

OUTUBRO DE 2025

BOLETIM DE LOGÍSTICA

O MERCADO DE CARGA AÉREA E A MOVIMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO: UM RETRATO INTERNACIONAL E BRASILEIRO



 [infrasaoficial](#)
 [infra.oficial](#)
 [infra-oficial](#)
 [infrasa.oficial](#)

 observatório@infrasa.gov.br
 institucional@infrasa.gov.br
 www.ontl.infrasa.gov.br
 www.infrasa.gov.br

The background image shows an airport tarmac. On the left, the large engine of a cargo plane is visible. To the right, a yellow cargo truck is loaded with several pallets of cardboard boxes. The boxes are secured with black straps. The scene is brightly lit, suggesting daytime.

OUTUBRO DE 2025

BOLETIM DE LOGÍSTICA

O MERCADO DE CARGAS AÉREAS E A MOVIMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO: UM RETRATO INTERNACIONAL E BRASILEIRO

EQUIPE

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Luiz Inácio Lula da Silva

INFRA S.A.

DIRETOR-PRESIDENTE

Jorge Luiz Macedo Bastos

DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

Elisabeth Alves da Silva Braga

DIRETOR DE EMPREENDIMENTOS

André Luis Ludolfo da Silva

DIRETOR DE PLANEJAMENTO

Cristiano Della Giustina

DIRETOR DE MERCADO E INOVAÇÃO

Marcelo Vinaud Prado

Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL

Infra S.A.

Endereço: SAUS, Quadra 01, Bloco G, Lotes 3 e 5, Asa Sul, Brasília - DF - 70.070-010

E-mail: ontl@infrasa.gov.br / institucional@infrasa.gov.br

Site: www.infrasa.gov.br / www.ontl.infrasa.gov.br

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

José Renan Vasconcelos Calheiros Filho

SUPERINTENDENTE DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO

Lilian de Alencar Pinto Campos

GERENTE DE INOVAÇÃO

Sirléa de Fátima Ferreira Leal Moura

COLABORADORES

Patrícia Bertozzi - Consultora PNUD

Nícolas Guimarães Ohofugi

Venina de Souza Oliveira

Adriana Vanessa Mendes Moreira- Diagramação



O transporte aéreo de cargas sempre desempenhou uma função importante na matriz de transportes mundial, proporcionando a distribuição de bens em longas distâncias com reduzido tempo de viagem, criando a oportunidade de atendimento em uma escala global. Com a diversificação do modelo de negócios de comércio, ampliando a área de abrangência pelo uso de plataformas internacionais de comércio eletrônico (*e-commerce*), principalmente após a pandemia de Covid-19, afetou-se diretamente o mercado internacional de transporte no mundo, com efeitos no setor aéreo de cargas.

A motivação deste boletim é apresentar o atual mercado de cargas aéreas brasileiro, com destaque para as importações e exportações. Inicia-se com uma breve apresentação dos números globais de exportação mundiais e a movimentação de cargas aéreas das principais rotas internacionais nos últimos anos. Em seguida apresenta-se um enquadramento da movimentação de cargas aéreas em um período de 10 anos, destacando as principais rotas nacionais e internacionais. Para finalizar, são apresentadas as principais estratégias para adaptar o mercado nacional de carga aérea às novas demandas de transporte de produtos de comércio eletrônico.

BREVE HISTÓRICO DO TRANSPORTE ÁEREO DE CARGAS



Primeiro voo postal autorizado, 1911



Primeiro serviço de correio aéreo, 1918

Imagens: https://about.usps.com/who/profile/history/galleries/gallery-airmail.htm?utm_source=chatgpt.com

Em 1918 o primeiro transporte regular de carga aérea foi realizado nos Estados Unidos da América, com o serviço postal entre *Washington, Philadelphia* e *New York*, utilizando aeronaves e pilotos do exército. Ainda no mesmo ano o serviço passou a ser oferecido pelo Departamento Postal Americano com frota e pessoal próprio. Em 1922 foram estabelecidas condições para melhoria de oferta de rotas aéreas para serviços postais e, em 1925, a empresa privada *Ryan Airlines*, passou a operar um serviço aéreo regular entre Los Angeles e São Diego. Com o aumento de demanda de serviços postais, entre 1926 e 1927 o Departamento Postal Americano transferiu sua operação aérea para companhias privadas e promulgou a Lei de Contratação de Serviços Postais Aéreos. Para regulamentar o mercado, também foi promulgada a Ata do Comércio Aéreo, designando à Secretaria de Comércio Americano a função de estabelecer as rotas aéreas de transporte de passageiros e postais. Com este novo mercado, diversas empresas aéreas passaram a disputar os contratos de serviços postais, que normalmente eram partilhados com o transporte de passageiros, para viabilizar economicamente a rota. Em 1934 o Presidente americano mandou cancelar todos os contratos de serviços postal aéreo, passando o mesmo a ser realizado pela *US Army Air Corps*. A consequência foi a redução de rotas de serviços postais e união das maiores empresas aéreas da época, como *American Airlines*, *Eastern Airlines*, *TWA* e *United Airlines*, para pressionar a administração pública para retomar contratos, tendo garantido 15 dos 32 contratos de serviços postais.

Em paralelo aos serviços postais aéreos, com o desenvolvimento da produção em série nos Estados Unidos da América e em alguns países europeus, como no Reino Unido e na Alemanha, criou-se o conceito de economia de escala nas linhas de produção. Neste conceito, algumas indústrias passaram a produzir bens, a serem distribuídos em todo o mundo, aumentando a necessidade de transporte internacional e intercontinental, com novas rotas regulares e aumento de volume de cargas. Alguns produtos de alto valor agregado ou vitais para a manutenção de linhas de produção, passaram a ser transportados por avião, garantindo assim a conectividade, a rapidez e a segurança.

BREVE HISTÓRICO DO TRANSPORTE ÁEREO DE CARGAS



Imagens: https://www.jal.com/en/company/aircraft/index_1961s.html

Com a consolidação do Japão, na década de 1960, como um país de inovação no setor industrial, novas rotas de comércio internacional foram estabelecidas e o setor de transportes, a incluir o modo aéreo, teve de se adaptar à lógica de gestão japonesa, com os novos conceitos de *just in time* e gestão da qualidade total.

Com a ampliação do comércio mundial a partir da década de 1980 e o avanço em inovação, tanto na parte de gestão das organizações, quanto de tecnologia digital com aumento maciço de computadores, associado a uma política neoliberal, o setor aéreo assumiu uma função estratégica para a movimentação de bens. O aumento da competitividade e da concorrência, a ampliação econômica e geográfica do mercado, exigiram avanços do setor aéreo para atender à crescente demanda. O aumento da capacidade de aeronaves para o transporte de cargas, a melhoria da gestão corporativa, a constante busca pela redução de custos fixos, foram essenciais para o setor ampliar a oferta e garantir melhor desempenho em sua cadeia logística.

BREVE HISTÓRICO DO TRANSPORTE ÁEREO DE CARGAS



No Brasil, os efeitos da ampliação do comércio mundial, ocorrida em meados da década de 1980, começaram a ser percebidos, mas ainda com impacto reduzido pelo cenário de estagnação econômica e de alto índice inflacionário. Com as restrições orçamentárias da Administração Pública Federal para investimento em infraestrutura frente ao intenso desenvolvimento urbano e desafios de um mercado mundial em rápida ampliação, levou o Governo Federal em 1990 a publicar a Lei n.º 8.031¹ criando o Programa Nacional de Desestatização. O setor aéreo, até então com rígida intervenção estatal, que definia rotas, tarifas e limitava o número de empresas aéreas estrangeiras viu, a partir de 1992 com a política de desregulamentações, um aumento de competitividade com novas empresas e a redução de preço, ampliando a movimentação de passageiros e cargas. Entretanto, algumas empresas nacionais, que até então operavam em um mercado restrito, passaram a enfrentar dificuldades financeiras, passando por processos de encerramento ou entraram num processo de fusão e aquisição. A liberalização do setor aéreo brasileiro permitiu recolocar o país no sentido da modernização e de expansão do setor, que foi consolidada na década seguinte, com a estabilização econômica proporcionada pelo Plano Real.

Imagem: Thiago Mattar
<https://www.jetphotos.com/photo/5796804>

¹A Lei n.º 8.031 de 12 de abril de 1990 foi revogada pela Lei n.º 9.491 de 10 de setembro de 1997.



No início do século XXI, o mundo caminhou no sentido da globalização, passando o Brasil a ter um protagonismo mundial na cadeia produtiva pela exportação de *commodities*. Criou-se um paradigma nos mercados internacionais, com duas vertentes de desenvolvimento, distintas, mas interligadas. Na primeira vertente, tem-se a consolidação da acumulação de capital, com início em 1914 pela deflagração da Primeira Guerra Mundial. Esta vertente teve diversas fases, como a industrialização, a consolidação de grandes organizações, as crises financeiras, a maciça intervenção pública, a expansão de consumo, o neoliberalismo, a era da tecnologia digital, entre outras que condicionaram o capitalismo contemporâneo e livre mercado mundial. Para a segunda vertente, iniciada na década de 1980, tem-se a implementação de políticas de neoliberalização, com a privatização de empresas públicas, a desregulamentação de setores econômicos e do mercado financeiro, os avanços na área de tecnologia da comunicação, com reflexos diretos no processo de desindustrialização dos países ocidentais. Assim, de forma progressiva, a produção mundial concentrada em alguns países, foi transferida para países em desenvolvimento, como na África, Ásia e América Latina, incluindo o Brasil.

Neste mundo de escala global, a escala local desempenha papel determinante na cadeia produtiva, criando limitações ou oportunidades. O transporte aéreo, com sua superior capacidade de unificar espaço e tempo comparativamente a outros modos, destaca-se na cadeia produtiva, promovendo operações logísticas a otimizar a distribuição de bens de alto valor agregado, perecíveis e sensíveis ao tempo.



A pandemia de Covid-19 somente reforçou a importância do setor aéreo de cargas pelas suas características de unificar espaço e tempo, garantindo ao longo de 2020 o abastecimento da cadeia produtiva de bens essenciais para atender a crise sanitária mundial. Com a disrupção das cadeias de suprimentos globais, muitos setores enfrentaram desafios devido ao fechamento de fronteiras, interrupção de linhas de produção e queda na disponibilidade de transporte terrestre e marítimo. O setor aéreo de cargas desempenhou um papel fundamental na manutenção das cadeias produtivas, destacando o transporte de equipamentos e suprimentos hospitalares e de produtos farmacêuticos, medicamentos e testes da doença, alimentos perecíveis e equipamentos tecnológicos/eletrônicos. O transporte das vacinas contra a Covid-19 foi uma das operações logísticas mais desafiadoras já realizadas no mundo moderno, tanto pelo aspecto de distribuição mundial, quanto pelo aspecto de garantia do produto, porque a vacina de um dos fabricantes farmacêuticos precisava ser mantida a temperaturas extremamente baixas, o que exigia uma cadeia de frio rigorosa e transporte aéreo rápido. Muitas aeronaves foram adaptadas para garantir que as vacinas chegassem rapidamente aos países de destino, especialmente naqueles de grande população e nos países de baixa renda populacional.

