximaram as companhias aéreas do setor.

GRÁFICO 20_Evolução do Grau da Alavanca Combinada – Valores Médios dos Universos considerados



Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

4. CONCLUSÃO

No período compreendido entre 2007 e 2011 a atividade comercial de transporte aéreo em Portugal, dita tradicional, foi conduzida por 11 companhias aéreas, cerca de metade das quais vocacionada exclusivamente para o segmento *charter*, e cresceu a uma taxa média anual de 3,2% em número de passageiros transportados. Não obstante, cerca de 95% das operações destas transportadoras concentrou-se no segmento regular.

No conjunto das infraestruturas aeroportuárias nacionais, a percentagem de passageiros transportados pelo universo das companhias aéreas nacionais considerado também se revelou estável no período em análise, rondando cerca de 43%.

As operações regulares destas companhias aéreas cresceram a uma taxa média anual de 3,5%, impulsionadas pelo segmento internacional que cresceu em termos médios 6,4% ao ano.

A frota ao serviço das companhias aéreas nacionais consideradas também cresceu, com exceção do ano de 2011, sendo cerca de metade propriedade de empresas nacionais de locação.

No contexto da UE, a atividade das companhias aéreas nacionais representa 3,5% do total de descolagens realizadas pelas companhias aéreas europeias.

No período em análise, as companhias aéreas nacionais acompanharam as oscilações de atividade verificadas na UE, porém, ao nível da adaptação da oferta às necessidades do mercado, apresentaram maiores dificuldades, especialmente nos picos de decréscimos do tráfego. Tal facto explica os coeficientes de ocupação mais elevados obtidos pelas suas congéneres europeias.

Na realidade, as companhias aéreas nacionais concorrem num contexto europeu e mundial marcado nos últimos anos por vários fenómenos e tendências, como sejam, as fusões, a criação de subsidiárias para nichos de negócio, a diversificação de arranjos comerciais e, ainda, a concorrência do modelo *low cost*.

Os principais indicadores de desempenho operacional das companhias aéreas, obtidos no período em análise, apontam para o esforço de redução do custo operacional unitário por passageiros quilómetro, o que se verificou em 8,4% entre 2007 e 2011. No entanto, e apesar deste mérito, as companhias aéreas nacionais ainda focalizam a sua atividade para a diferenciação de produtos, o que lhes tem retirado vantagens competitivas.

Por outro lado, a quebra do segmento de transporte executivo de negócios, decorrente do enfraquecimento das trocas comerciais, tipicamente associado a elevadas rentabilidades, e o agravamento dos custos dos combustíveis, não têm permitido a obtenção de margens brutas positivas. A IATA prevê que o elevado preço dos combustíveis e a recessão económica conduzirão a uma quebra dos lucros das companhias aéreas em 2012. A quebra esperada para 2012 é de 3,5 biliões de euros.

A análise dos principais indicadores económico-financeiros vem confirmar a tese que associa esta indústria de capital intensivo a rentabilidades baixas. Em termos genéricos, trata-se de uma indústria bastante dependente de grandes investimentos em ativos fixos, normalmente com recurso a capitais alheios, o que implica naturalmente taxas de endividamento elevadas e reduzidos níveis de autonomia financeira e de solvabilidade.

Não obstante, os rácios económicos obtidos no período em análise permitem também concluir que as companhias aéreas têm conseguido honrar os seus compromissos financeiros, quer de curto prazo, quer de médio e longo prazo.

No contexto atual de crise económica estas empresas apresentam assim maiores dificuldades de alavancagem operacional.

Em 2007 e 2008, as companhias aéreas nacionais apresentavam rácios de rentabilidade superiores aos da economia nacional e do setor. Contudo, a partir de 2009, a quebra de atividade, os desafios crescentes da indústria e o agravamento do contexto económico mundial, conduziu estas empresas a uma *performance* económica mais próxima da economia nacional e bastante abaixo da do setor.

