ANAC

Relatório Relativo ao tráfego das principais companhias aéreas nacionais n.º 1

2010 - 2016

FICHA TÉCNICA

TÍTULO
Relatório relativo ao tráfego das principais companhias aéreas nacionais n.º 1 / 2010-2016

EDIÇÃO
ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
Rua B – Edifícios 4 e Santa Cruz
Aeroporto Humberto Delgado – 1749-034 Lisboa
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: geral@anac.pt
www.anac.pt

COORDENAÇÃO TÉCNICA
Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

DESIGN E PAGINAÇÃO
Departamento de Comunicação

DATA: março de 2018

NOTAS E MÉTODOS

Este relatório baseia-se nos dados estatísticos extraídos do "Formulário AS" da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), de preenchimento obrigatório para um conjunto de transportadoras aéreas comerciais com Certificado de Operador Aéreo emitido pela ANAC e em estado válido a 31 de dezembro no ano de reporte.

Este Formulário é um instrumento estatístico aplicado pela ANAC às transportadoras aéreas que operem um tráfego anual total igual ou superior a 100 milhões de toneladas-quilómetros (calculadas com base nos dados do ano anterior) e às restantes transportadoras, incluindo as pequenas transportadoras aéreas cujas frotas excedam as 200 toneladas de massa máxima à descolagem.

O período em análise neste relatório compreende-se entre os anos de 2010 e 2016, sendo que as lacunas nos anos analisados estão relacionadas com a inexistência/desadequação da informação disponível ou com a não aplicabilidade do instrumento estatístico que serve de suporte ao relatório no ano em questão.

No anexo 1 encontram-se identificadas as transportadoras aéreas consideradas, por ano de reporte.

No que se refere propriamente à apresentação da informação, os dados encontram-se divididos por natureza de tráfego – Regular / Não Regular – e por tipo de indicador de tráfego, do simples ao mais composto.

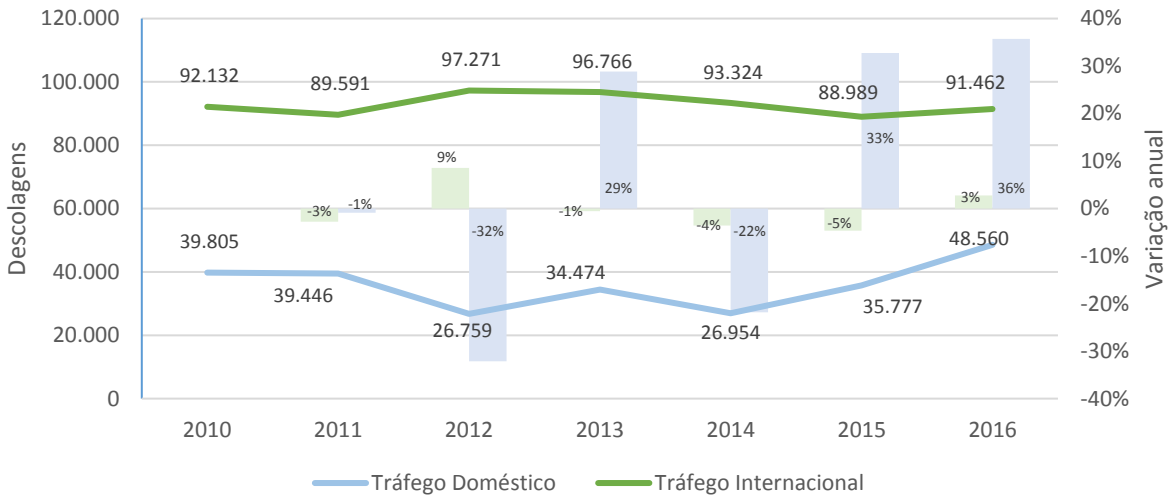
No Tráfego Regular consideraram-se todos os voos regulares realizados a título oneroso, em conformidade com um horário publicado (que pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática) e para os quais existam lugares disponíveis para aquisição individual pelo público. Foram, ainda, incluídos os voos complementares ocasionados pelo excesso de tráfego dos voos regulares.

O Tráfego não Regular contempla os voos charter, charters *blocked-off* e voos especiais, realizados a título oneroso, que não sejam considerados voos comerciais regulares. Os voos de táxi aéreo, os voos executivos e outros voos "a pedido" não integram este conceito.

I - INDICADORES DO TRÁFEGO REGULAR

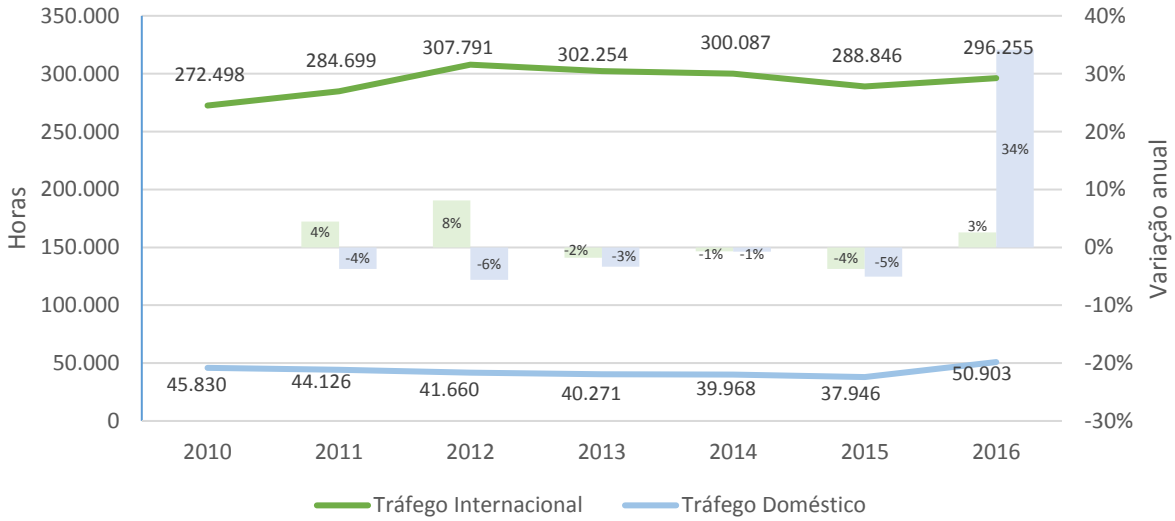
1. MOVIMENTOS

GRÁFICO 1 – Evolução do Número de Descolagens em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



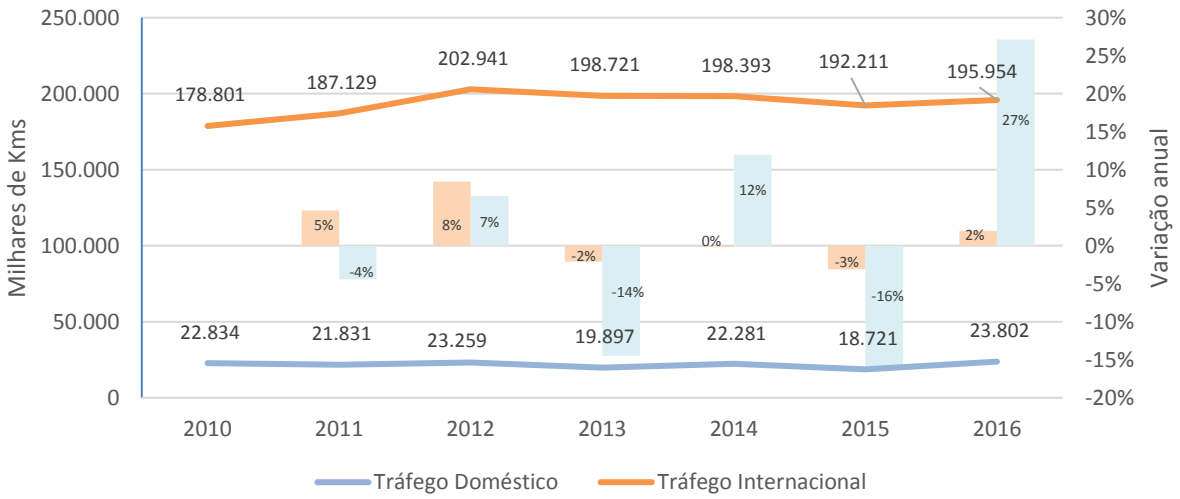
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 2 – Evolução do Total de Horas em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

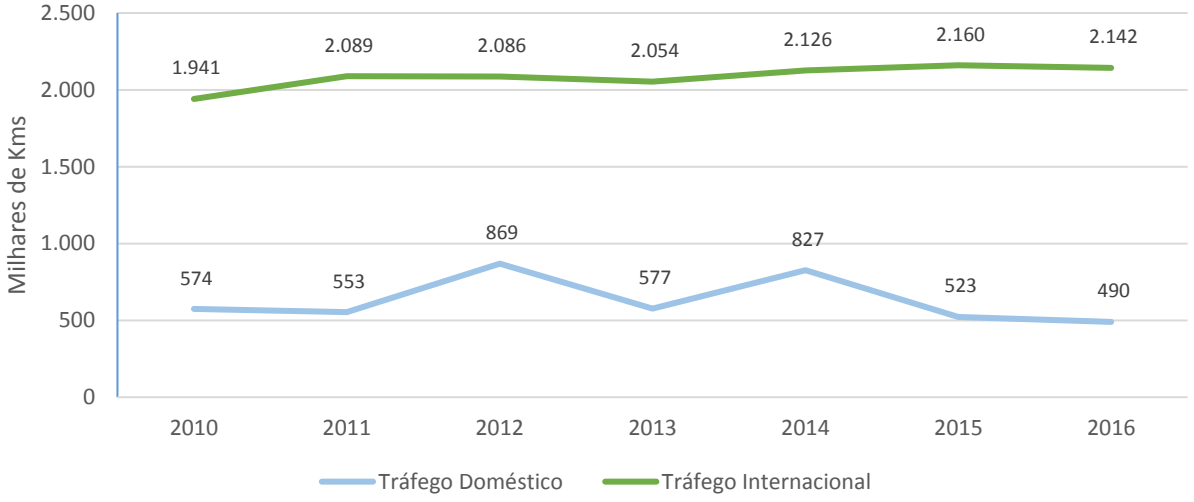
GRÁFICO 3 – Evolução do Total de Quilómetros Voados em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