Durante a pandemia, enquanto o transporte aéreo de passageiros foi afetado pelas medidas de limitação de movimentação de pessoas (*lockdown*), para o transporte de cargas houve um aumento de demanda. As empresas especializadas no transporte aéreo de cargas precisaram adaptar rapidamente suas operações para atender à crescente demanda, garantir o cumprimento de protocolos de segurança e agilizar o envio de cargas prioritárias. Empresas especializadas em transporte aéreo de cargas, como a *FedEx*, *UPS*, *DHL* dentre outras, ampliaram as rotas de serviços e adaptaram suas aeronaves. Ao mesmo tempo, muitas companhias aéreas regulares de serviço de passageiros, expandiram suas operações de carga, oferecendo mais espaço para bens e ajudando a atender ao aumento da demanda global.

Imagem: Capitão Cláudio / 1ºGTT; Tenente Assis / 1º/15º GAV; Soldados Siqueira e Jesus Alves/ BASP.
<https://www.fab.mil.br/>



O transporte aéreo de cargas foi um pilar fundamental para a recuperação econômica de vários países após o pico da pandemia de Covid-19. À medida que as vacinas e os tratamentos foram sendo distribuídos ao longo do mundo, o setor aéreo ajudou a restaurar as cadeias de suprimentos contribuindo para a retomada das atividades comerciais. O transporte rápido de produtos foi crucial para impulsionar a produção industrial, garantir o fornecimento de bens de consumo e permitir que as empresas retomassem suas operações, especialmente em setores que dependiam de entrega *just-in-time* e de alta flexibilidade logística.

Embora o setor aéreo tenha enfrentado desafios sem precedentes com a pandemia de Covid-19, ele demonstrou sua resiliência e importância para a recuperação econômica global, consolidando novos mercados de atendimento, com aumento de produtos eletrônicos, peças e componentes. Em fase de era digital, os espaços geográficos contemplados para a produção geral e circulação do capital, para o caso das indústrias de média e alta tecnologia, dispõem da criação acelerada das condições gerais de produção, cumprindo a função de ligação entre a produção e a circulação de capital. Assim, atividades como superar a distância e viabilizar o encurtamento do tempo de percurso da carga, estão intrinsicamente ligadas às relações econômicas e aos investimentos necessários para promover os modos, os investimentos em infraestrutura de transportes e armazenamento, as estratégias comerciais e o planejamento e gestão da cadeia logística.

O SETOR DE CARGA AÉREA MUNDIAL EM NÚMEROS

De acordo com a *International Air Transport Association* (IATA)², o mercado mundial de carga aérea encerrou dezembro de 2024 com resultados expressivos. A demanda global, medida em toneladas-quilômetro de carga (CTK), apresentou crescimento de 6,1% em relação a dezembro de 2023, enquanto a capacidade disponível (ACTK) avançou 3,7% no mesmo período. Esse descompasso entre a expansão da demanda e da oferta resultou em um acréscimo de 1,0 ponto percentual no fator de carga (CLF), que atingiu 47,3% no último mês do ano.

Na análise acumulada de 2024 frente a 2023, a demanda global por transporte aéreo de carga avançou 11,3%, enquanto a capacidade ofertada cresceu 7,4%, revelando um uso mais eficiente da malha disponível. Como consequência, o fator de carga médio do ano atingiu 45,9%, um aumento de 1,6 ponto percentual em relação ao desempenho de 2023. Esses indicadores reforçam que a indústria fechou o ano em trajetória de crescimento, beneficiada por maior dinamismo do comércio internacional, pelo fortalecimento do *e-commerce* e por condições de mercado mais favoráveis ao equilíbrio entre oferta e demanda.

Mercado de Carga Aérea – dezembro 2024

Continente	Participação no mercado ¹	Dezembro de 2024 (% ano a ano)				Dezembro de 2024 (% acumulado no ano)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt)	CLF (nível)	CTK	ACTK	CLF (%-pt)	CLF (nível)
Ásia Pacífico	34,2%	8,4%	6,4%	0,9%	49,1%	14,5%	11,3%	1,3%	47,2%
América Norte	25,8%	5,3%	2,1%	1,3%	42,1%	6,6%	3,4%	1,2%	40,3%
Europa	21,5%	5,1%	3,7%	0,8%	56,7%	11,2%	7,8%	1,6%	53,7%
Oriente Médio	13,6%	3,3%	0,2%	1,4%	47,3%	13,0%	5,5%	3,1%	46,9%
América Latina	2,9%	10,9%	8,4%	0,8%	33,5%	12,6%	7,9%	1,5%	36,6%
África	2,0%	- 0,9%	1,8%	- 1,1%	41,5%	8,5%	13,6%	-2,0%	41,8%
Mercado Total	100%	6,1%	3,7%	1,0%	47,3%	11,3%	7,4%	1,6%	45,9%

Nota: (1) percentual dos CTKs (toneladas-quilômetro de carga paga) da indústria em 2024.

CTK - *Cargo Tonne Kilometres* (Toneladas-Quilômetro de Carga), mede a demanda de carga aérea.

ACTK - *Available Cargo Tonne-Kilometers* (Toneladas-Quilômetro de Carga Disponível), mede a capacidade de carga aérea.

CLF (%-pt) - *Cargo Load Factor* (Fator de Carga) em pontos percentuais, mostra a mudança no CLF em relação ao mesmo período do ano anterior.

CLF (nível) - *Cargo Load Factor* (Fator de Carga) em nível, a porcentagem da capacidade que foi utilizada.

Fonte: IATA, 2025. Disponível em <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports>.

² IATA, 2024. Disponível em <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports>

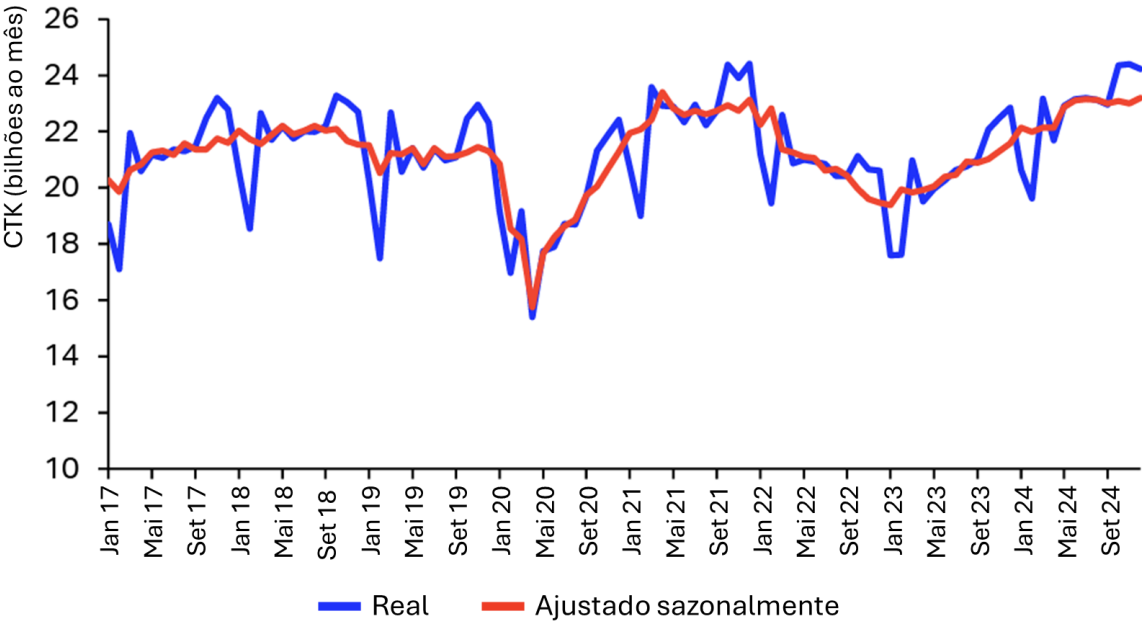
O SETOR DE CARGA AÉREA MUNDIAL EM NÚMEROS

No mercado da América Latina, no qual se insere o Brasil, os resultados de 2024 foram ainda mais robustos do que a média mundial. Em dezembro, a demanda (CTK) cresceu 10,9% em relação ao mesmo mês do ano anterior, enquanto a capacidade (ACTK) avançou 8,4%. Esse desempenho levou a um incremento de 0,8 ponto percentual no fator de carga (CLF), que atingiu 33,5% no mês.

Na análise acumulada do ano, o crescimento da demanda latino-americana foi de 12,6%, frente a um aumento de 7,9% da capacidade. Com isso, o CLF médio regional alcançou 36,6%, o que representa um ganho de 1,5 ponto percentual em relação a 2023. Esses números demonstram que a região manteve ritmo de expansão consistente, sustentado principalmente pelo fortalecimento das cadeias de comércio intrarregional e pelo papel crescente dos fluxos de exportação de produtos perecíveis e manufaturados de alto valor agregado.

Como o setor aéreo apresenta considerável elasticidade ao crescimento econômico, são observadas no contexto histórico oscilações de movimentação de cargas, no entanto, como coloca a IATA¹, com a aplicação de sazonalidade, o valor da demanda global por carga aérea (CTK) manteve sua trajetória de crescimento em dezembro, registrando alta de 6,1% em relação ao mesmo período de 2023. Esse resultado marcou o 17º mês consecutivo de expansão, reforçando a tendência positiva observada ao longo de 2024. Na comparação mensal, porém, após o ajuste sazonal, o crescimento foi mais moderado, de 0,9%, indicando estabilidade no ritmo de expansão.

CTK da Indústria, em bilhões – 2017 a 2024

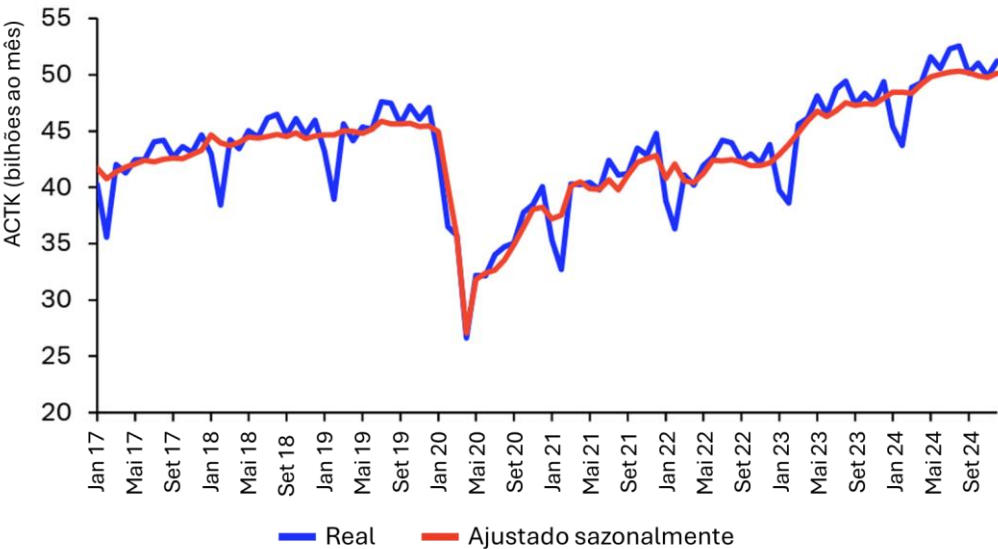


Fonte: IATA, 2025. Disponível em <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports>

O SETOR DE CARGA AÉREA MUNDIAL EM NÚMEROS

No último mês analisado, a capacidade de carga aérea (ACTK) registrou crescimento de 3,7% em relação a dezembro de 2023. Na comparação mensal, ajustada sazonalmente, houve aumento moderado de 0,7%, revertendo três meses consecutivos de retração. No acumulado de 2024, os volumes de ACTK superaram o total de 2023 em 7,4%, estabelecendo um novo patamar de referência para o setor.