5. ANEXOS: QUADROS E GRÁFICOS

QUADRO A1_ Frota das Companhias Aéreas Nacionais – Peso Máximo à Descolagem Médio por Modelo

MODELO	2007	2008	2009	2010	2011
BOEING 777	---	---	---	286.897	286.897
BOEING 767	---	185.065	184.839	185.292	185.519
BOEING 757	160.722	115.666	115.666	115.666	---
AIRBUS 340	257.000	318.500	266.000	304.000	299.000
AIRBUS 330	226.000	226.000	264.500	228.800	226.000
AIRBUS 321	89.000	89.000	89.000	89.000	89.000
AIRBUS 320	75.250	75.250	77.000	77.000	77.000
AIRBUS 319	71.167	71.167	71.167	71.167	71.167
AIRBUS 310	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000
BRITISH AEROSPACE / ATP	22.930	22.930	22.930	---	---
CESSNA	1.723	1.157	1.157	1.141	1.141
DORNIER 228	6.200	3.967	5.950	5.950	5.950
EMBRAER 145P	20.990	20.990	20.990	20.990	20.990
FOKKER 100	44.450	44.450	44.450	44.450	44.450
LEARJET 31	7.856	---	7.856	7.856	---
LEARJET 40	---	---	9.525	9.525	9.525
LEARJET 45	9.650	---	9.759	9.876	9.759
LOCKHEED 1011	231.166	231.166	231.000	---	---
AUGUSTA BELL 206B	---	1.450	---	1.450	1.450
BEECH 190	---	7.733	---	7.733	7.733
BEECH 200	---	5.670	---	5.670	---
BELL 222	---	3.561	---	3.781	3.781
PIPER 31	---	3.342	3.271	3.271	3.271
DASH8	---	---	16.465	23.020	23.020
CHALLENGER 300	---	---	---	17.622	17.622

Fonte: INAC, I.P.

Legenda: PMD – Peso Máximo à Descolagem, expresso em kgs.

QUADRO A2_Frota das Companhias Aéreas Nacionais – Número Médio de Lugares Oferecidos por LEG e por Modelo

MODELO	2007	2008	2009	2010	2011
BOEING 777	---	---	---	328	328
BOEING 767	---	252	239	239	253
BOEING 757	242	239	220	220	---
AIRBUS 340	276	276	271	270	280
AIRBUS 330	292	285	291	300	304
AIRBUS 321	197	197	197	197	199
AIRBUS 320	162	161	169	171	170
AIRBUS 319	136	134	134	134	134
AIRBUS 310	220	219	214	219	219
BRITISH AEROSPACE / ATP	64	64	64	---	---
CESSNA	5	4	4	5	5
DORNIER 228	17	18	18	18	18
EMBRAER 145P	48	48	48	48	48
FOKKER 100	95	95	95	95	95
LEARJET 31	7	---	7	7	---
LEARJET 40	---	---	8	8	8
LEARJET 45	8	---	8	8	8
LOCKHEED 1011	305	305	300	---	---
AUGUSTA BELL 206B	---	4	---	4	4
BEECH 190	---	19	---	19	19
BEECH 200	---	9	---	9	---
BELL 222	---	9	---	7	7
PIPER 31	---	8	8	8	8
DASH8	---	---	37	59	59
CHALLENGER 300	---	---	---	8	8

Fonte: INAC, I.P.