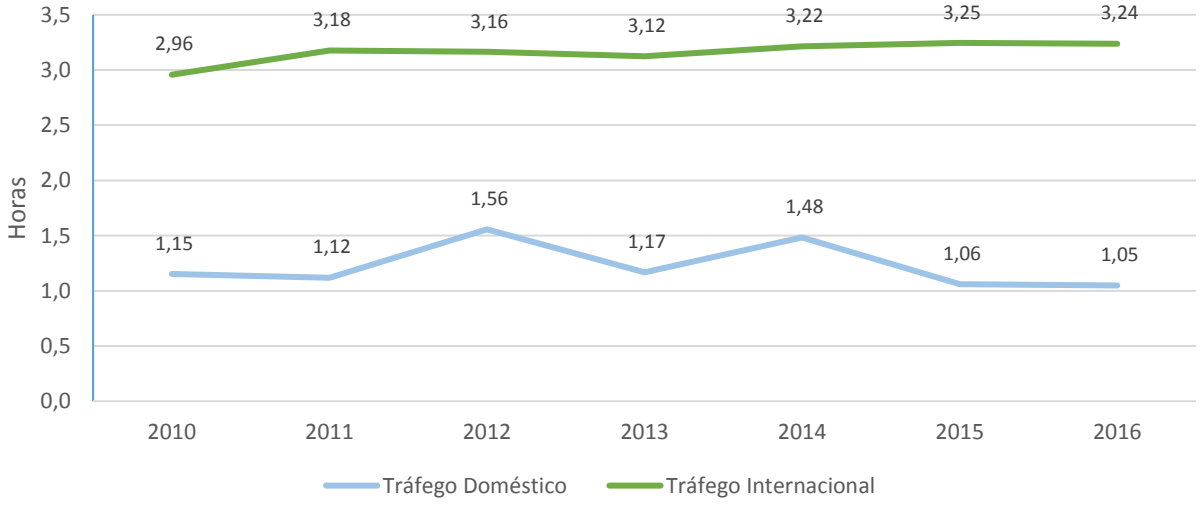
O número de quilómetros voados e de horas voadas mantiveram-se estáveis depois de uma ligeira subida no início da década e até 2016, ano em que se regista uma subida ligeira destes indicadores nos voos internacionais e uma subida robusta no tráfego doméstico. A manutenção do número de descolagens na componente internacional contrasta com a subida, desde 2014, do número de descolagens no tráfego doméstico, em consonância com o comportamento dos indicadores anteriores.

GRÁFICO 4 – Evolução da Distância Média de Voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



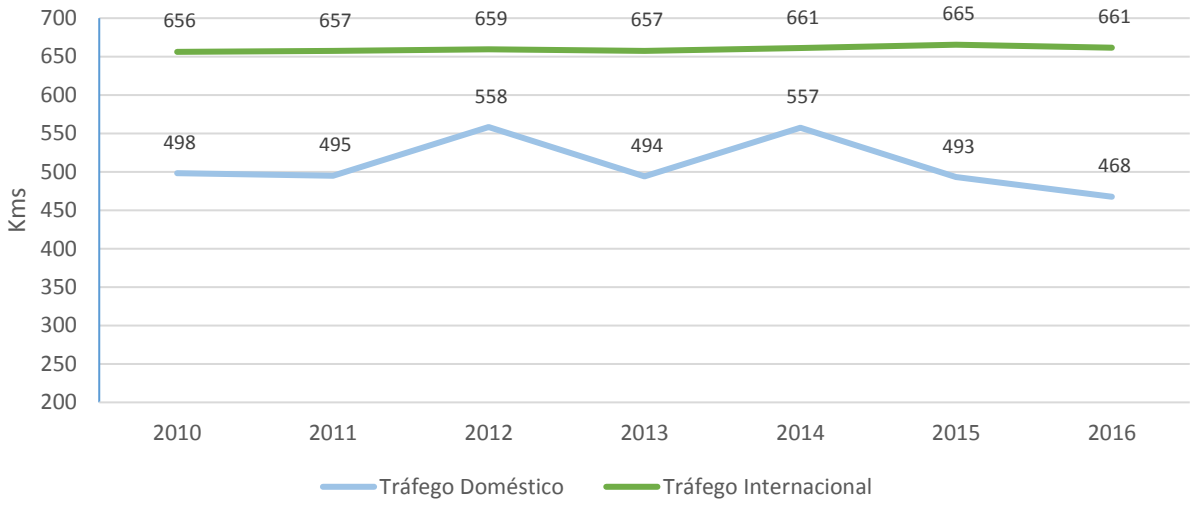
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 5 – Evolução da Duração Média de Voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



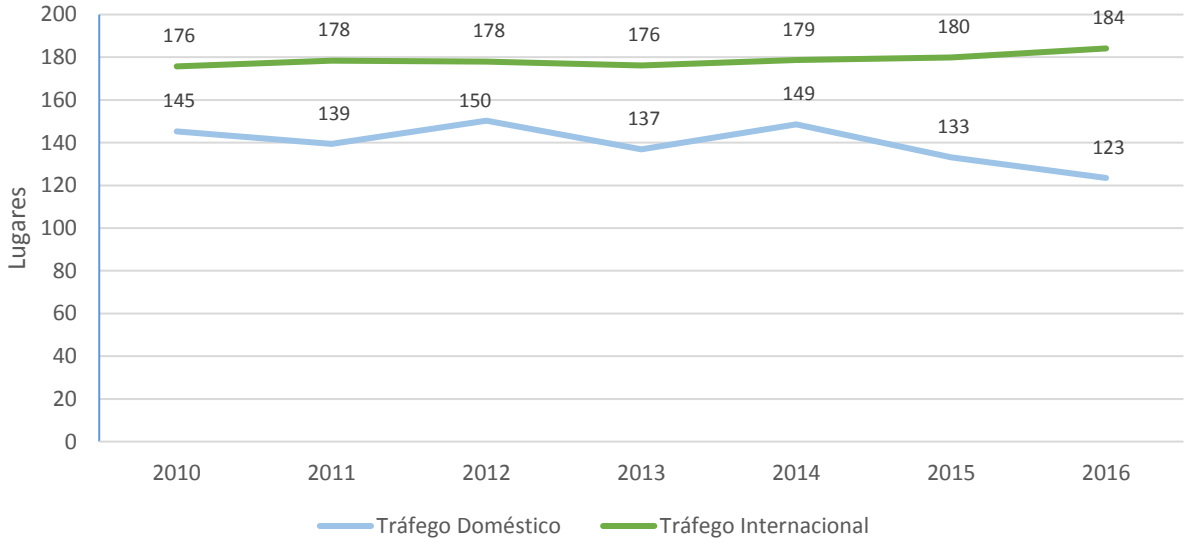
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 6 – Evolução da Velocidade Média de Voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 7 – Evolução do Número Médio de Lugares por Voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



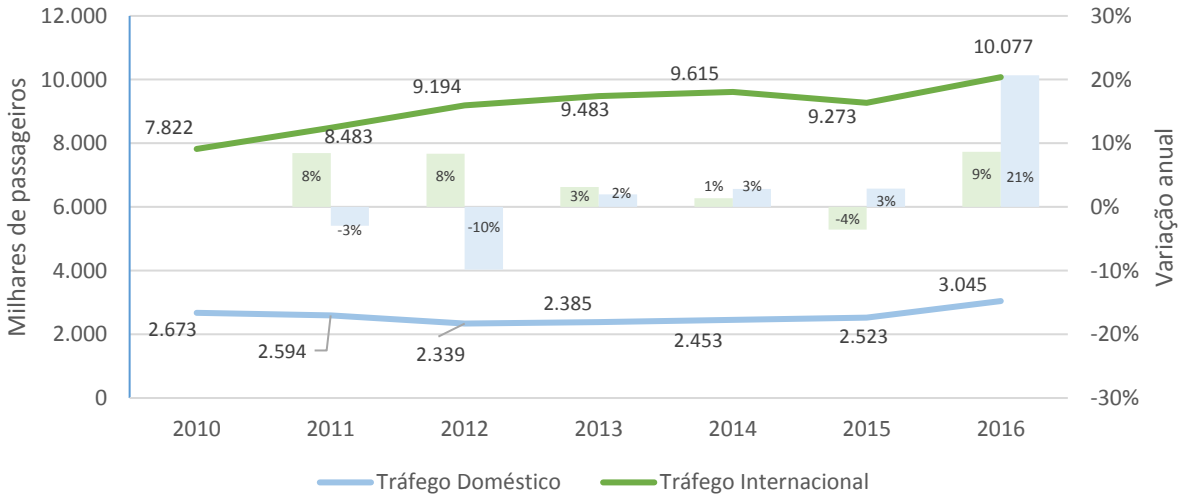
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

Em termos da distância percorrida por passageiro salienta-se o decréscimo verificado nos últimos 3 anos no segmento internacional e a irregularidade do segmento doméstico.

A distância média percorrida por voo e a duração média de voo apresentam um padrão aproximadamente uniforme nos voos internacionais (após um crescimento de 2010 para 2011) e, à semelhança do comportamento do indicador anterior, o tráfego doméstico evidencia variações homólogas positivas significativas em 2012 e 2014 e negativas nos restantes períodos.

