



PRESS RELEASE

No. 95

Prejuízo na indústria de aviação segue em 2021

25 de novembro de 2020 (Genebra) – A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) divulgou a revisão das estimativas do desempenho do setor aéreo para 2020 e 2021. O prejuízo da indústria continuará alto em 2021, apesar da expectativa de melhora no desempenho durante o período da previsão.

- Para 2020, o prejuízo líquido estimado será de US\$ 118,5 bilhões (acima dos US\$ 84,3 bilhões previstos em junho).
- Para 2021, o prejuízo líquido estimado será de US\$ 38,7 bilhões (acima dos US\$ 15,8 bilhões previstos em junho).

Os fatores que influenciarão o desempenho em 2021 mostrarão avanços em 2020; com avanços no segundo semestre de 2021 após um primeiro semestre difícil. É possível que o corte agressivo de custos, somado a um aumento da demanda durante 2021 (devido à reabertura das fronteiras com testes e/ou ampla disponibilidade de uma vacina), resulte em um caixa positivo no quarto trimestre de 2021, antes do previsto anteriormente.

“Esta crise é devastadora e implacável. As companhias aéreas cortaram 45,8% dos custos, mas as receitas caíram 60,9%. Com isso, as companhias aéreas perderão US\$ 66 para cada passageiro transportado este ano, resultando em um prejuízo líquido total de US\$ 118,5 bilhões. Esse prejuízo reduzirá significativamente para US\$ 80 bilhões em 2021. Mas a perspectiva de prejuízo de US\$ 38,7 bilhões em 2021 não é motivo de comemoração. Precisamos reabrir as fronteiras com segurança, sem quarentena, para que as pessoas voem novamente. E com as companhias aéreas usando o restante de suas reservas pelo menos até o quarto trimestre de 2021, não há tempo a perder”, disse Alexandre de Juniac, diretor-geral e CEO da IATA.

2020

A crise da COVID-19 desafiou o setor para sua própria sobrevivência em 2020. Diante da queda de receita de meio trilhão de dólares (de US\$ 838 bilhões em 2019 para US\$ 328 bilhões em 2020), as companhias aéreas cortaram US\$ 365 bilhões em custos (de US\$ 795 bilhões em 2019 para US\$ 430 bilhões em 2020).

“A história registrará 2020 como o pior ano financeiro do setor, sem dúvida alguma. Em média, as companhias aéreas cortaram despesas de US\$ 1 bilhão por dia em 2020 e ainda acumularão perdas sem precedentes. Se não fosse a ajuda financeira de US\$ 173 bilhões dos governos, teríamos tido falências em grande escala”, disse de Juniac.

Todos os principais parâmetros operacionais do **transporte de passageiros** foram negativos:



- **O número de passageiros** deve despencar para 1,8 bilhão (60,5% abaixo dos 4,5 bilhões de passageiros em 2019). Este número é aproximadamente o mesmo que o setor registrou em 2003.
- **A receita do transporte de passageiros** deve cair para US\$ 191 bilhões, menos de um terço da receita de US\$ 612 bilhões registrada em 2019. Esse resultado será em grande parte causado pela queda de 66% na demanda de passageiros (medida em passageiro pagante-quilômetro/RPK). Os mercados internacionais foram atingidos de forma desproporcional, com queda de 75% na demanda. Os mercados domésticos, em grande parte impulsionados pela recuperação na China e Rússia, devem ter um desempenho melhor e terminar o ano 49% abaixo dos níveis de 2019.
- Outra fraqueza é demonstrada pelos **yields de passageiros**, que devem cair 8% em comparação a 2019, além de uma **taxa de ocupação de passageiros** baixa, que deve ser de 65,5%, inferior aos 82,5% registrados em 2019, um nível visto pela última vez em 1993.