ACTK da Indústria, em bilhões – 2017 a 2024

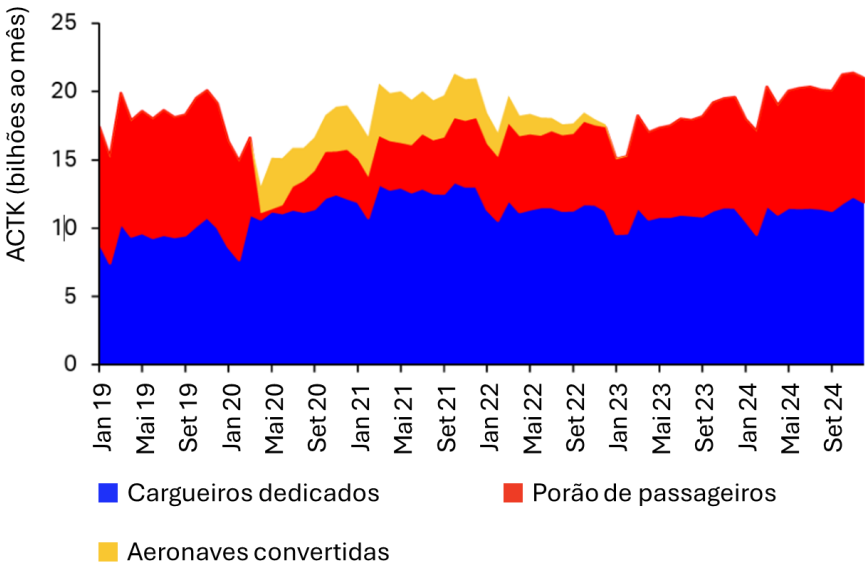


Fonte: IATA, 2024. Disponível em <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports>

Em dezembro de 2024, a capacidade internacional de carga aérea avançou 5,2% em relação ao mesmo mês do ano anterior, sustentada principalmente pela expansão da capacidade nos porões de aeronaves de passageiros, que cresceu 6,5% e completou 45 meses consecutivos de aumento. Esse segmento representou 53,9% da capacidade internacional, acima dos 53,2% observados em 2023, consolidando sua importância no transporte de carga. Já os cargueiros dedicados (*freighters*) registraram aumento de 3,8%, mantendo nove meses seguidos de alta, mas com participação levemente reduzida, de 46,8% em dezembro de 2023 para 46,1% em 2024.

No acumulado do ano, a participação dos porões de aeronaves de passageiros atingiu 54,8% da capacidade internacional, enquanto os cargueiros dedicados responderam por 45,2%, frente a 52,5% e 47,5%, respectivamente, em 2023. Esses resultados evidenciam a retomada gradual da utilização das aeronaves de passageiros como elemento central na oferta de capacidade de carga aérea.

ACTK Internacional por tipo de negócio de carga, em bilhões – 2019 a 2023

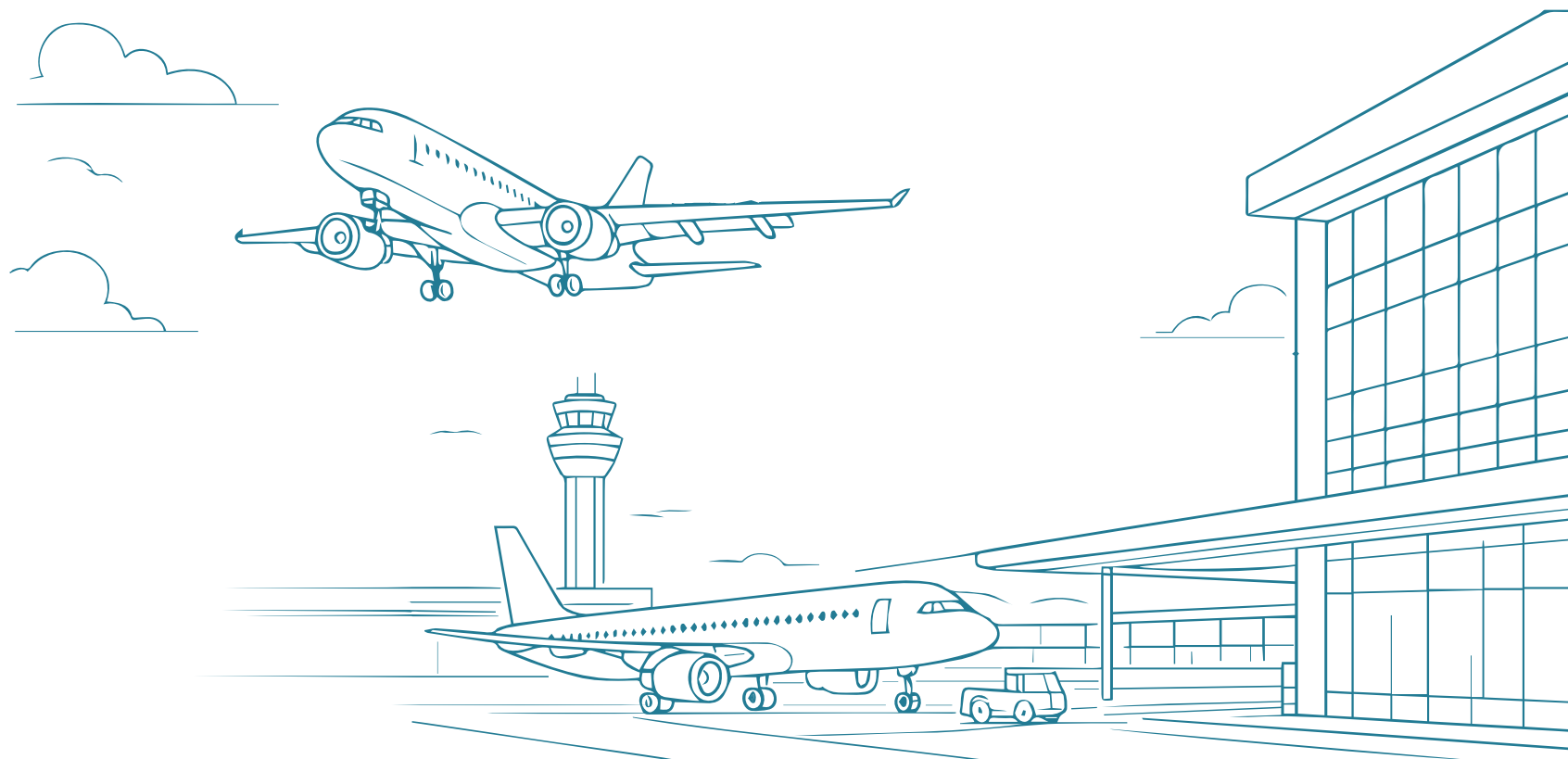


Fonte: IATA, 2025. Disponível em <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports>

O SETOR DE CARGA AÉREA MUNDIAL EM NÚMEROS

O *Airports Council International (ACI)³ World* lançou a edição de 2025 do seu *World Airport Traffic Dataset*, descrito como o método mais abrangente e confiável do setor para classificação global de aeroportos. O referido documento abrange mais de 2.800 aeroportos, em mais de 185 países e territórios, e fornece um panorama abrangente da demanda e atividade do transporte aéreo global em 2024. Entre os dados apresentados, está o *ranking* dos 20 maiores aeroportos do mundo em movimentação de carga aérea e correio em 2024, considerando os volumes carregados e descarregados em toneladas. Ao todo, a lista reflete os *hubs* mais estratégicos para a logística internacional, evidenciando tanto aeroportos tradicionais, que se mantêm entre os líderes, quanto aqueles que ganharam relevância significativa no período.

Segundo o relatório em 2024, o transporte aéreo de cargas apresentou retomada consistente, movimentando aproximadamente 127 milhões de toneladas, o que representa um avanço de 9,9% em comparação com 2023 e de 4,1% frente a 2019. Os 20 maiores *hubs* de carga foram responsáveis por 52,2 milhões de toneladas, registrando alta de 9% em relação ao ano anterior e 10,8% acima do período pré-pandemia. Entre os fatores que impulsionaram esse crescimento estão: a expansão do *e-commerce*, a necessidade de alternativas ao transporte marítimo e a queda nos custos do combustível da aviação.



³ACI, 2025. Disponível em <https://aci.aero>

O SETOR DE CARGA AÉREA MUNDIAL EM NÚMEROS

Posição 2024	Posição 2023	Posição2019	Aeroporto	2024 (Toneladas)	% Variação vs 2023	% Variação vs 2019
1	1	1	Hong Kong, Hong Kong (HKG)	4.938.211	14,1	2,7
2	3	3	Shanghai, China (PVG)	3.778.331	9,8	4
3	2	2	Memphis, USA (MEM)	3.754.236	-3,3	-13,2
4	4	6	Anchorage, USA (ANC**)	3.699.284	9,4	34,7
5	6	4	Louisville, USA (SDF)	3.152.969	15,6	13
6	5	5	Incheon, Korea (ICN)	2.946.902	7,4	6,6
7	12	12	Miami, USA (MIA)	2.753.450	9	31,6
8	8	8	Doha, Qatar (DOH)	2.616.849	11,1	18,1
9	17	11	Guangzhou, China (CAN)	2.381.921	17,3	24
10	9	9	Taipei, Taiwan (TPE)	2.270.974	7,5	4,1
11	7	7	Dubai, UAE (DXB)	2.176.815	20,5	-13,4
12	9	13	Los Angeles, USA (LAX)	2.174.455	2,1	3,9
13	13	18	Chicago, USA (ORD)	2.074.006	8,8	18
14	18	15	Singapore, Singapore (SIN)	2.008.300	14,1	22,4
15	12	10	Tokyo, Japan (NRT)	2.004.716	5,1	-4,7
16	14	16	Frankfurt, Germany (FRA)	1.991.048	6,5	4,8
17	19	47	Istanbul, Turkey (IST)	1.984.744	23,8	289,6
18	15	21	Paris, France (CDG)	1.918.461	2,3	23,6
19	20	24	Shenzhen, China (SZX)	1.881.468	17,6	46,6
20	14	26	Cincinnati, USA (CVG)	1.695.904	-10,8	49,7