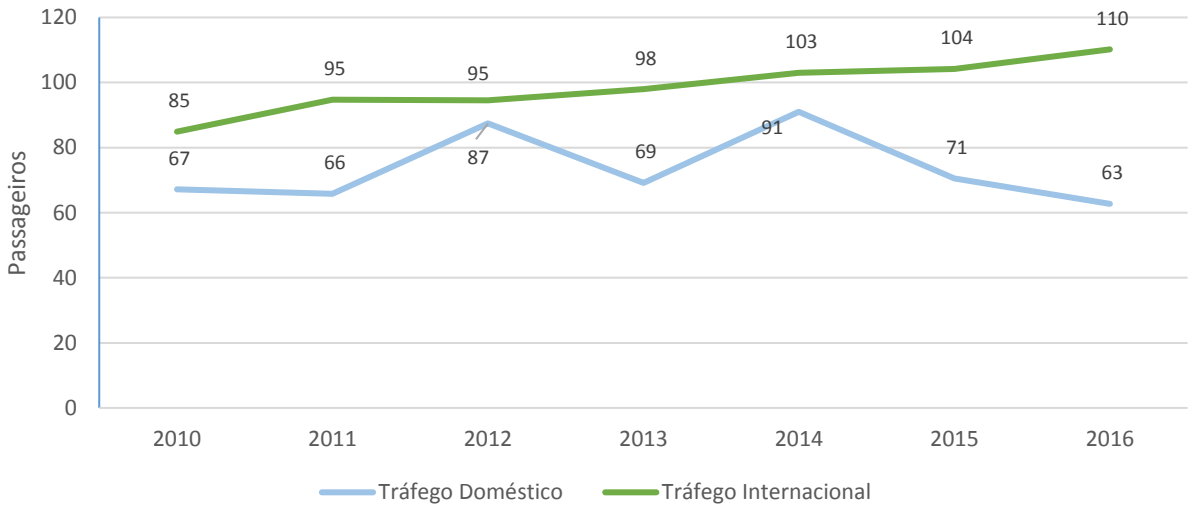
2. PASSAGEIROS

GRÁFICO 8 – Evolução do Total de Passageiros Transportados em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



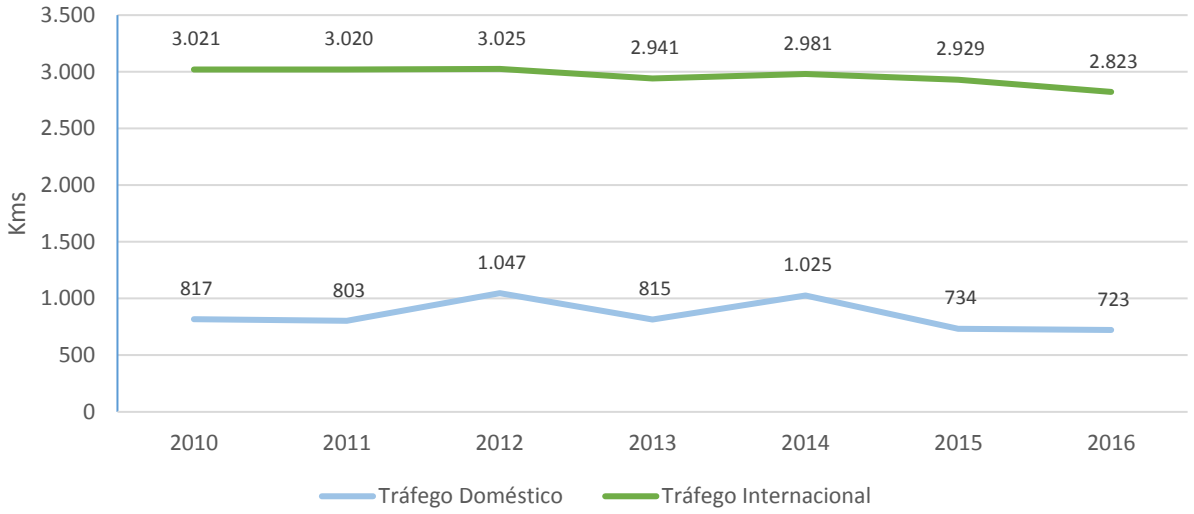
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 9 – Evolução do Número Médio de Passageiros por voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 10 – Evolução da Distância percorrida por Passageiros por voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

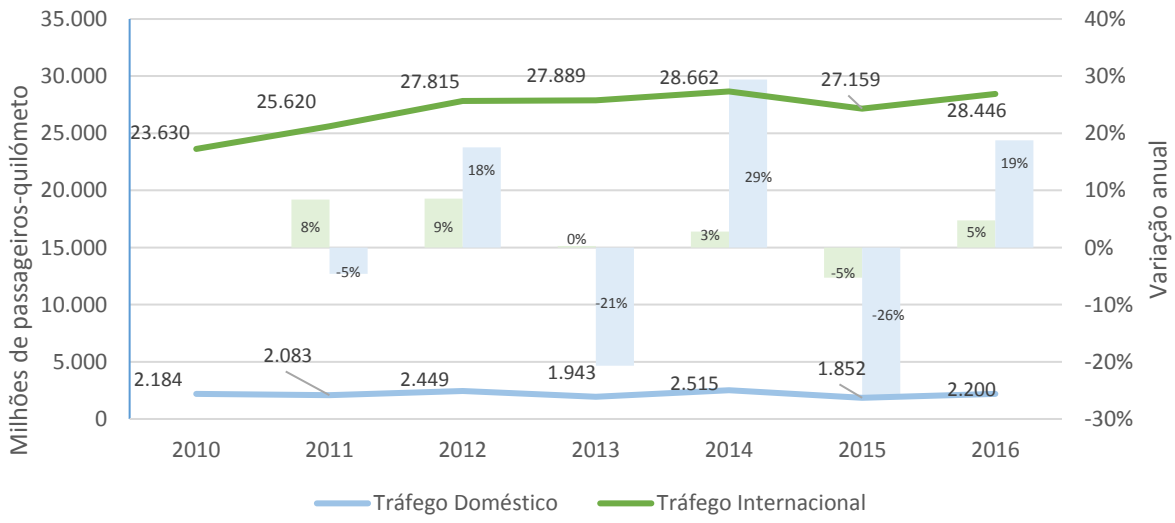
Em número de passageiros transportados destaca-se a tendência de crescimento no segmento internacional, com a exceção do ano de 2015, que registou um retrocesso de cerca de 4% em relação ao ano anterior. O tráfego doméstico recuperou em termos homólogos a partir de 2013, depois de quebras sucessivas desde 2010.

No segmento internacional, a média de passageiros por voo cresceu sucessivamente desde 2010 (85 passageiros) até 2016 (110 passageiros), enquanto que o tráfego doméstico apresentou um comportamento mais volátil, com um máximo de 91 passageiros em 2014 e um mínimo de 63 passageiros em 2016.

Em termos da distância percorrida por passageiro salienta-se o decréscimo dos últimos 3 anos no segmento internacional e a irregularidade do segmento doméstico.

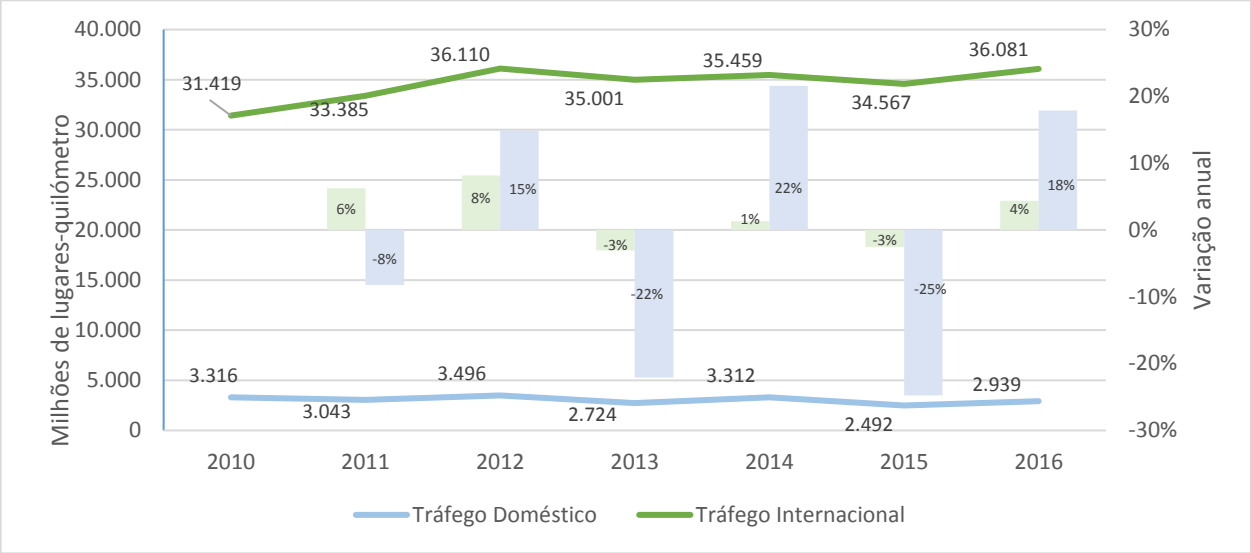
3. TAXAS DE OCUPAÇÃO DE PASSAGEIROS

GRÁFICO 11 – Evolução dos Passageiros-quilómetros realizados em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



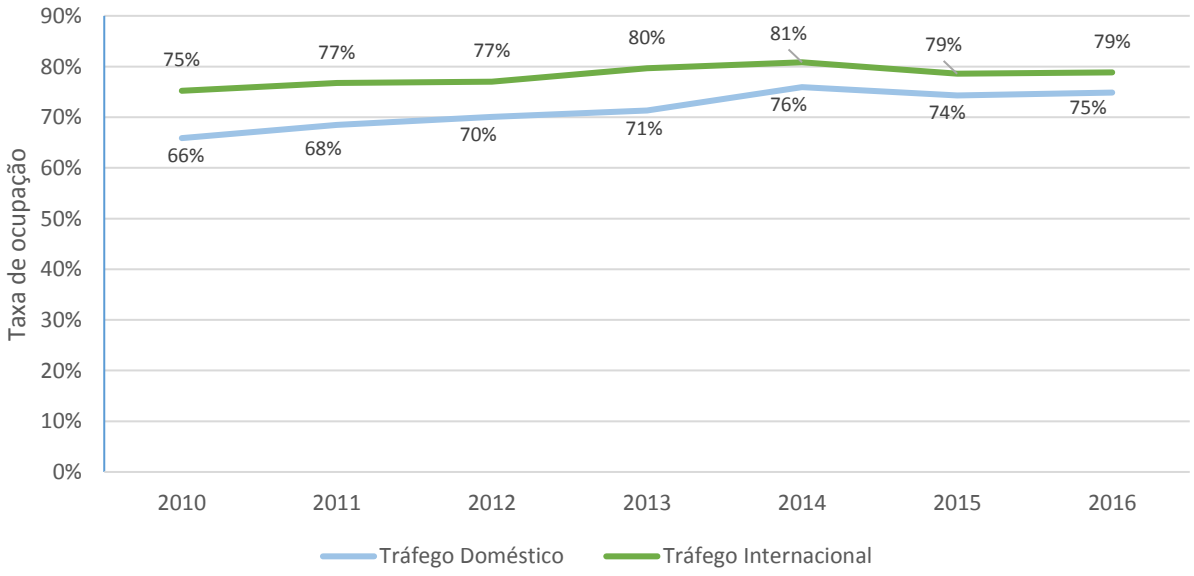
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 12 – Evolução dos Lugares-quilómetros realizados em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 13 – Evolução da Taxa de Ocupação de Passageiros em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