Legenda: LEG (Etapa de voo, correspondente a um voo entre dois pontos)

QUADRO A3_Indicadores de Tráfego – Rotas Domésticas Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais

	2007	2008	2009	2010	2011
kms percorridos	24.002	23.578	23.095	22.837	21.779
Descolagens de aeronaves	41.696	41.498	42.189	39.806	40.099
Horas Voadas	47.538	47.055	47.298	45.837	44.079
Passageiros transportados	3.000.337	2.792.357	2.714.441	2.669.544	2.593.143
Toneladas de carga transportadas	17.247	13.807	13.247	12.860	11.730
Passageiros-quilómetro realizados	2.369.848	2.258.031	2.208.076	2.186.082	2.077.269
Lugares-quilómetro oferecidos	3.430.356	3.388.767	3.316.403	3.312.111	3.033.918
Toneladas-quilómetro realizadas	242.942	228.733	223.277	218.225	204.626
Toneladas-quilómetro oferecidas	399.261	391.844	385.140	382.436	347.663

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

QUADRO A4_Indicadores de Tráfego – Rotas Internacionais Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais

	2007	2008	2009	2010	2011
kms percorridos	161.328	178.900	171.803	179.806	187.018
Descolagens de aeronaves	83.802	89.730	84.668	92.354	110.395
Horas Voadas	248.693	272.874	260.728	273.841	284.738
Passageiros transportados	6.624.127	7.169.103	7.021.914	7.853.706	8.484.136
Toneladas de carga transportadas	56.323	60.065	51.483	60.985	59.171
Passageiros-quilómetro realizados	18.247.031	20.632.174	20.345.262	23.815.733	25.755.346
Lugares-quilómetro oferecidos	25.888.003	30.792.757	29.643.727	31.689.933	33.545.651
Toneladas-quilómetro realizadas	1.973.171	2.203.153	2.134.855	2.517.411	2.666.763
Toneladas-quilómetro oferecidas	3.411.167	4.103.571	3.920.978	4.185.620	4.413.825

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

QUADRO A5_Indicadores de Tráfego – Rotas Domésticas Não Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais

	2007	2008	2009	2010	2011
kms percorridos	313	326	299	731	882
Descolagens de aeronaves	303	359	225	874	993
Horas Voadas	502	546	422	1.492	1.872
Passageiros transportados	5.198	9.250	4.995	23.421	25.413
Toneladas de carga transportadas	5	8	7	110	125
Passageiros-quilómetro realizados	4.062	5.402	4.818	24.223	74.086
Lugares-quilómetro oferecidos	6.351	7.805	7.074	35.209	39.020
Toneladas-quilómetro realizadas	380	685	1.030	2.264	2.502
Toneladas-quilómetro oferecidas	629	805	677	3.810	4.218

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

QUADRO A6_Indicadores de Tráfego – Rotas Internacionais Não Regulares operadas pelas Companhias Aéreas Nacionais

	2007	2008	2009	2010	2011
kms percorridos	55.255	53.148	42.500	44.620	43.461
Descolagens de aeronaves	43.106	40.019	33.100	34.646	34.347
Horas Voadas	85.568	80.035	64.882	67.810	67.020
Passageiros transportados	602.821	639.723	494.001	514.178	506.396
Toneladas de carga transportadas	4.846	8.947	188	1.177	99
Passageiros-quilómetro realizados	2.061.772	2.348.869	1.754.577	1.833.633	1.989.728
Lugares-quilómetro oferecidos	2.802.028	3.197.252	2.275.191	2.441.337	3.181.495
Toneladas-quilómetro realizadas	202.843	246.159	160.315	169.150	197.230
Toneladas-quilómetro oferecidas	374.785	395.780	246.202	252.730	246.254