Ranking dos 20 aeroportos mundiais com maior movimentação de carga e correio carregados e descarregados em toneladas – Ano Base 2024

Ranking 2024	Ranking 2023	Ranking 2019	Aeroporto	2024 (Toneladas)	% Variação vs 2023	% Variação vs 2019
1	1	1	Hong Kong, Hong Kong (HKG)	4.938.211	14,1	2,7
2	3	3	Shanghai, China (PVG)	3.778.331	9,8	4,0
3	2	2	Memphis, USA (MEM)	3.754.236	-3,3	-13,2
4	4	6	Anchorage, USA (ANC*)	3.699.284	9,4	34,7
5	6	4	Louisville, USA (SDF)	3.152.969	15,6	13,0
6	5	5	Incheon, Korea (ICN)	2.946.902	7,4	6,6
7	7	12	Miami, USA (MIA)	2.753.450	9	31,6
8	8	8	Doha, Qatar (DOH)	2.616.849	11,1	18,1
9	11	17	Guangzhou, China (CAN)	2.381.901	17,3	24,0
10	10	9	Taipei, Taiwan (TPE)	2.270.974	7,5	4,1
11	17	7	Dubai, UAE (DXB)	2.176.843	20,5	-13,4
12	9	13	Los Angeles, USA (LAX)	2.174.455	2,1	3,9
13	13	18	Chicago, USA (ORD)	2.074.006	8,8	18,0
14	18	15	Singapore, Singapore (SIN)	2.008.300	14,1	-2,4
15	12	10	Tokyo, Japan (NRT)	2.004.716	5,1	-4,7
16	16	14	Frankfurt, Germany (FRA)	1.991.048	6,5	-4,8
17	19	47	Istanbul, Turkey (IST)	1.984.744	23,8	289,6
18	15	11	Paris, France (CDG)	1.914.681	2,3	-8,9
19	20	24	Shenzhen, China (SZX)	1.881.468	17,6	46,6
20	14	26	Cincinnati, USA (CVG)	1.695.904	-10,8	49,7

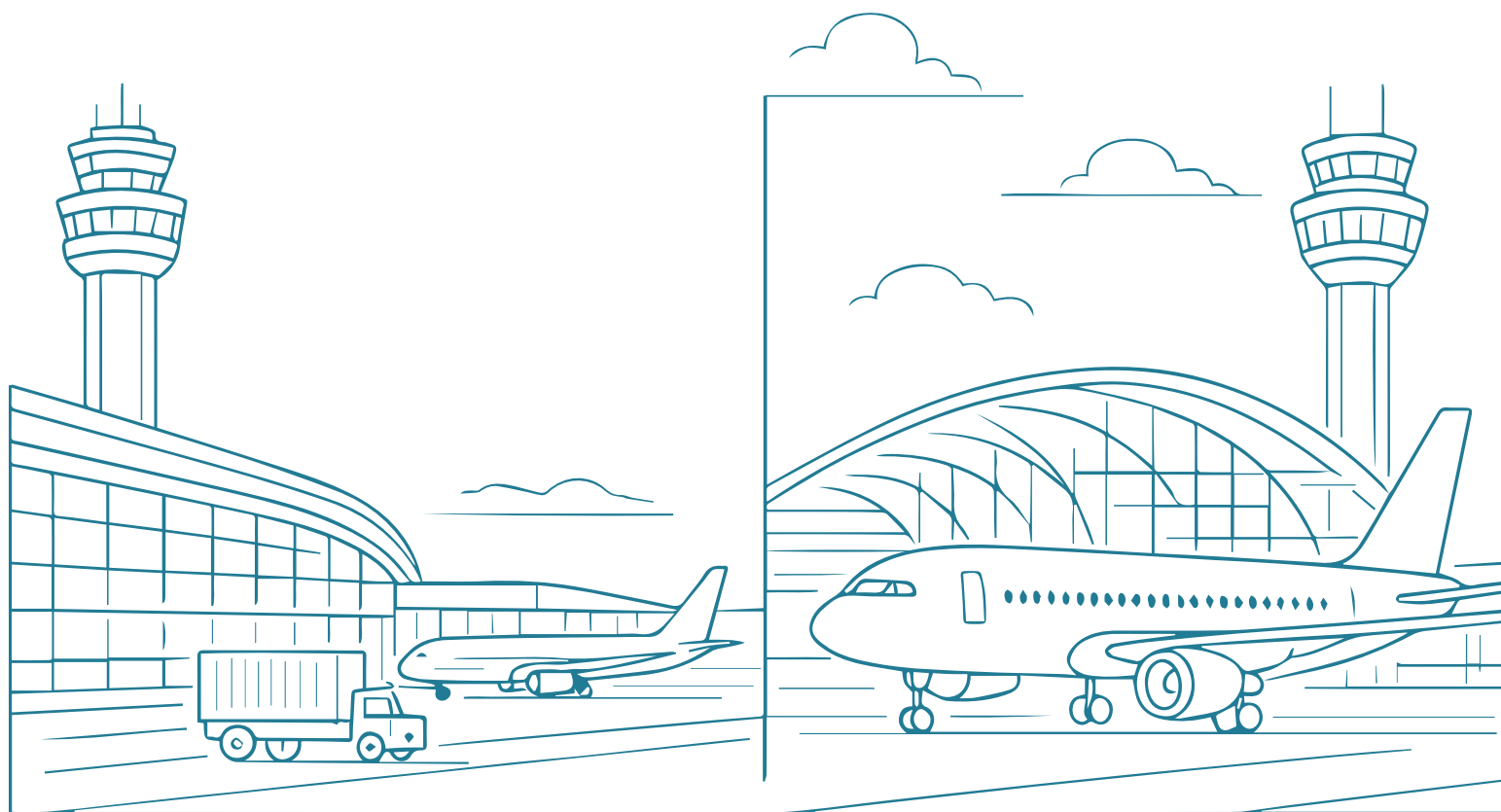
* Inclui carga em trânsito. Fonte: ACI, 2024. Disponível em <https://aci.aero>

O SETOR DE CARGA AÉREA MUNDIAL EM NÚMEROS

Em 2024, Hong Kong (HKG) liderou com 4,9 milhões de toneladas movimentadas, aumento de 14,1% em relação a 2023. Shanghai (PVG) ocupou a segunda posição, com crescimento de 9,8%, seguido por Memphis (MEM), que registrou retração de 3,3% frente ao ano anterior. Outros *hubs* norte-americanos apresentaram resultados distintos: Anchorage (ANC) cresceu 9,4%, enquanto Louisville (SDF) avançou 15,6%, reforçando a presença dos Estados Unidos entre os principais aeroportos de carga.

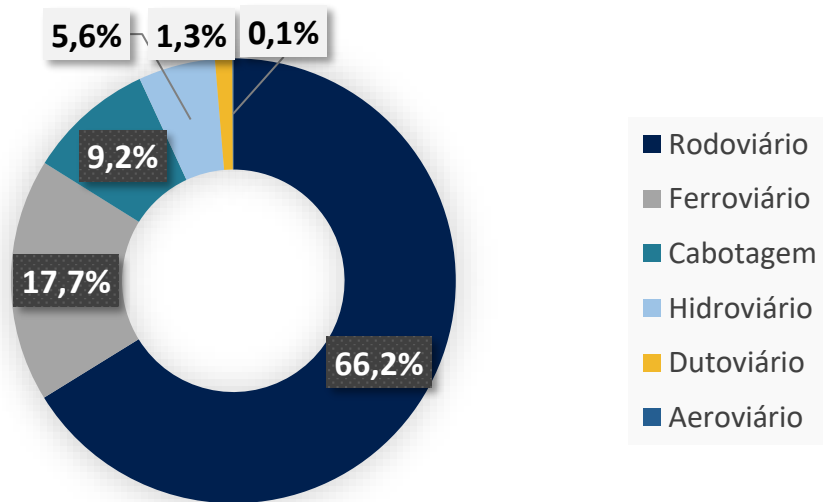
A movimentação também foi marcada por ganhos relevantes em alguns *hubs* internacionais. Guangzhou (CAN) apresentou variação positiva de 17,3% em relação a 2023, enquanto Dubai (DXB) registrou 20,5%, passando do 17º para o 11º lugar no ranking. Entre os destaques, está Istambul (IST), com expansão de 23,8% frente ao ano anterior e 289,6% em relação a 2019, alcançando a 17ª posição em 2024.

Por outro lado, alguns aeroportos registraram desempenho negativo. Memphis (MEM) apresentou queda acumulada de 13,2% em relação a 2019. Dubai (DXB), apesar da recuperação recente, ainda operou 13,4% abaixo dos níveis de 2019. Já Cincinnati (CVG) apresentou retração de 10,8% em 2024, embora tenha registrado crescimento de 49,7% em relação a 2019.



No Brasil o transporte aéreo foi responsável por cerca 0,1% da movimentação de cargas em TKU⁴, que para um país de dimensões continentais, é muito restrito quando se comparado com a movimentação nos Estados Unidos da América. A oferta de serviços aéreos para movimentação de carga tem abrangência mundial, a utilizar aeronaves cargueiras, aeronaves com carga e passageiros, em voos regulares ou não regulares. A vantajosidade deste modo é proporcionar deslocamentos em curto intervalo de tempo, podendo conectar locais distantes e remotos como nenhum outro tipo de transporte. Apesar dos benefícios de tempo e abrangência, três aspectos limitam o seu uso: peso e tamanho dos produtos transportados; alto custo por tonelada transportada e necessidade de infraestrutura aeroportuária.