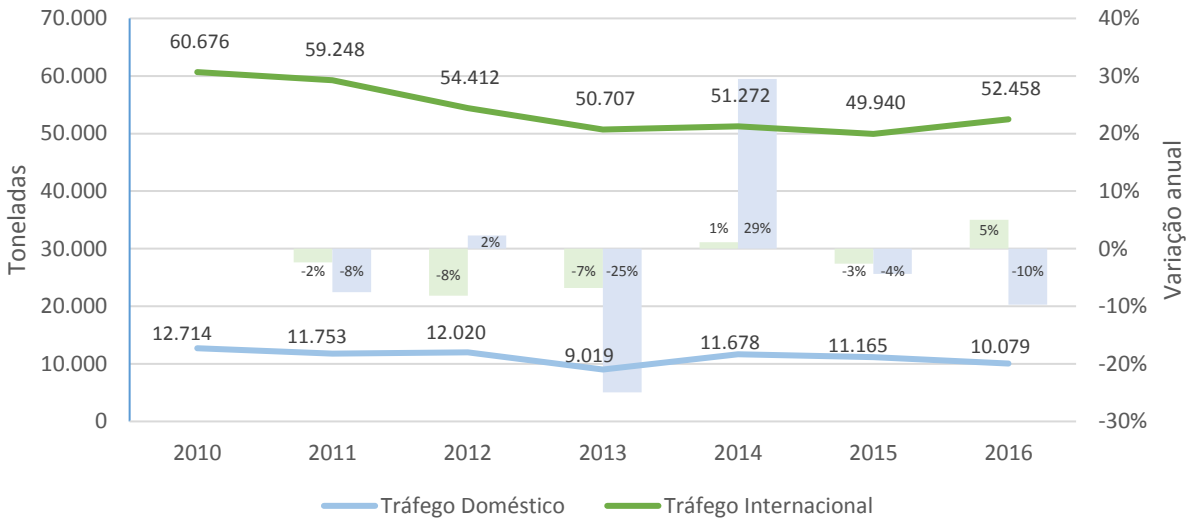
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

No que toca aos passageiros-quilómetros realizados na componente internacional é patente o crescimento deste indicador de 2011 a 2014, seguido de uma quebra no ano seguinte e de uma ligeira recuperação em 2016, contudo para valores inferiores a 2014. Na componente doméstica registou-se um comportamento mais irregular, sendo que os valores de 2016 são próximos dos valores de 2010, devendo ter-se em consideração que o número de operadores que contribui para o agregado é inferior em 2010 em relação a 2016.

A relação entre passageiros-quilómetros realizados e oferecidos revela taxas de ocupação crescentes de 2010 até 2014 (cerca de 6 p.p no tráfego internacional e 10 p.p. no tráfego doméstico, acumulados) e decrescentes nos dois anos seguintes (-2 p.p. no tráfego internacional e -1 p.p no tráfego doméstico, acumulados).

4. CARGA[1]

GRÁFICO 14 – Evolução da Carga Transportada (Ton.) em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016

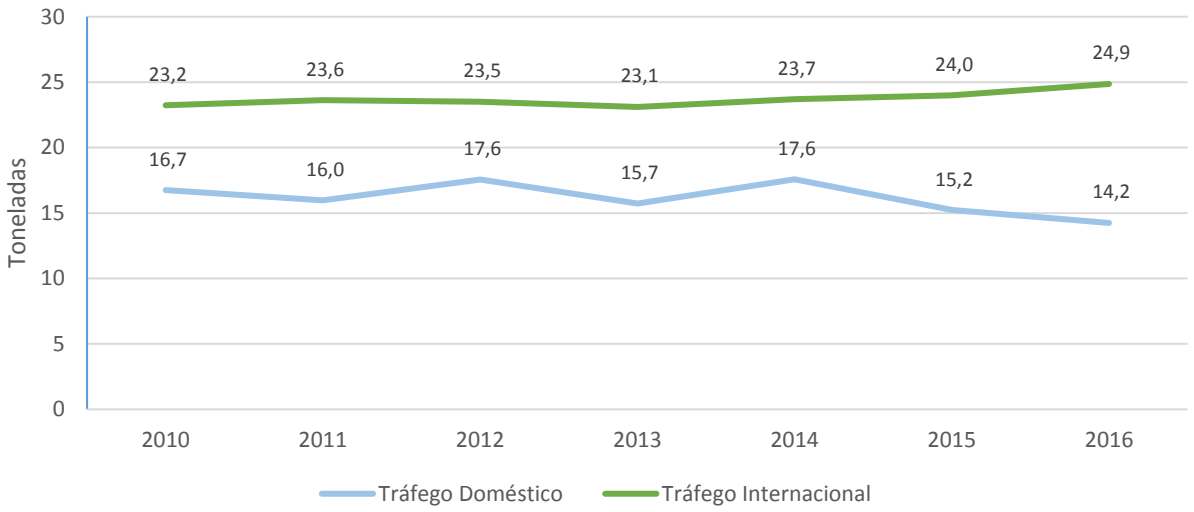


Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

[1] O transporte de carga é tradicionalmente realizado por 3 tipos de operadores: Integradores, transportadoras exclusivamente de carga e transportadores mistos. Em relação aos meios, o transporte de carga pode ser realizado em aeronaves de carga ou em aeronaves de passageiros, no caso dos transportadores mistos. Nesta situação, em rigor, a capacidade só é conhecida aquando da descolagem o que pode influenciar a validade dos dados reportados em termos da capacidade de carga disponível e da respetiva taxa de ocupação da carga transportada.

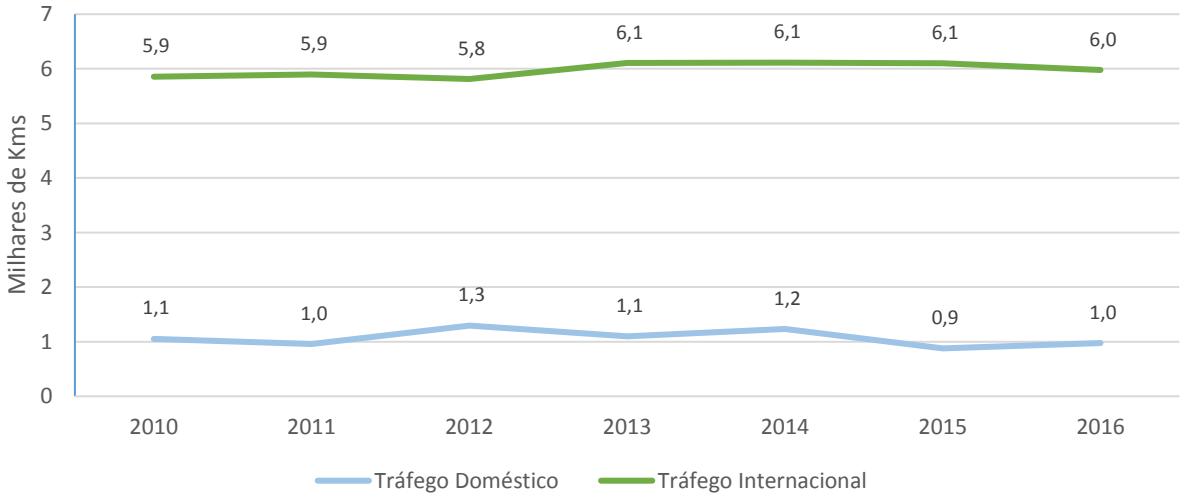
A representatividade do segmento carga dos operadores mistos da amostra (operadores respondentes do Formulário AS) está assegurada uma vez que as operadoras mais representativas do transporte de passageiros são também as que mais carga transportam.

GRÁFICO 15 – Evolução da Capacidade Média de Carga Oferecida por Voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 16 – Evolução da Distância Média percorrida pela Carga Transportada por Voo em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

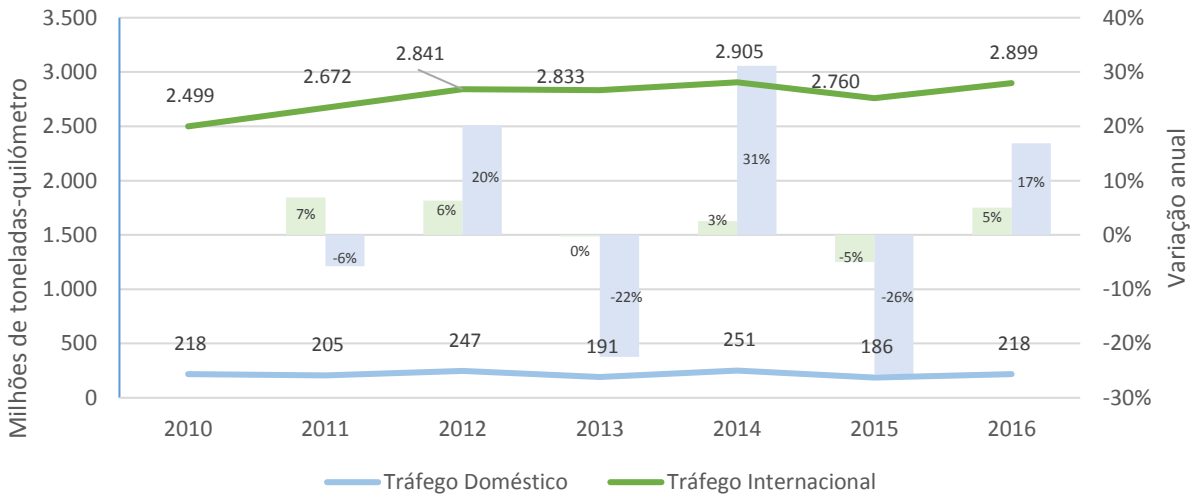
O transporte de carga em voos que são maioritariamente alocados ao transporte de passageiros verifica-se um decréscimo, em toneladas transportadas, de 2010 a 2013, seguido de uma ligeira recuperação em 2016 no segmento internacional, ano em que se registam cerca de 52.000 toneladas transportadas.

A carga média oferecida manteve-se estável no segmento internacional (entre 23 e 25 toneladas por voo), tendo recuado no segmento doméstico desde 2014, para níveis inferiores a 2010 depois de períodos alternados de subidas e descidas.

A distância média percorrida pela carga transportada manteve-se constante ao logos dos anos reportados, seja no segmento internacional seja no domestico.