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

QUADRO A7_ Indicadores de Tráfego – Companhias Aéreas da UE

	2007	2008	2009	2010	2011
Kms percorridos	5.691.450	6.436.184	5.998.179	6.790.002	6.895.688
Descolagens de aeronaves	4.534.676	5.286.004	4.908.941	5.407.467	5.266.225
Horas Voadas	9.225.712	11.017.354	10.201.796	11.582.267	11.663.781
Passageiros Transportados	417.778.509	507.942.588	477.936.033	540.386.531	561.935.027
Toneladas de carga transportadas	5.802.673	5.558.820	4.384.768	5.059.719	5.231.526
Passageiros-quilómetro realizados	790.564.333	963.055.665	911.681.030	1.064.411.930	1.124.609.774
Lugares-quilómetro oferecidos	1.009.506.841	1.238.767.671	1.171.463.899	1.341.375.105	1.414.288.614
Load Factor %	78,3%	77,7%	77,8%	79,4%	79,5%
Toneladas-quilómetro realizadas	99.812.205	110.645.162	103.426.099	127.920.023	131.968.055
Toneladas-quilómetro oferecidas	137.685.634	153.251.418	147.809.604	173.047.660	181.924.638

Fonte: ICAO

QUADRO A8_ Indicadores de Tráfego – Companhias Aéreas Nacionais

	2007	2008	2009	2010	2011
Kms percorridos	240.898	255.952	237.697	247.994	253.140
Descolagens de aeronaves	168.907	171.606	160.182	167.680	185.834
Horas Voadas	382.301	400.510	373.330	388.980	397.708
Passageiros Transportados	10.232.483	10.610.433	10.235.351	11.060.849	11.609.088
Toneladas de carga transportadas	78.421	82.827	64.925	75.132	71.125
Passageiros-quilómetro realizados	22.682.713	25.244.476	24.312.733	27.859.671	29.896.429
Lugares-quilómetro oferecidos	32.126.738	37.386.581	35.242.395	37.478.590	39.800.084
Load Factor %	70,6%	67,5%	69,0%	74,3%	75,1%
Toneladas-quilómetro realizadas	2.419.336	2.678.730	2.519.477	2.907.050	3.071.121
Toneladas-quilómetro oferecidas	4.185.842	4.892.000	4.552.997	4.824.596	5.011.960

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

QUADRO A9_ Rácios Económico-Financeiros 2007

RACIOS / 2007	Economia Nacional			Segmento de Atividade (CAE - transportes e armazenagem)			Companhias Aéreas Nacionais		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
EQUÍLBRIO FINANCEIRO									
LIQUIDEZ									
Liquidez geral	0,68	1,20	2,42	0,85	1,68	5,51	1,01	1,36	1,58
Liquidez reduzida	0,28	0,80	1,77	0,82	1,65	5,47	1,01	1,36	1,56
ESTRUTURA FINANCEIRA									
Autonomia Financeira	1,56%	22,38%	52,93%	18,05%	48,75%	84,26%	4,60%	19,25%	27,50%
Taxa de Endividamento	14,45%	56,82%	161,66%	2,43%	23,98%	71,07%	312,00%	476,00%	1307,00%
Cobertura dos ativos não correntes	0,70	0,96	1,13	0,87	1,07	1,41	1,03	2,04	3,58
RENTIBILIDADE									
Rentabilidade do Capital Próprio	0,75%	6,89%	21,93%	0,14%	8,03%	20,11%	5,20%	17,90%	57,90%
Rentabilidade do Ativo	-3,72%	2,10%	8,43%	-1,26%	4,62%	13,76%	9,10%	10,85%	21,00%
VAB em percentagem do volume de negócios	14,49%	30,58%	50,66%	30,51%	45,48%	59,32%	22,30%	28,05%	49,90%
EBITDA em percentagem do volume de negócios	-1,38%	6,39%	18,18%	3,24%	12,58%	24,68%	9,60%	15,90%	21,20%