Matriz de transportes no Brasil para movimentação de cargas (em TKU)



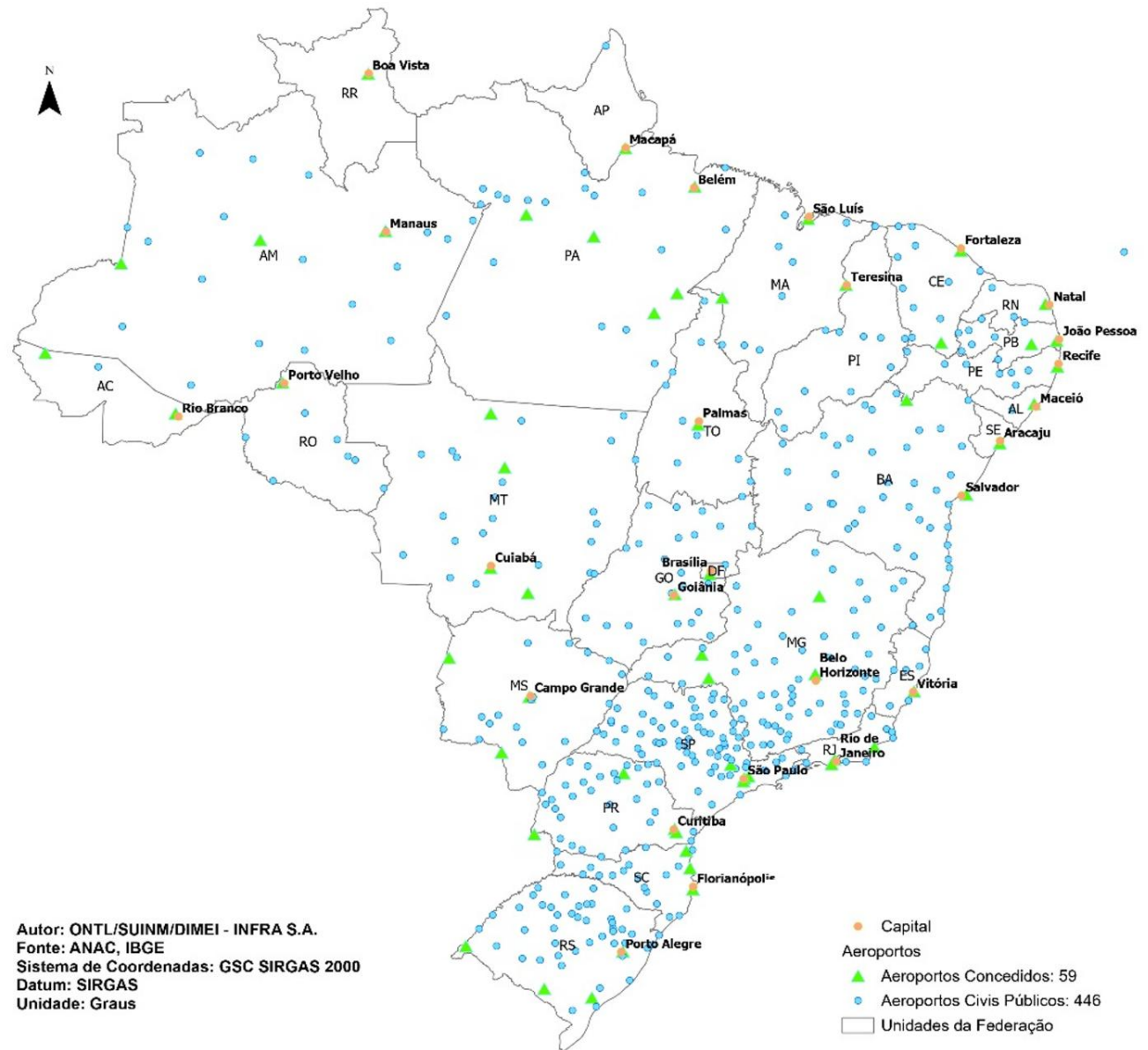
Fonte: Plano Nacional de Logística – PNL 2035 (EPL S.A., 2021)

Quanto à infraestrutura aeroportuária brasileira, como descrito pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (2025)⁵, o ano de 2024 registrou uma redução de 5,1% na quantidade de aeroportos que receberam voos regulares domésticos, passando de 158 instalações em 2023 para 150 em 2024. Dentre os motivos da redução dessas instalações, destaca-se as enchentes que ocorreram no Rio Grande do Sul em 2024, reduzindo de 12 para 7 o número de aeroportos em operação. A região do Nordeste, passou a oferecer voos regulares domésticos em 42 instalações em 2024, enquanto em 2023 eram 40 instalações, o que representa um crescimento de 5% em um ano. Para a região Norte, houve redução no número de instalações no período de 2023 a 2024 de -14%, passando de 42 instalações para 36 com voos regulares domésticos. Destaca-se o estado de Minas Gerais, que em 2023 tinha 12 instalações aeroportuárias com voos regulares domésticos e passou a ter 14 instalações em 2024, ou seja, um crescimento de 17%.

⁴ Plano Nacional de Logística – PNL 2035, EPL S.A. (2021)

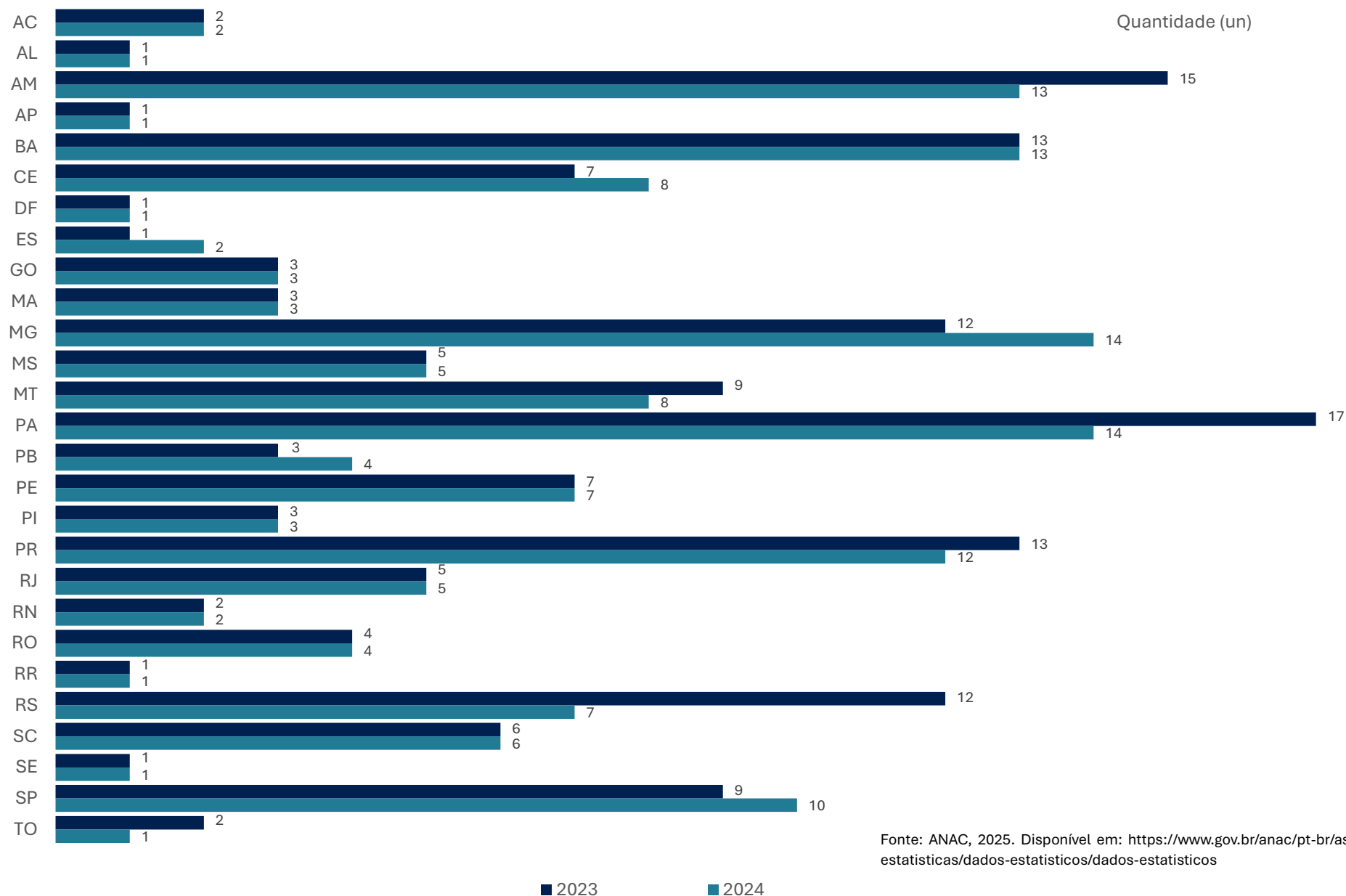
⁵ Anuário do Transporte Aéreo – Sumário Executivo – 2024, ANAC (2025)

Aeroportos públicos e concedidos em 2024



Fonte: Infra S.A. (2025)

Evolução de infraestrutura aeroportuária nacional com voos regulares – 2023 a 2024

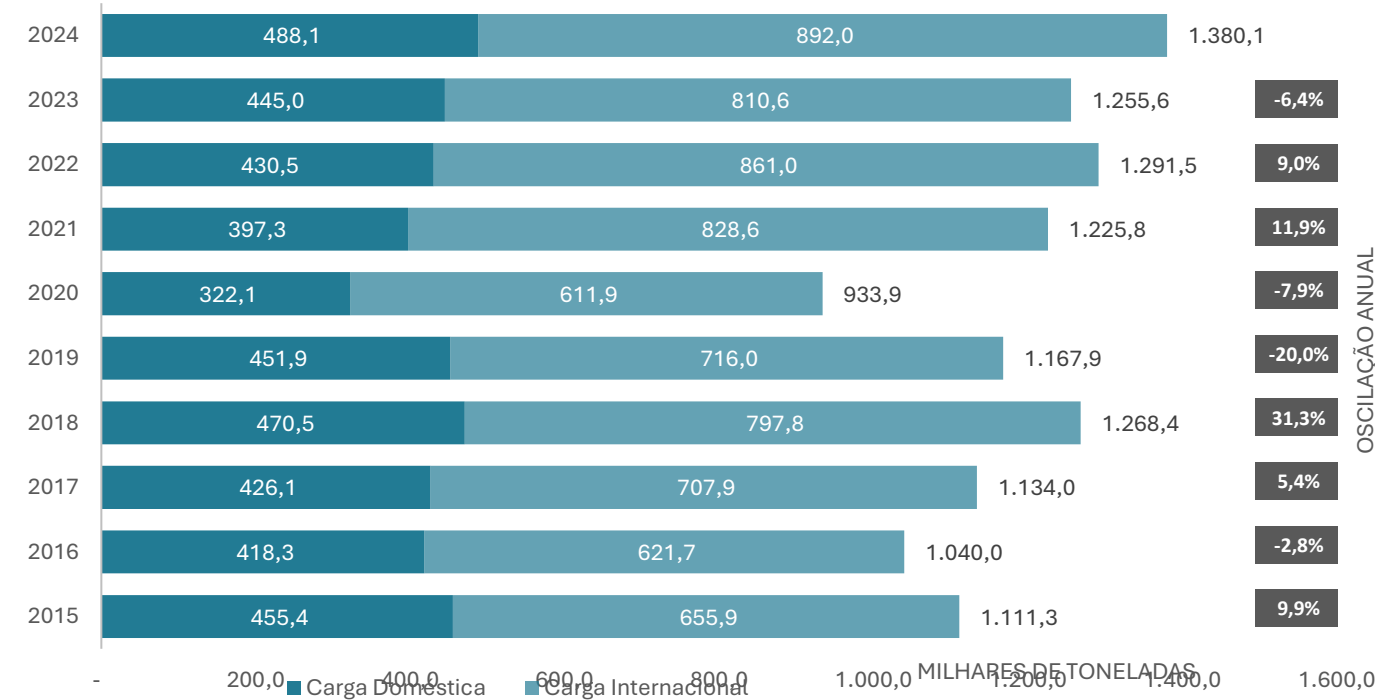


Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

O setor aéreo brasileiro em 2024 manteve a tendência de recuperação de suas operações após os impactos da pandemia de Covid-19. Como apurado pela ANAC ⁶, somando-se os mercados doméstico e internacional, foram realizados, em 2024, mais de 927 mil voos regulares e não-regulares, representando aumento de oferta aérea de 1,6% em relação a 2023, e 98,6% da oferta registrada em 2019, colocando 2024 como o segundo melhor desempenho do mercado aéreo brasileiro desde o início da série histórica, em 2000, atrás apenas do ano de 2019.