5. TAXA DE OCUPAÇÃO EM TONELADAS-QUILÓMETROS

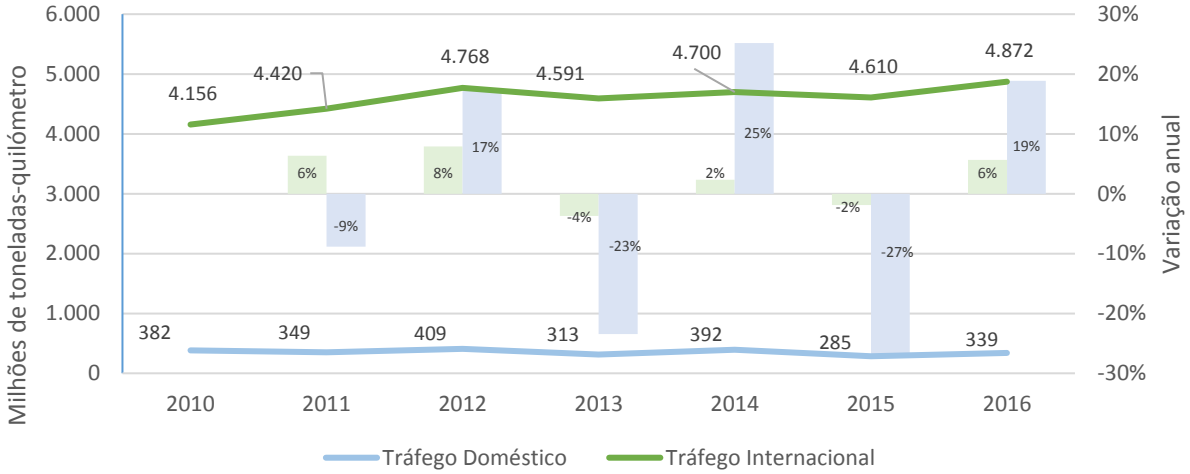
GRÁFICO 17 – Evolução das Toneladas-quilómetros realizadas em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Nota: Valores acumulados incluem carga, correio e passageiros

Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

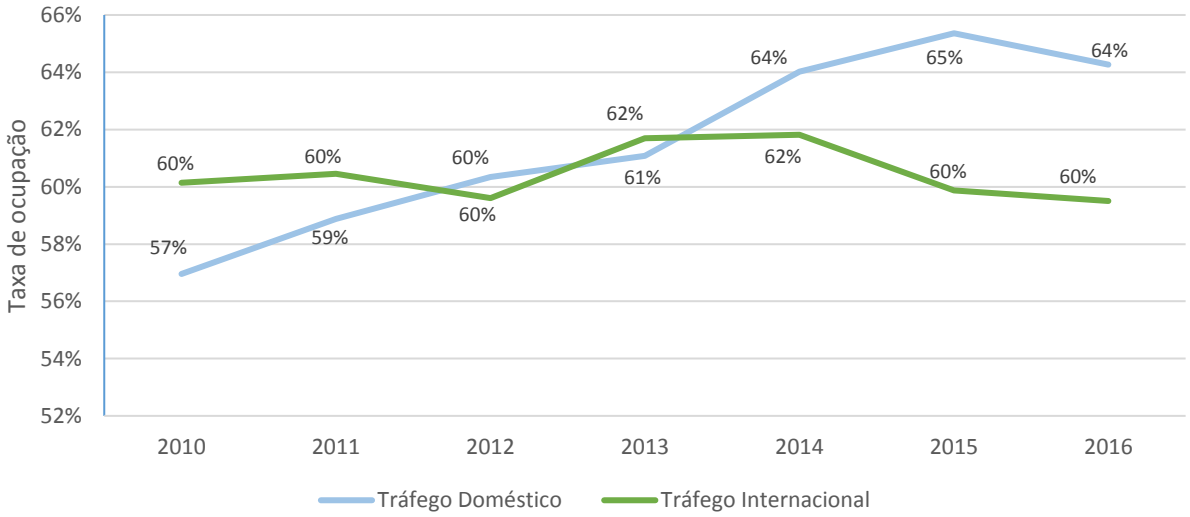
GRÁFICO 18 – Evolução das Toneladas-quilómetros oferecidas em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Nota: Valores acumulados incluem carga, correio e passageiros

Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 19 – Evolução da Taxa de Ocupação em Toneladas-Quilómetros no Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Nota: Valores acumulados incluem carga, correio e passageiros

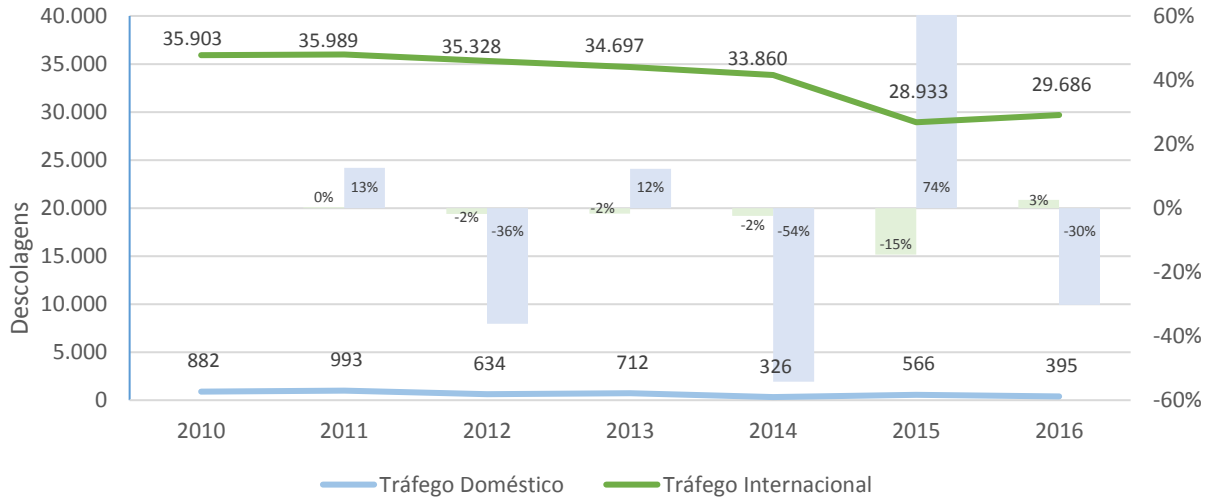
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

No segmento internacional a taxa de ocupação em toneladas-quilómetros manifesta um comportamento tendencialmente crescente tendo atingido um máximo de 65% em 2015 e um mínimo de 59% em 2010. No segmento internacional esta taxa cresceu 2 p.p. em 2012 e 2013, para cerca de 62% mantendo-se nos remanescentes anos em torno dos 60%.

II - INDICADORES DO TRÁFEGO NÃO REGULAR

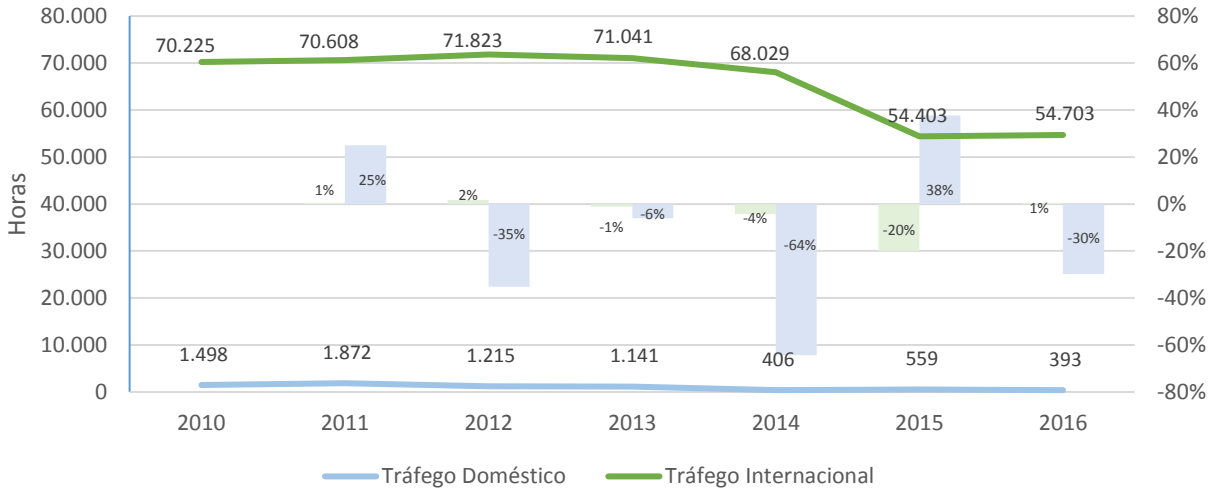
1. MOVIMENTOS

GRÁFICO 1 – Evolução do Número de Descolagens em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



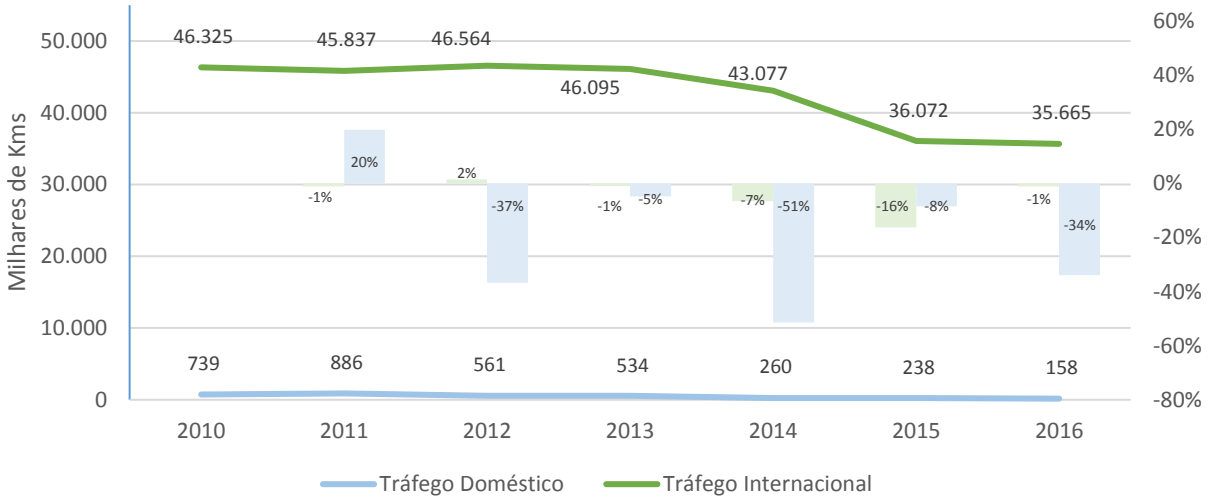
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 2 – Evolução do Total de Horas em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