Os parâmetros operacionais do transporte de **carga** apresentam desempenho significativamente melhor do que dos passageiros, mas ainda abaixo dos resultados de 2019:

- **O transporte aéreo de carga** em 2020 deverá ser de 54,2 milhões de toneladas, abaixo dos 61,3 milhões de toneladas transportados em 2019.
- **As receitas do transporte de carga** estão contrariando a tendência, aumentando de US\$ 102,4 bilhões, em 2019, para US\$ 117,7 bilhões em 2020. A queda de 45% na capacidade geral, impulsionada em grande parte pela queda considerável na demanda de passageiros que reduziu a capacidade de carga no porão das aeronaves (-24%), elevou os yields em 30% em 2020.

“O transporte aéreo de carga vem apresentando um desempenho melhor do que o transporte de passageiros, mas não pode compensar a queda nas receitas de passageiros. Contudo, a receita da carga tornou-se um componente significativamente maior da receita das companhias aéreas e está tornando possível às companhias aéreas que mantenham suas rotas internacionais mínimas”, disse de Juniac.

Em 2019, o transporte de carga representou 12% da receita e deve aumentar para 36% em 2020.

2021

Espera-se que o desempenho financeiro das companhias aéreas melhore significativamente em 2021, mesmo prevalecendo as perdas historicamente altas. O prejuízo esperado de US\$ 38,7 bilhões em 2021 ficará atrás apenas do de 2020.

Supondo que exista abertura parcial das fronteiras até meados de 2021 (por meio de testes ou disponibilidade crescente de uma vacina), espera-se que as receitas gerais devam aumentar e atingir US\$ 459 bilhões (melhoria de US\$ 131 bilhões com relação à 2020, mas ainda 45% abaixo dos US\$ 838 bilhões relatados em 2019). Em comparação, os custos devem aumentar apenas US\$ 61 bilhões, propiciando um melhor desempenho financeiro geral. Ainda assim, as companhias aéreas perderão US\$ 13,78 para cada passageiro transportado. No final de 2021, as receitas mais fortes



devem melhorar a situação, mas o primeiro semestre do próximo ano ainda parece extremamente desafiador.

O número de passageiros deve aumentar para 2,8 bilhões em 2021. Isso representa um bilhão de viajantes a mais do que em 2020, porém, ainda 1,7 bilhão a menos em relação a 2019. Os yields de passageiros devem permanecer inalterados e a taxa de ocupação deve aumentar para 72,7% (melhora em relação à taxa de 65,5% esperada para 2020, mas bem abaixo da taxa de 82,5% de 2019).

O desempenho do transporte aéreo de carga deve continuar forte. A maior confiança nos negócios e o papel importante que a carga aérea deve desempenhar na distribuição de vacinas ajudarão a aumentar os volumes de carga para 61,2 milhões de toneladas (acima dos 54,2 milhões de toneladas em 2020 e basicamente igual os 61,3 milhões de toneladas transportadas em 2019). A redução contínua da capacidade devido à lenta retomada da capacidade no porão de aeronaves de passageiros combinada à maior proporção de carga sensível ao tempo e à temperatura (vacinas) resultará em aumento adicional de 5% nos yields. Isso contribuirá para um forte desempenho nas receitas de carga, que devem atingir a alta histórica de US\$ 139,8 bilhões.

Desafios da retomada

O setor deve relatar um desempenho melhor em 2021 em relação a 2020, mas o caminho para a recuperação deve ser longo e difícil. O volume de passageiros não deve voltar aos níveis de 2019 antes de 2024, na melhor das hipóteses, com os mercados domésticos se recuperando mais rápido do que os serviços internacionais. Vários desafios importantes precisam de atenção urgente:

Níveis de endividamento e suporte financeiro: As companhias aéreas estão sobrevivendo com o suporte financeiro dos governos. Mesmo depois de US\$ 173 bilhões de apoio governamental de vários em 2020, cada companhia aérea tem em média apenas 8,5 meses de reserva para sobreviver. Muitas têm menos tempo, pois o setor entra em um período crítico por conta do inverno no hemisfério norte, caracterizado pela baixa demanda mesmo em tempos normais. Embora o uso de reservas tenha diminuído desde o pico da crise, as companhias aéreas ainda devem usar em média US\$ 6,8 bilhões por mês durante o primeiro semestre de 2021, antes que o caixa do setor fique positivo novamente, no quarto trimestre.