Com relação a movimentação de carga aérea durante 2024, em peso, foram movimentados cerca de 1.380 milhares de toneladas ⁷, representando aumento de aproximadamente 10% em relação ao ano de 2023, tornando-se recorde da série histórica desde 2000. Nota-se que para a carga internacional os 4 últimos anos registraram um patamar de peso acima de 800 milhares de toneladas, o que nunca havia sido observado no Brasil. Do total de cargas pagas e correios transportadas pelo modo aéreo, 64,6% foram de cargas internacionais, e o restante atendeu ao mercado interno brasileiro, seguindo a tendência observada nos últimos 10 anos, nos quais foi observada prevalência da movimentação proveniente do mercado externo.

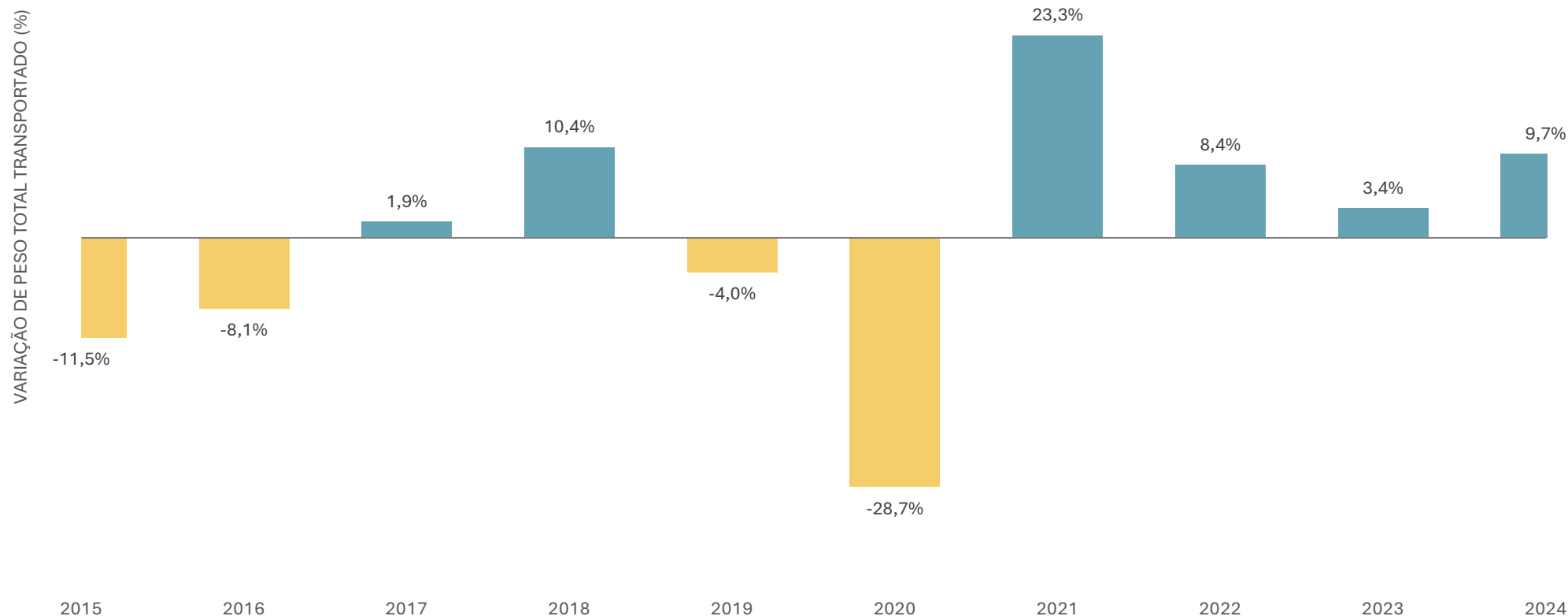
Evolução do transporte de carga aérea paga e correio no Brasil
2015 a 2024 (em milhares de toneladas)



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

⁶ Anuário do Transporte Aéreo – Sumário Executivo – 2024, ANAC (2025).
⁷ Carga paga e correios.

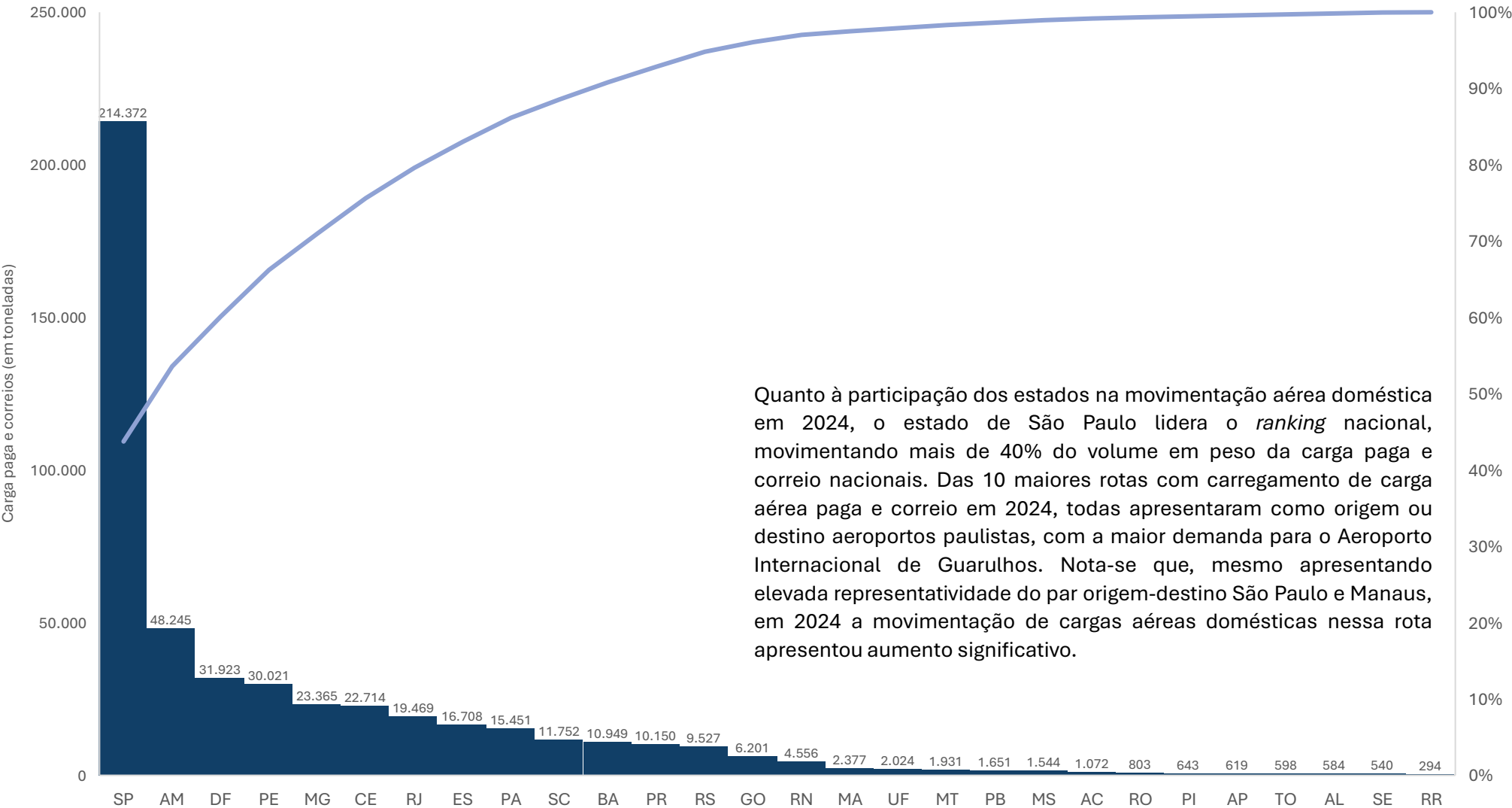
Variação anual da carga aérea doméstica – carga paga e correio – 2015 a 2024 (% de peso)



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

Analisando a movimentação aérea doméstica ao longo dos últimos 10 anos para carga paga e correio, observa-se pela primeira vez números maiores que o valor observado no período pré-pandemia (2019), com aumento de 9,7%.

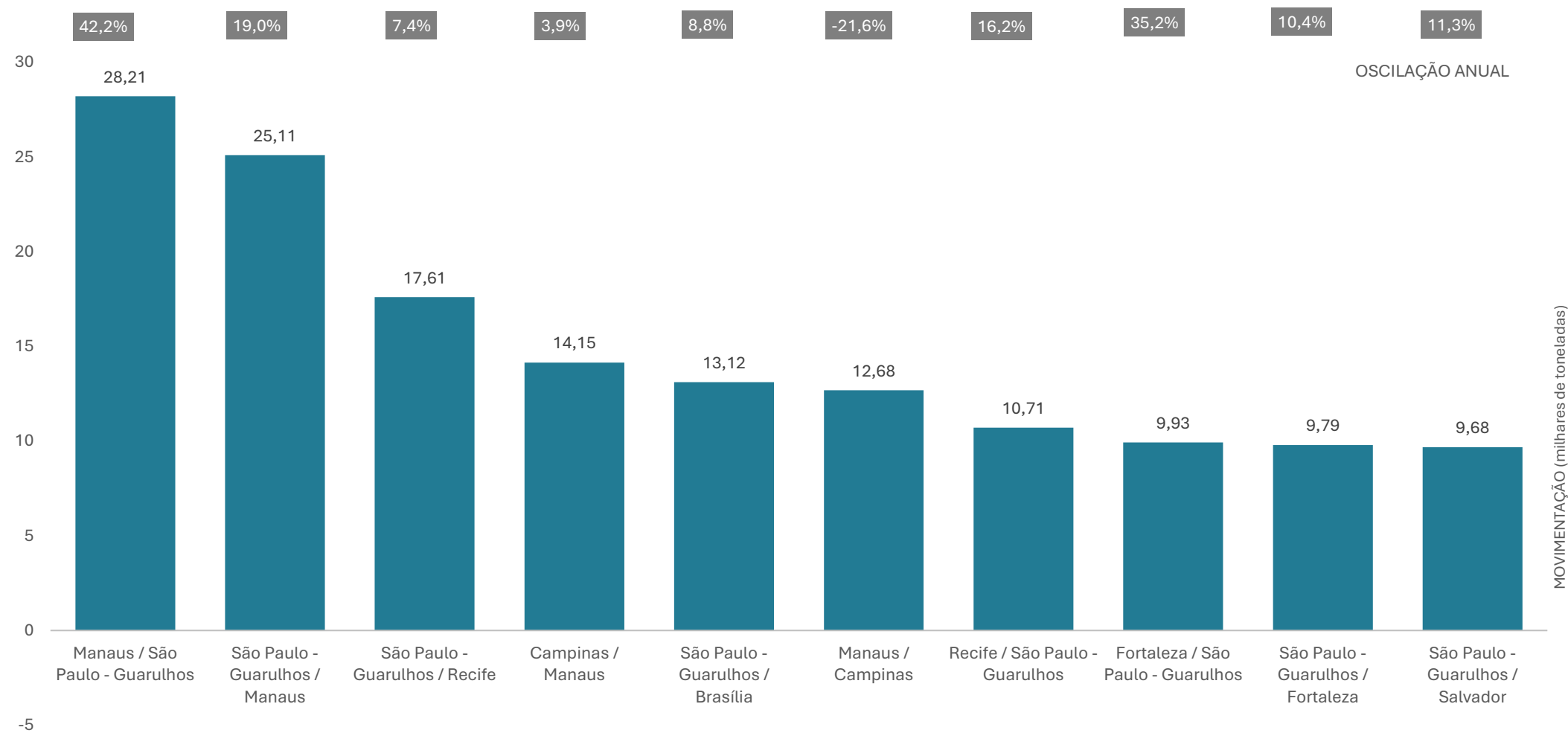
Participação, por Estado, em movimentação de carga aérea paga e correio no Brasil – 2024 (em toneladas)