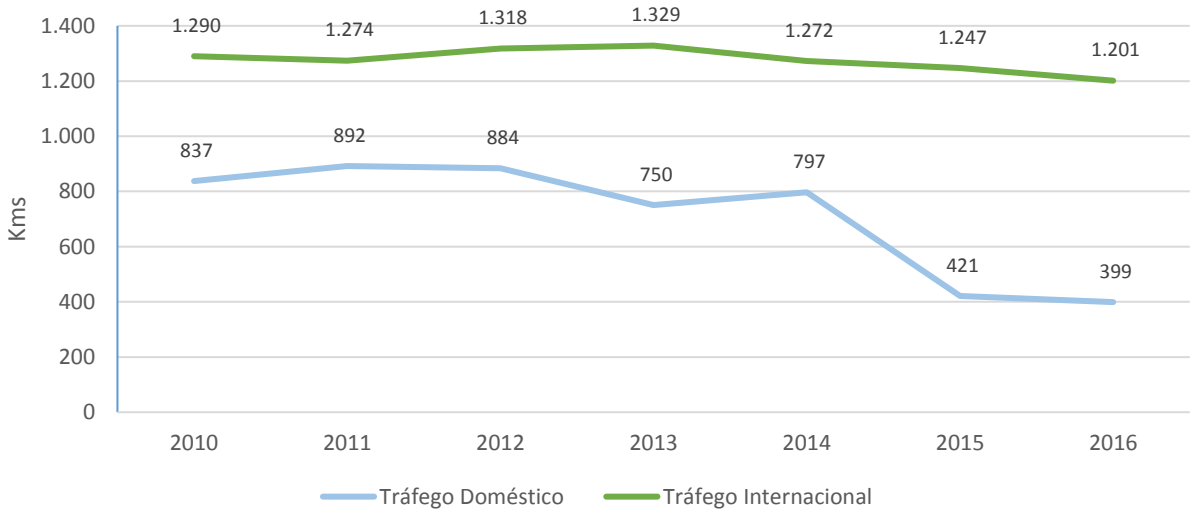
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 3 – Evolução do Total de Quilómetros Voados em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



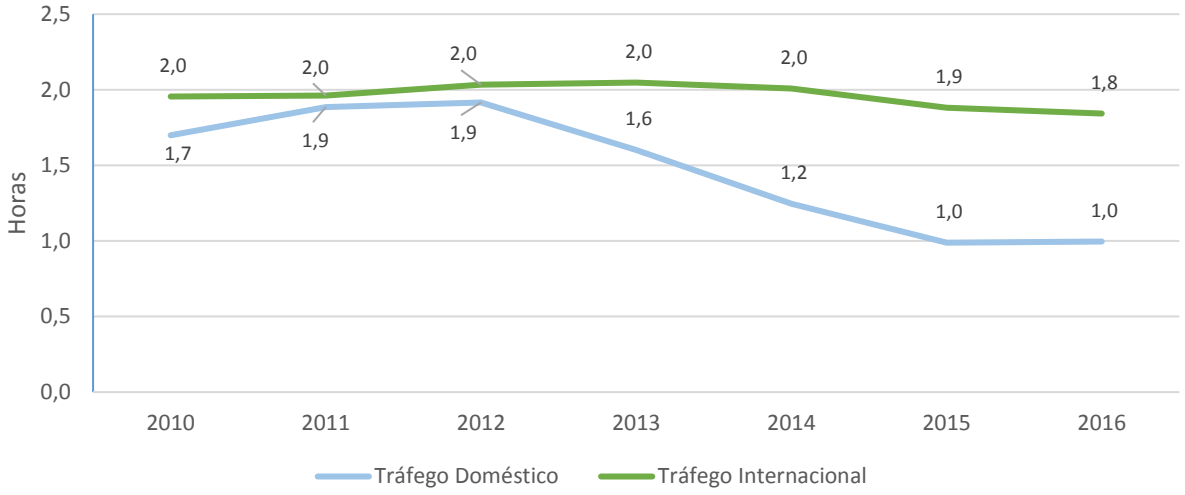
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 4 – Evolução da Distância Média de Voo em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



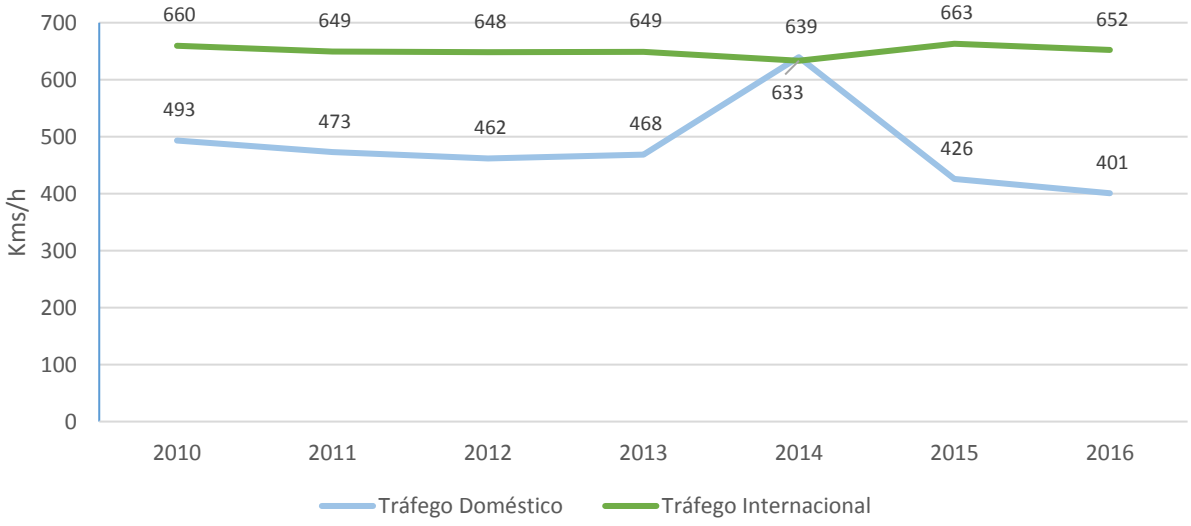
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 5 – Evolução da Duração Média de Voo em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



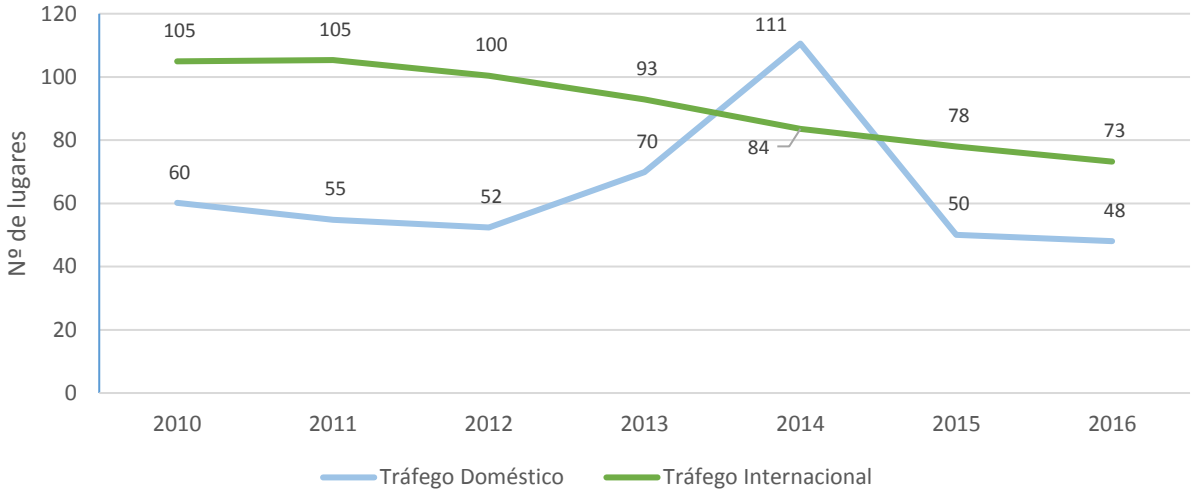
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 6 – Evolução da Velocidade Média de Voo em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 7 – Evolução do Número Médio de Lugares por Voo em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



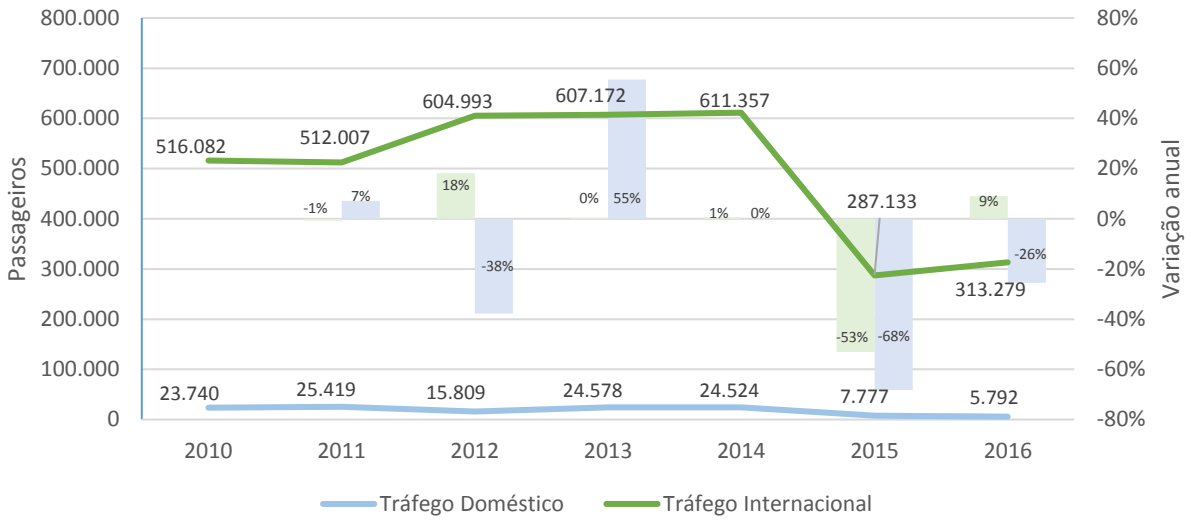
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

No segmento internacional, os indicadores relativos aos números de quilómetros voados, descolagens e horas voadas registam uma substancial erosão de 2012 até 2016, ano em que se assinala uma inversão nas variações homólogas, para variações positivas, à exceção do número de quilómetros voados, que manteve a tendência de queda, embora menos acentuada do que a registada nas variações anteriores. O segmento doméstico apresenta um comportamento mais irregular, com descidas homólogas acentuadas e subidas homólogas pouco significativas, totalizando uma série marcadamente decrescente nos quilómetros voados, número de descolagens e número de horas voadas. Em média, ao longo dos 7 anos exibidos, o número de lugares oferecidos decresceu nos voos internacionais. No segmento doméstico regista-se o mesmo comportamento dos indicadores anteriores, com 2014 a registar o valor mais elevado da série.