“Os danos financeiros desta crise são graves. O apoio governamental mantém as companhias aéreas vivas, porém, mais ajuda será provavelmente necessária, pois a crise continua além do que qualquer um poderia ter previsto. E esse suporte deve vir em formas que não aumentem a já elevada dívida, que chegou a US\$ 651 bilhões. Ajudar as companhias aéreas até que se recuperem é um dos investimentos mais importantes que os governos podem fazer. Isso salvará empregos e dará início à retomada do setor de viagens e turismo, que representa 10% do PIB global”, disse de Juniac.

Fronteiras fechadas/quarentena: Os principais fatores que dificultam a recuperação do setor são as restrições às viagens e as medidas de quarentena, que efetivamente impedem a volta das viagens. A solução mais imediata e crítica é a reabertura segura das fronteiras usando testes sistemáticos para COVID-19. No longo prazo, a ampla disponibilidade de vacinas para a COVID-19 deve manter as fronteiras abertas sem testes ou restrições, mas o prazo para a disponibilidade da vacina é incerto.



“Temos a capacidade de retomar as viagens com segurança implementando testes sistemáticos. Não podemos esperar até a disponibilização da vacina. Enquanto isso, estamos nos preparando para a distribuição eficiente das vacinas. Mas o teste é a solução imediata para a retomada das viagens aéreas de forma significativa. Com 46 milhões de empregos em risco só no setor de viagens e turismo devido à queda acentuada das viagens aéreas, devemos agir rapidamente com as soluções disponíveis. Temos testes rápidos, precisos e escalonáveis, que podem detectar o vírus com segurança. As companhias aéreas estão prontas. O sustento de milhões está nas mãos de governos e autoridades de saúde pública. Os governos entenderam a importância do setor de transporte aéreo viável e investiram bilhões para mantê-lo em operação. Agora, eles precisam proteger esses investimentos, garantindo às companhias aéreas os meios para fazer negócios com segurança”, disse de Juniac.

Confiança

“Os números não poderiam ser piores. Mas existe uma saída. Com o apoio financeiro contínuo dos governos para manter as companhias aéreas financeiramente viáveis e o uso de testes para permitir viagens sem quarentena, já contamos com um plano para superar o pior imediatamente. E no longo prazo, o progresso no desenvolvimento das vacinas é animador. E o mais importante é que as pessoas não perderam o desejo de viajar. A resposta do mercado até mesmo às pequenas medidas para suspender a quarentena é imediata e forte. Nos lugares onde os obstáculos foram removidos, as viagens se recuperaram. A sede de liberdade de voar não foi eliminada pela crise. Temos todos os motivos para manter o otimismo quando os governos usarem testes para abrir as fronteiras. E precisamos fazer isso acontecer rápido”, disse de Juniac.

Resumo por região

Embora todas as regiões sejam afetadas pela crise, as companhias aéreas com mercados domésticos maiores ou com grandes operações de carga apresentam melhor desempenho. As diferenças entre as regiões serão maiores em 2021, com as transportadoras da Ásia-Pacífico e América do Norte apresentando reduções mais significativas nas perdas.