Quanto à participação dos estados na movimentação aérea doméstica em 2024, o estado de São Paulo lidera o *ranking* nacional, movimentando mais de 40% do volume em peso da carga paga e correio nacionais. Das 10 maiores rotas com carregamento de carga aérea paga e correio em 2024, todas apresentaram como origem ou destino aeroportos paulistas, com a maior demanda para o Aeroporto Internacional de Guarulhos. Nota-se que, mesmo apresentando elevada representatividade do par origem-destino São Paulo e Manaus, em 2024 a movimentação de cargas aéreas domésticas nessa rota apresentou aumento significativo.

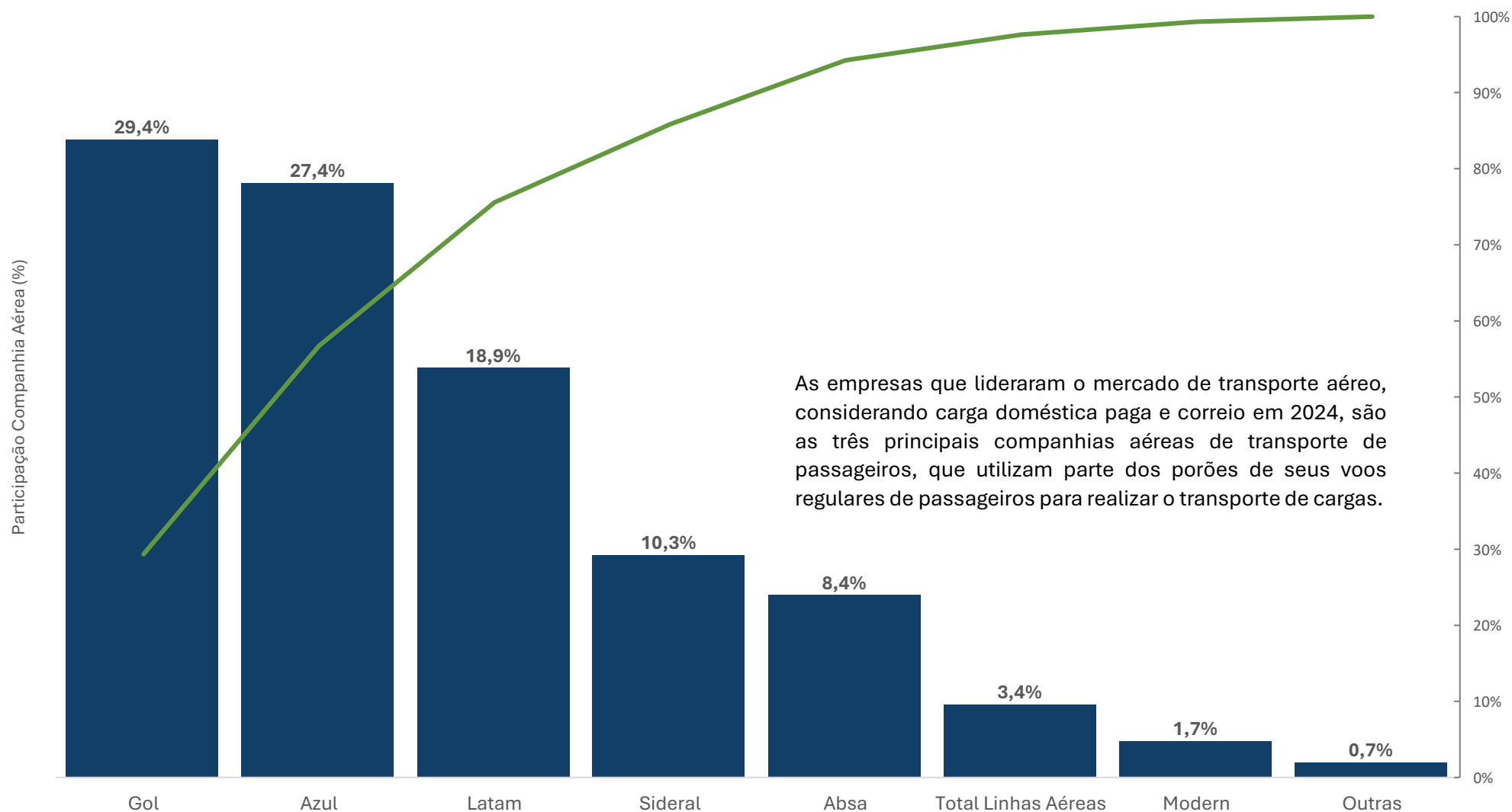
Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

Classificação das 10 maiores rotas de carga aérea doméstica no Brasil em 2024 (em toneladas)



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

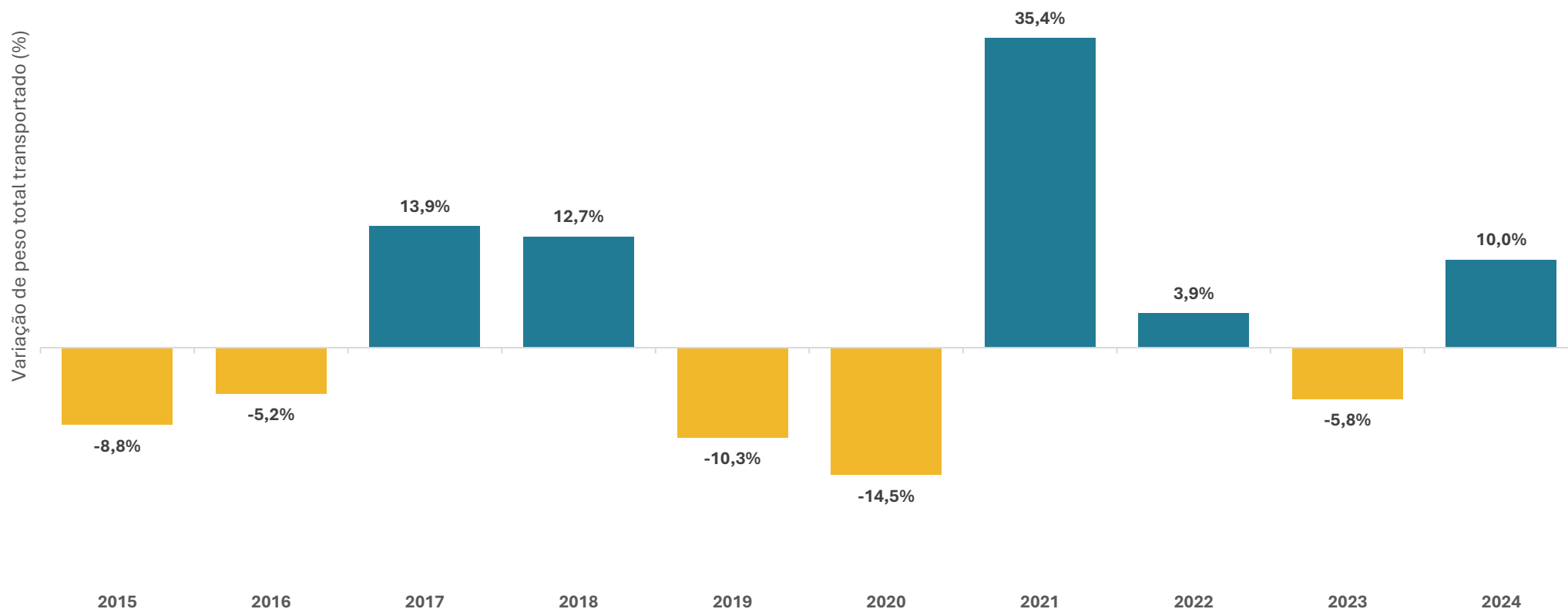
Participação de companhias aéreas em movimentação de carga aérea paga e correio no Brasil – 2024



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

Variação anual no transporte de carga aérea paga e correio internacional – 2015 a 2024 (% de peso)