A distância média percorrida por voo e a duração média de voo apresentam um padrão aproximadamente uniforme nos voos internacionais e no segmento doméstico exibem uma tendência descendente, sobretudo após 2014.

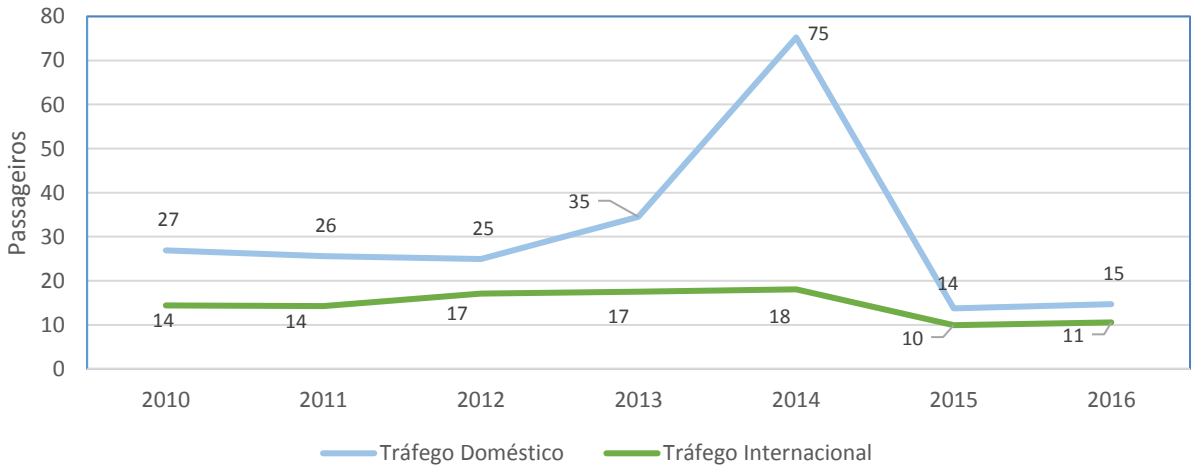
2. PASSAGEIROS

GRÁFICO 8 – Evolução do Total de Passageiros Transportados em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 9 – Evolução do Número de Médio Passageiros por voo em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016

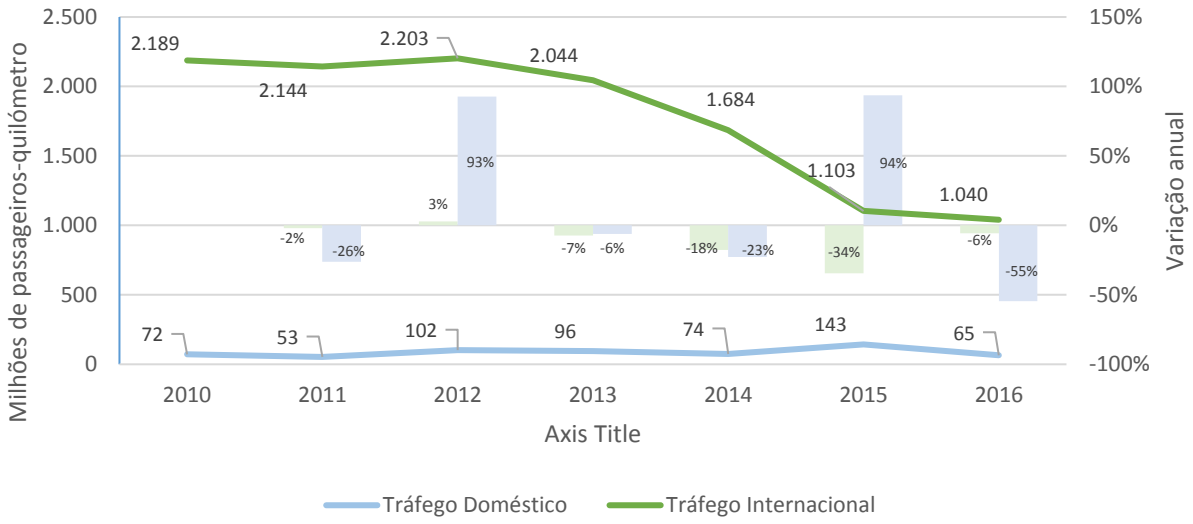


Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

No segmento internacional e no que concerne ao número de passageiros transportados, depois de uma subida homóloga registada em 2012 seguida de uma estabilização nos dois anos seguintes, constata-se uma descida acentuada de cerca de 53%, em termos homólogos, em 2015.

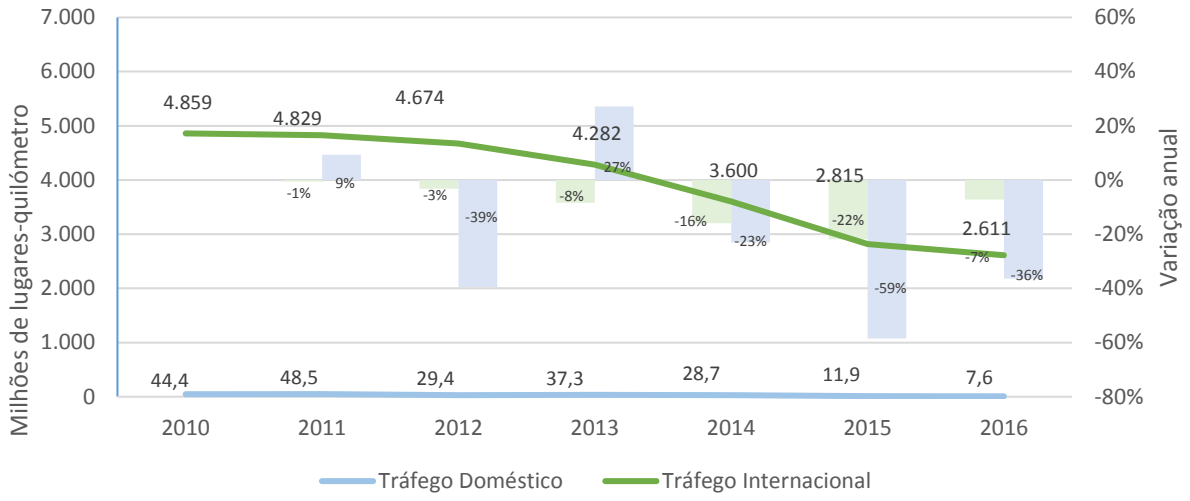
No segmento doméstico, na média de passageiros por voo salienta-se um pico de atividade em 2014 enquanto que os voos internacionais confirmam a descida nos últimos dois anos da série depois de um crescimento em 2012.

GRÁFICO 10 – Evolução dos Passageiros-quilómetros realizados em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 11 – Evolução dos Lugares-quilómetros realizados em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016

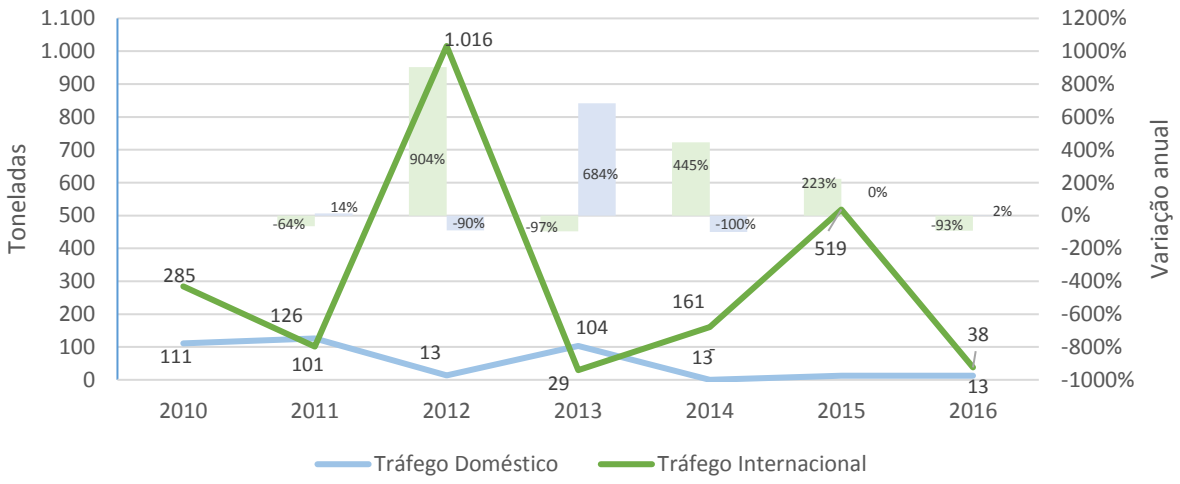


Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

No que toca aos passageiros-quilómetros, na componente internacional é patente a erosão deste indicador a partir de 2012. Na componente doméstica registou-se um comportamento mais irregular, com uma subida em 2013, que não contraria a tendência decrescente da série.