Região	Demanda 2020 versus 2019	Capacidade 2020 versus 2019	Lucros 2020	Demanda 2021 versus 2020 (versus 2019)	Capacidade 2021 versus 2020 (versus 2019)	Lucros 2021
Global	-66,3%	-57,6%	-\$118,5 bi	+50,4% (-50%)	+35,5% (-43%)	-\$38,7 bi
América do Norte	-66,0%	-51,6%	-\$45,8 bi	+60,5% (-45%)	+36,4% (-34%)	-\$11,0 bi
	<ul style="list-style-type: none">As companhias aéreas da América do Norte apresentaram recuperação antecipada no mercado doméstico dos Estados Unidos (o maior mercado doméstico do mundo) e já se reestruturaram de forma mais ampla do que outras regiões, apoiando seu desempenho financeiro líder do setor pré-crise.					
Europa	-70,0%	-62,4%	-\$26,9 bi	+47,5% (-56%)	+35,5% (-49%)	-\$11,9 bi



	<ul style="list-style-type: none"> As companhias aéreas da Europa dependem muito das receitas do mercado internacional; além disso, as economias foram atingidas por uma segunda onda forte de COVID-19 e, portanto, receitas mais fortes não devem chegar antes do final de 2021 com a ampla disponibilidade de uma vacina (mas não em países em desenvolvimento extremos de seus mercados). 					
Ásia-Pacífico	-62,0%	-55,1%	-\$31,7 bi	+50,0% (-43%)	+38,4% (-38%)	-\$7,5 bi
	<ul style="list-style-type: none"> As companhias aéreas e a economia da China lideram a recuperação, com o grande mercado doméstico chinês permitindo o retorno à lucratividade até o fim de 2020. O sucesso no controle do vírus ajuda outras partes da região, antes da distribuição da vacina. A importância da carga é outro fator que faz com que esta região tenha um desempenho financeiro mais forte do que outras regiões. 					
Oriente Médio	-73,0%	-64,5%	-\$7,1 bi	+43,0% (-61%)	+23,6% (-56%)	-\$3,3 bi
	<ul style="list-style-type: none"> As companhias aéreas do Oriente Médio enfrentam o desafio de conectar o tráfego nos hubs do Golfo e em outros lugares, pois os mercados de viagens aéreas de longa distância estão demorando para reabrir. Porém, as companhias aéreas desta região aumentaram o transporte de carga, representando uma pequena compensação. 					
América Latina	-64,0%	-60%	-\$5,0 bi	+39,0% (-50%)	+34,3% (-46%)	-\$3,3 bi
	<ul style="list-style-type: none"> As companhias aéreas da América Latina receberam pouco apoio do governo, levando à algumas falências, e a contenção da COVID-19 tem sido um desafio. Alguns mercados importantes permaneceram abertos e as viagens aéreas tiveram a ajuda da abertura das fronteiras com a exigência de teste negativo para COVID-19, em vez da quarentena. No entanto, a distribuição da vacina e a vacinação podem estar um pouco atrasado em relação aos mercados mais desenvolvidos, levando a uma recuperação mais demorada do desempenho financeiro. 					
África	-72,0%	-62,8%	-\$2,0 bi	+35,0% (-62%)	+21,5% (-55%)	-\$1,7 bi
	<ul style="list-style-type: none"> As companhias aéreas da África também receberam pouco apoio do governo, causando falências. A relativa falta de instalações para o transporte de produtos que exigem refrigeração na região pode atrasar a distribuição de vacinas, então esta região deve apresentar atraso na recuperação do desempenho financeiro. 					

[Veja o relatório sobre o desempenho econômico do setor de companhias aéreas](#)

[Veja a apresentação sobre as perspectivas para o setor de transporte aéreo e companhias aéreas](#)

[Veja as análises estatísticas do setor](#)

Field Code Changed

Field Code Changed

Field Code Changed

- IATA -



Para obter mais detalhes, entre em contato com:

Corporate Communications

Tel.: +41 22 770 2967

E-mail: corpcomms@iata.org

Field Code Changed

Notas aos editores:

A IATA (International Air Transport Association) representa cerca de 290 companhias aéreas, que compõem 82% do tráfego aéreo global.

Siga-nos no Twitter: twitter.com/iata para verificar anúncios, posicionamentos e outras informações úteis sobre o setor.

Field Code Changed