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

QUADRO A10_ Rácios Económico-Financeiros 2008

RACIOS / 2008	Economia Nacional			Segmento de Atividade (CAE - transportes e armazenagem)			Total Transporte Aéreo				
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3
EQUÍLBRIO FINANCEIRO											
LIQUIDEZ											
Liquidez geral	0,66	1,21	2,50	8,67	1,78	5,89	1,41	1,04	0,93	1,30	2,25
Liquidez reduzida	0,27	0,81	1,85	0,84	1,75	5,82	1,36	0,98	0,86	1,13	2,23
ESTRUTURA FINANCEIRA											
Autonomia Financeira	0,78%	22,49%	54,13%	19,65%	51,91%	85,61%	19,66%	-0,37%	3,10%	22,40%	31,70%
Taxa de Endividamento	14,05%	56,03%	160,63%	2,36%	23,14%	67,43%	773,29%	650,88%	240,00%	368,00%	1067,00%
Cobertura dos ativos não correntes	0,69	0,96	1,12	0,86	1,07	1,44	2,54	0,96	1,98	2,13	2,66
RENTIBILIDADE											
Rentabilidade do Capital Próprio	-3,12%	5,00%	19,01%	-2,70%	4,81%	15,69%	-29,51%	6,24%	-50,40%	1,15%	3,20%
Rentabilidade do Ativo	-4,92%	1,46%	7,66%	-3,20%	3,11%	11,26%	7,65%	2,74%	3,70%	6,54%	13,70%
VAB em percentagem do volume de negócios	14,20%	30,62%	50,93%	28,40%	43,94%	58,68%	36,09%	20,72%	11,70%	28,80%	64,20%
EBITDA em percentagem do volume de negócios	-2,43%	5,26%	16,60%	1,13%	10,26%	21,82%	13,86%	2,61%	2,60%	16,40%	21,20%

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

QUADRO A11_Rácios Económico-Financeiros 2009

RÁCIOS / 2009	Economia Nacional					Segmento de Atividade (CAE - transportes e armazenagem)					Total Transporte Aéreo				
	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3
EQUÍLIBRIO FINANCEIRO															
LIQUIDEZ															
Liquidez geral	2,52	1,19	0,80	1,39	3,08	7,02	1,03	1,07	2,46	9,17	1,28	0,96	0,88	1,37	1,53
Liquidez reduzida	1,86	0,82	0,37	0,99	2,30	6,95	1,02	1,05	2,41	9,09	1,23	0,92	0,84	1,22	1,45
ESTRUTURA FINANCEIRA															
Autonomia Financeira	23,76%	4,88%	2,26%	24,64%	56,63%	51,46%	14,32%	22,18%	55,08%	86,68%	14,4%	0,3%	-1,6%	16,0%	27,5%
Taxa de Endividamento	261,29%	299,19%	100,66%	188,63%	434,95%	189,16%	698,39%	103,44%	140,70%	257,11%	67,4%	566,0%	-48,0%	364,0%	624,0%
Solvabilidade	88,99%	50,20%	1,55%	30,25%	112,62%	391,91%	16,71%	25,02%	103,43%	430,47%	18,8%	0,3%	-1,5%	19,1%	37,9%
Cobertura dos ativos não correntes	3,74	1,13	0,67	1,58	4,78	4,53	1,02	1,06	2,13	5,40	2,29	0,94	0,77	1,17	3,42
RENTIBILIDADE															
Rentabilidade do Capital Próprio	4,70%	4,74%	-2,91%	4,83%	19,58%	5,08%	6,32%	-1,74%	5,15%	16,11%	3,10%	6,09%	0,90%	2,9%	5,5%
Rentabilidade do Ativo	4,28%	6,07%	-1,80%	4,48%	13,51%	10,88%	7,81%	1,28%	10,24%	20,23%	7,17%	10,55%	3,02%	7,9%	11,0%
VAB em percentagem do volume de negócios	43,78%	33,56%	25,15%	45,51%	64,95%	46,20%	35,74%	32,22%	47,66%	61,59%	30,23%	32,00%	10,60%	24,6%	64,3%
EBITDA em percentagem do volume de negócios	5,39%	10,35%	-1,26%	6,30%	16,30%	13,93%	16,72%	3,82%	13,01%	24,65%	11,50%	10,87%	2,30%	8,0%	22,1%
NFM em percentagem do volume de negócios	30,64%	26,36%	-0,28%	15,94%	48,24%	26,38%	6,69%	5,83%	21,45%	43,61%	-8,79%	-7,04%	-30,70%	-2,5%	14,5%
RISCO ECONÓMICO-FINANCEIRO															
Grau de alavancagem combinada	nd	6,07	nd	nd	nd	nd	10,23	nd	nd	nd	-0,35	18,91	-16,12	-0,07	12,67