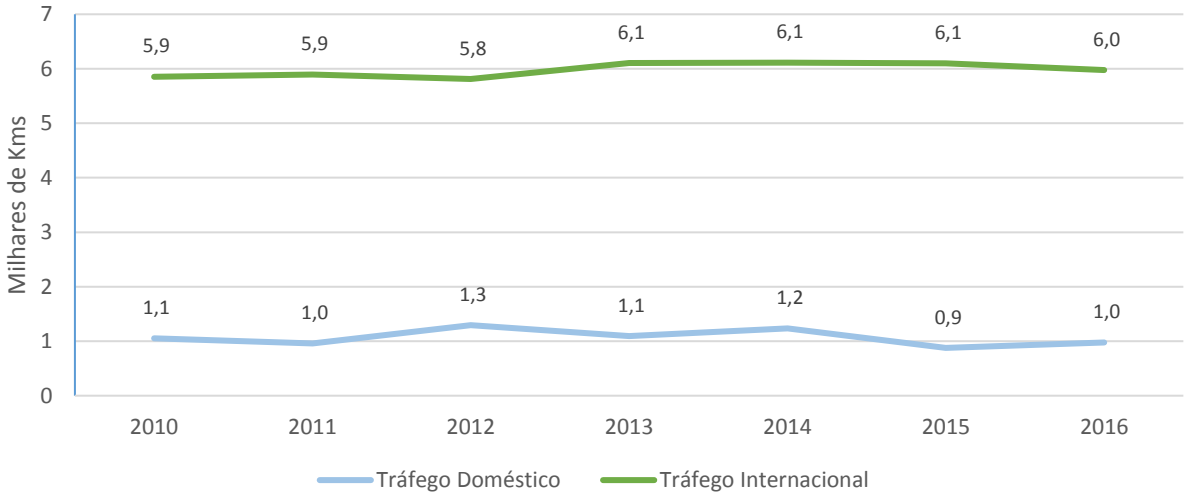
3. CARGA E TONELADAS-QUILÓMETROS

GRÁFICO 12 – Evolução da Carga Transportada (Ton.) em Tráfego Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



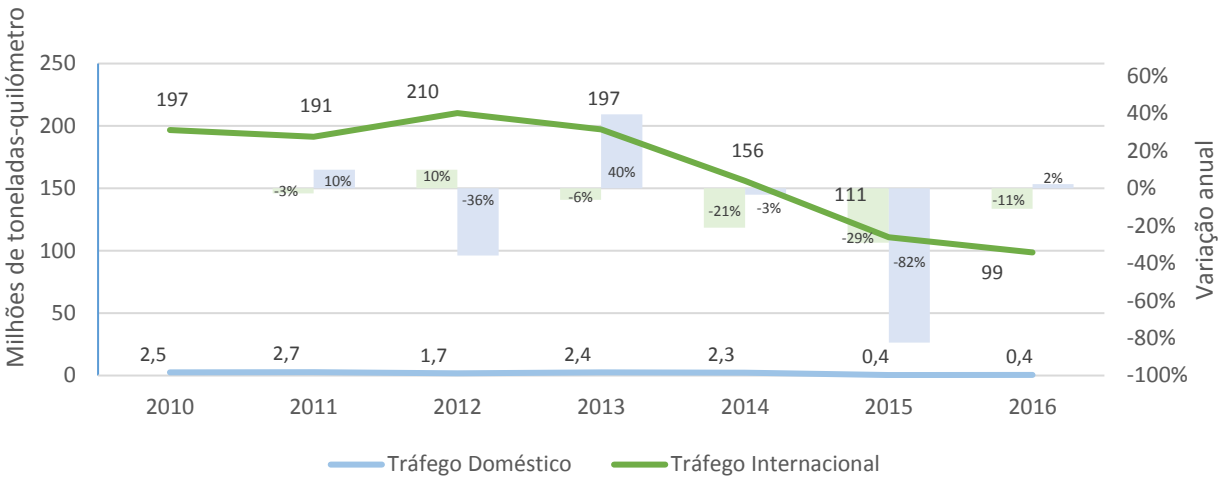
Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 13 – Evolução da Distância Média percorrida pela Carga Transportada por Voo em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

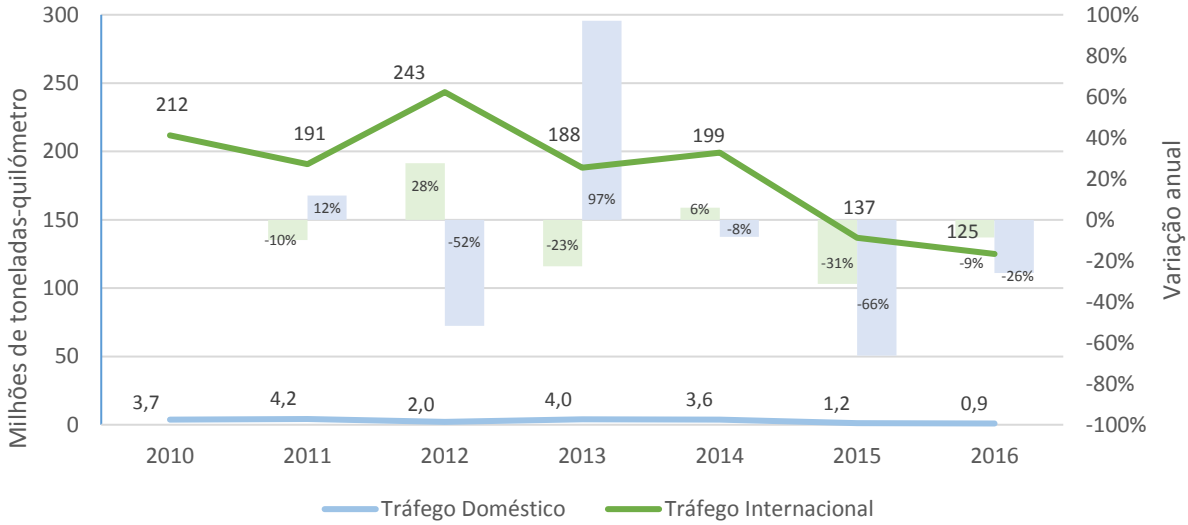
GRÁFICO 14 – Evolução das Toneladas-quilómetros realizadas em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Nota: Valores acumulados incluem carga, correio e passageiros

Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

GRÁFICO 15 – Evolução das Toneladas-quilómetros oferecidas em Tráfego Não Regular _ Doméstico e Internacional – 2010/2016



Nota: Valores acumulados incluem carga, correio e passageiros

Fonte: Formulários / Companhias Aéreas

O transporte de carga no segmento internacional foi marcado por variações acentuadas, com picos de atividade em 2012 e 2015. Em termos de toneladas-quilómetro realizadas em voos internacionais regista-se o seu decréscimo a partir de 2012. O segmento doméstico da carga não regular é pouco expressivo no quadro dos voos das operadoras respondentes.

A distância média percorrida pela carga transportada manteve-se aproximadamente constante ao longo dos anos reportados, seja no segmento internacional seja no domestico.

Anexo 1: Transportadoras incluídas no relatório, por ano de reporte

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
n = 13	n = 13	n = 16	n = 15	n = 17	n = 15	n = 16
Aero Vip - Companhia de Tranportes e Serviços Aéreos, S.A.	Aero Vip - Companhia de Tranportes e Serviços Aéreos, S.A.	Aero Vip - Companhia de Tranportes e Serviços Aéreos, S.A.	Aero Vip - Companhia de Tranportes e Serviços Aéreos, S.A.	Aero Vip - Companhia de Tranportes e Serviços Aéreos, S.A.	Aero Vip - Companhia de Tranportes e Serviços Aéreos, S.A.	Aero Vip - Companhia de Tranportes e Serviços Aéreos, S.A.
Air Nimbus - Operações Aéreas, S.A.	Air Nimbus - Operações Aéreas, S.A.	Air Nimbus - Operações Aéreas, S.A.	Air Nimbus - Operações Aéreas, S.A.	Air Nimbus - Operações Aéreas, S.A.	Air Nimbus - Operações Aéreas, S.A.	Air Nimbus - Operações Aéreas, S.A.
				EJME (Portugal) Aircraft Management, Lda.	EJME (Portugal) Aircraft Management, Lda.	EJME (Portugal) Aircraft Management, Lda.
Euro Atlantic Airways Transportes Aéreos, S.A.	Euro Atlantic Airways Transportes Aéreos, S.A.	Euro Atlantic Airways Transportes Aéreos, S.A.	Euro Atlantic Airways Transportes Aéreos, S.A.	Euro Atlantic Airways Transportes Aéreos, S.A.	Euro Atlantic Airways Transportes Aéreos, S.A.	Euro Atlantic Airways Transportes Aéreos, S.A.
Hi Fly - Transportes Aereos, S.A.	Hi Fly-Transportes Aereos, S.A.	Hi Fly-Transportes Aereos, S.A.	Hi Fly-Transportes Aereos, S.A.	Hi Fly-Transportes Aereos, S.A.	Hi Fly-Transportes Aereos, S.A.	Hi Fly-Transportes Aereos, S.A.
		LFAS - Lease Fly Aviation Services, S.A.	LFAS - Lease Fly Aviation Services, S.A.	LFAS - Lease Fly Aviation Services, S.A.	LFAS - Lease Fly Aviation Services, S.A.	LFAS - Lease Fly Aviation Services, S.A.
Masterjet Aviação Executiva, S.A.	Masterjet Aviação Executiva, S.A.	Masterjet Aviação Executiva, S.A.	Masterjet Aviação Executiva, S.A.	Masterjet Aviação Executiva, S.A.		
NETJETS - Transportes Aéreos, S.A.	NETJETS - Transportes Aéreos, S.A.	NETJETS - Transportes Aéreos, S.A.	NETJETS - Transportes Aéreos, S.A.	NETJETS - Transportes Aéreos, S.A.	NETJETS - Transportes Aéreos, S.A.	NETJETS - Transportes Aéreos, S.A.
Omni Aviação e Tecnologia S.A.	Omni Aviação e Tecnologia S.A.	Omni Aviação e Tecnologia S.A.	Omni Aviação e Tecnologia S.A.	Omni Aviação e Tecnologia S.A.	Omni Aviação e Tecnologia S.A.	Omni Aviação e Tecnologia S.A.
ORBEST, S.A.	ORBEST, S.A.	ORBEST, S.A.	ORBEST, S.A.	ORBEST, S.A.	ORBEST, S.A.	ORBEST, S.A.
		PHS - Premium Aviation and Handling Services, Sociedade Unipessoal, Lda.	PHS - Premium Aviation and Handling Services, Sociedade Unipessoal, Lda.	PHS - Premium Aviation and Handling Services, Sociedade Unipessoal, Lda.		PHS - Premium Aviation and Handling Services, Sociedade Unipessoal, Lda.
Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.	Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.	Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.	Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.	Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.	Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.	Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.
SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.	SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.	SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.	SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.	SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.	SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.	SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.
TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A.
		Valair Aviacao, Lda.	Valair Aviacao, Lda.	Valair Aviacao, Lda.	Valair Aviacao, Lda.	Valair Aviacao, Lda.
Vinair Aeroserviços, S.A.	Vinair Aeroserviços, S.A.	Vinair Aeroserviços, S.A.	Vinair Aeroserviços, S.A.	Vinair Aeroserviços, S.A.	Vinair Aeroserviços, S.A.	Vinair Aeroserviços, S.A.
White Airways, S.A.	White Airways, S.A.	White Airways, S.A.		White Airways, S.A.	White Airways, S.A.	White Airways, S.A.

www.anac.pt