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).
nd – não disponível

QUADRO A12_Rácios Económico-Financeiros 2010

RÁCIOS / 2010	Economia Nacional					Segmento de Atividade (CAE - transportes e armazenagem)					Total Transporte Aéreo				
	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3
EQUÍLIBRIO FINANCEIRO															
LIQUIDEZ															
Liquidez geral	2,19	1,19	0,73	1,30	2,66	6,28	1,35	1,07	2,34	7,69	1,02	1,00	0,61	0,99	1,34
Liquidez reduzida	1,66	0,85	0,32	0,93	2,08	6,23	1,33	1,04	2,30	7,62	0,99	0,97	0,61	0,95	1,32
ESTRUTURA FINANCEIRA															
Autonomia Financeira	20,90%	34,20%	0,42%	24,46%	57,81%	50,40%	16,80%	21,18%	54,95%	87,13%	10,5%	4,5%	-3,4%	6,7%	24,2%
Taxa de Endividamento	238,59%	292,06%	100,00%	174,15%	406,03%	182,20%	595,54%	102,53%	138,24%	249,61%	414,6%	1782,4%	-67,0%	412,0%	1497,0%
Solvabilidade	86,49%	52,07%	-1,14%	28,92%	111,86%	377,54%	20,18%	22,31%	100,43%	414,74%	13,9%	4,7%	-3,3%	7,2%	32,0%
Cobertura dos ativos não correntes	3,37	1,13	0,60	1,48	4,38	4,36	1,19	1,07	2,12	5,39	1,04	1,00	0,33	0,99	4,04
RENTIBILIDADE															
Rentabilidade do Capital Próprio	4,25%	9,60%	-2,52%	4,21%	18,14%	2,36%	13,36%	-4,05%	3,43%	13,04%	-0,73%	41,33%	-6,35%	0,6%	8,5%
Rentabilidade do Ativo	2,46%	7,46%	-2,67%	3,41%	11,96%	8,04%	9,45%	0,00%	7,70%	16,88%	6,04%	10,73%	2,45%	5,3%	11,0%
Rentabilidade das Vendas	3,99%	9,17%	-2,60%	5,80%	15,52%	11,57%	15,32%	2,15%	11,04%	22,08%	0,64%	3,80%	-3,90%	1,0%	4,7%
VAB em percentagem do volume de negócios	42,11%	33,00%	23,27%	44,09%	64,01%	43,26%	33,07%	27,94%	44,65%	59,61%	32,71%	24,13%	11,60%	23,8%	64,2%
EBITDA em percentagem do volume de negócios	3,15%	12,59%	-3,31%	5,30%	14,74%	10,80%	17,49%	1,63%	10,33%	21,37%	11,64%	10,37%	1,20%	10,8%	28,3%
NFM em percentagem do volume de negócios	29,83%	23,87%	-0,68%	15,14%	47,45%	26,36%	6,27%	5,52%	20,94%	43,49%	-15,10%	-2,29%	-33,40%	-10,4%	-4,3%
RISCO ECONÓMICO-FINANCEIRO															
Grau de alavancagem operacional	3,55	2,42	1,43	2,66	4,95	3,19	2,02	1,60	2,52	4,13	1,74	8,27	-5,24	6,10	12,19
Grau de alavancagem financeira	1,19	1,23	1,00	1,01	1,21	1,10	1,61	1,00	1,00	1,09	0,90	1,99	0,25	1,00	1,53
Grau de alavancagem combinada	9,47	3,32	2,11	5,35	14,11	9,14	5,76	2,55	5,50	13,02	-1,56	16,45	-11,85	-1,40	12,38

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

QUADRO A13_Rácios Económico-Financeiros 2011

RÁCIOS / 2011	Economia Nacional					Segmento de Atividade (CAE - transportes e armazenagem)					Total Transporte Aéreo				
	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3	Média Aparada	Valores Médios	Q1	Q2	Q3
EQUILÍBRIO FINANCEIRO															
LIQUIDEZ															
Liquidez geral	2,49	1,23	0,73	1,35	3,04	7,13	1,11	1,07	2,37	8,87	1,22	1,05	0,71	1,07	1,26
Liquidez reduzida	1,89	0,89	0,33	0,98	2,35	7,08	1,09	1,04	2,34	8,80	1,20	1,05	0,71	1,05	1,22
ESTRUTURA FINANCEIRA															
Autonomia Financeira	17,90%	32,93%	-2,61%	24,57%	60,10%	49,91%	11,54%	19,90%	56,19%	88,46%	16,7%	4,9%	3,0%	9,9%	18,5%
Taxa de Endividamento	238,28%	294,12%	100,00%	173,90%	406,02%	171,99%	592,91%	101,64%	132,02%	238,21%	2002,3%	1838,2%	302,0%	637,5%	1984,0%
Solvabilidade	88,32%	49,11%	-5,76%	27,92%	116,76%	380,41%	13,05%	19,26%	99,95%	424,92%	22,4%	5,1%	3,0%	11,2%	22,6%
Cobertura dos ativos não correntes	3,47	1,17	0,66	1,50	4,52	4,34	1,06	1,07	2,07	5,58	3,45	1,04	0,44	1,06	1,16
RENTIBILIDADE															
Rentabilidade do Capital Próprio	1,29%	3,13%	-4,63%	2,66%	15,10%	0,83%	-5,27%	-5,09%	2,36%	11,28%	-5,63%	0,71%	-36,90%	1,9%	16,4%
Rentabilidade do Ativo	0,19%	5,64%	-4,77%	2,29%	10,67%	6,72%	7,06%	-0,14%	6,44%	15,35%	8,31%	9,10%	2,00%	8,5%	9,7%
Rentabilidade das Vendas	0,42%	7,85%	-7,40%	4,56%	14,04%	9,13%	12,92%	0,66%	9,02%	19,76%	3,58%	2,94%	0,20%	2,2%	5,1%
VAB em percentagem do volume de negócios	40,30%	31,55%	21,19%	42,80%	63,23%	41,77%	32,27%	25,61%	42,87%	58,93%	42,48%	25,55%	11,10%	25,9%	57,7%
EBITDA em percentagem do volume de negócios	0,13%	9,36%	-7,68%	4,39%	13,79%	8,96%	14,05%	0,54%	8,85%	19,62%	15,04%	8,27%	1,80%	8,5%	18,2%
NFM em percentagem do volume de negócios	31,09%	23,02%	-0,88%	14,90%	49,34%	27,07%	4,70%	5,10%	20,53%	44,97%	-15,00%	-15,06%	-32,50%	-14,3%	-7,2%
RISCO ECONÓMICO-FINANCEIRO															
Grau de alavancagem operacional	3,72	2,66	1,39	2,70	5,21	3,50	2,29	1,63	2,68	4,60	18,65	9,23	3,80	7,74	22,90
Grau de alavancagem financeira	1,27	1,88	1,00	1,01	1,28	1,15	19,71	1,00	1,00	1,14	3,38	2,51	-0,51	0,83	1,91
Grau de alavancagem combinada	10,72	7,60	2,48	6,06	15,99	10,12	2,31	2,65	5,95	14,43	23,77	23,14	-19,59	1,98	15,71

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas) e Banco de Portugal (Estudos da Central de Balanços).