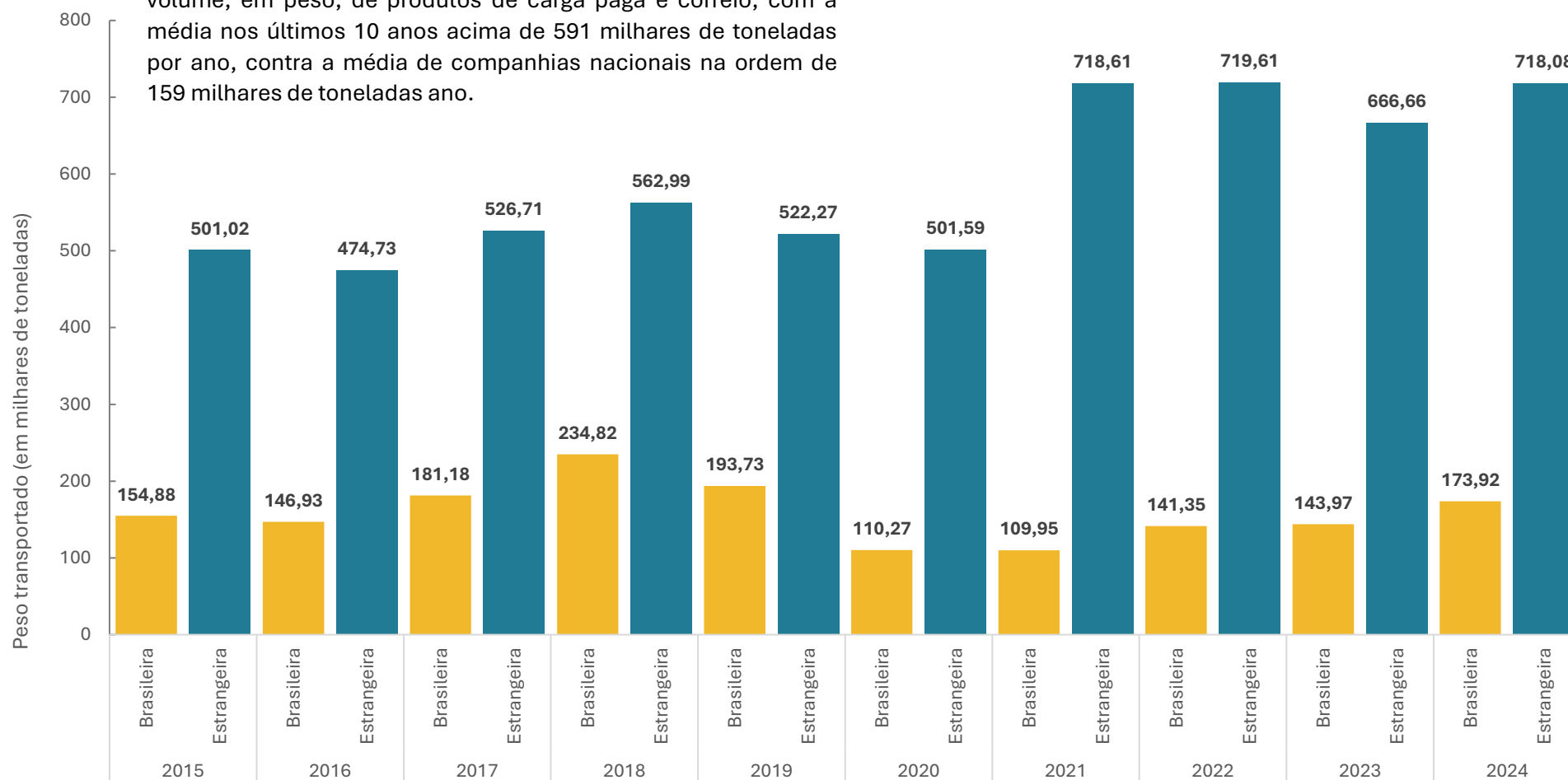
Quanto à movimentação de carga aérea tendo como origem ou destino mercados internacionais, também se registra uma oscilação na quantidade de peso transportado nos últimos 10 anos, mas desde 2021 o peso das cargas está acima de 800 milhares de toneladas ano. Entretanto em 2024 esse valor ficou próximo de 900 milhares de toneladas ano, colocando a movimentação de cargas pagas e correio no Brasil em um patamar nunca observado.



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

Evolução da distribuição de volume de carga aérea paga e correio internacional entre empresas aéreas nacionais e estrangeiras – 2015 a 2024 (em milhares de toneladas)

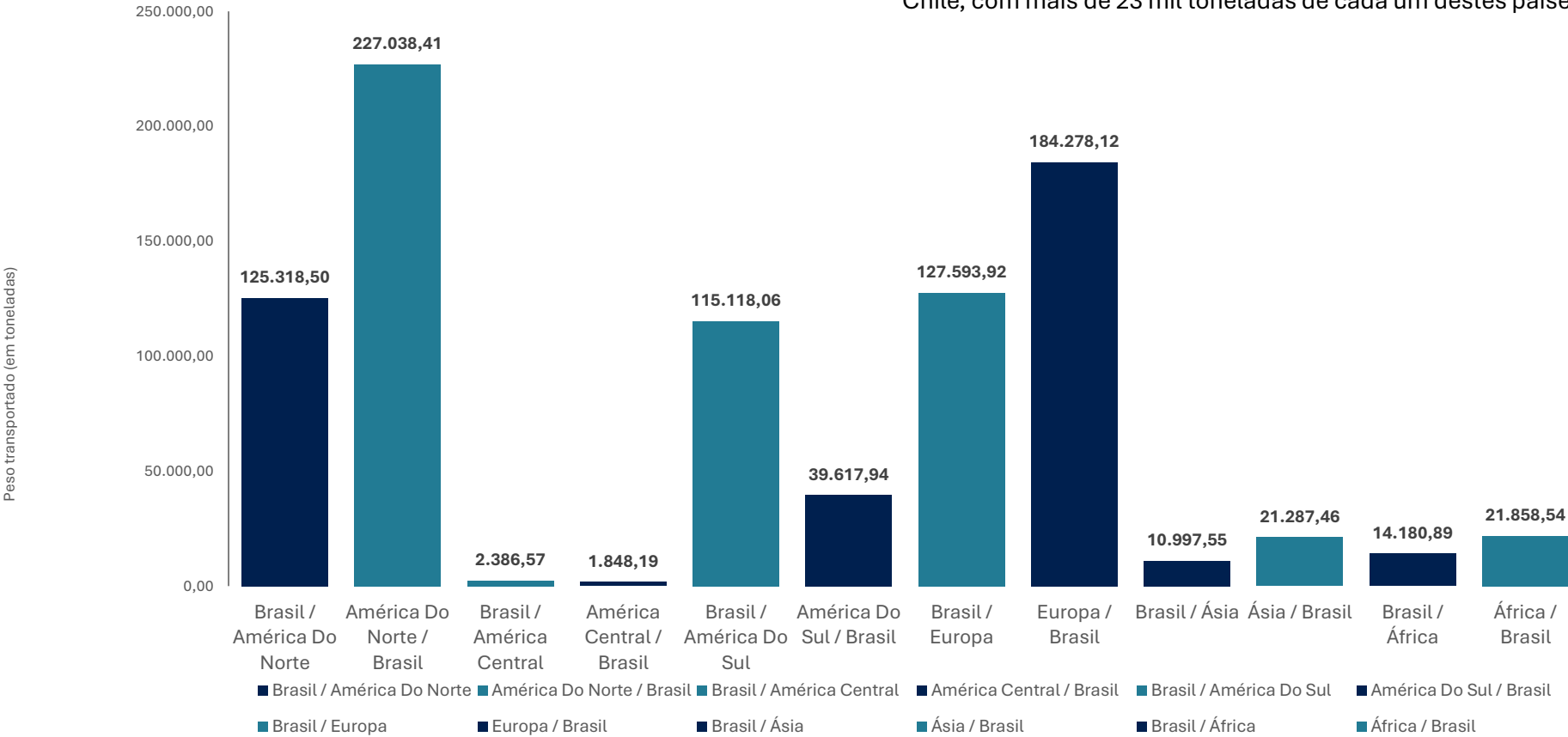
Ainda em relação ao mercado internacional de cargas, as companhias aéreas internacionais movimentam um maior volume, em peso, de produtos de carga paga e correio, com a média nos últimos 10 anos acima de 591 milhares de toneladas por ano, contra a média de companhias nacionais na ordem de 159 milhares de toneladas ano.



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

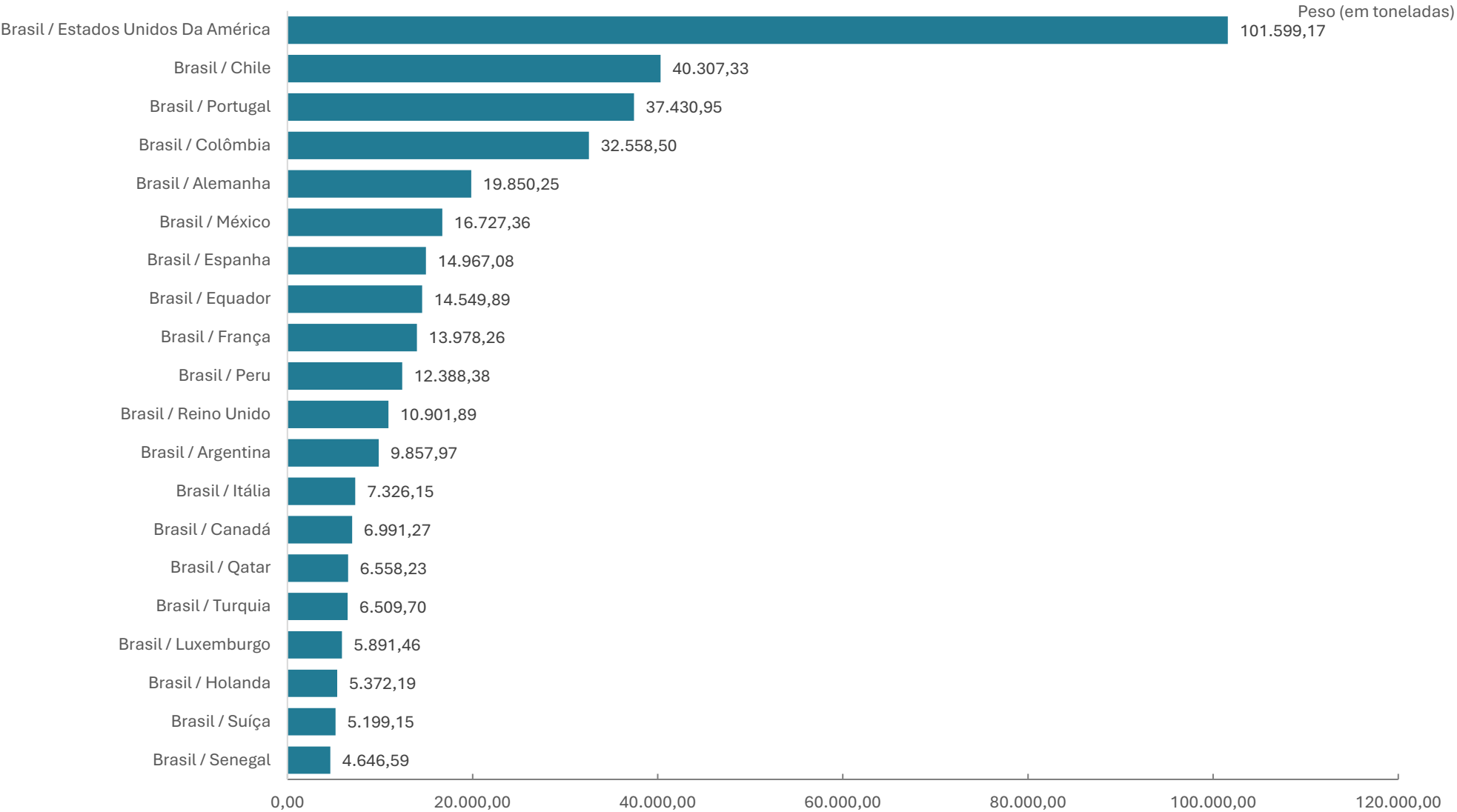
Movimentação “desde” ou “para” o Brasil de carga paga e correio internacional, por continente em 2024 (em toneladas)

As principais rotas internacionais para o transporte de carga paga e correio ocorreram entre o Brasil e países europeus, sul-americanos e norte-americanos. Em 2024, os Estados Unidos da América, o Chile, Portugal e a Colômbia foram os países que mais receberam carga originadas do Brasil, com valores acima de 32 mil toneladas ao ano por país. Já o Brasil, ainda em 2024, recebeu carga paga e correio principalmente dos Estados Unidos da América, de Portugal, Alemanha e Chile, com mais de 23 mil toneladas de cada um destes países.



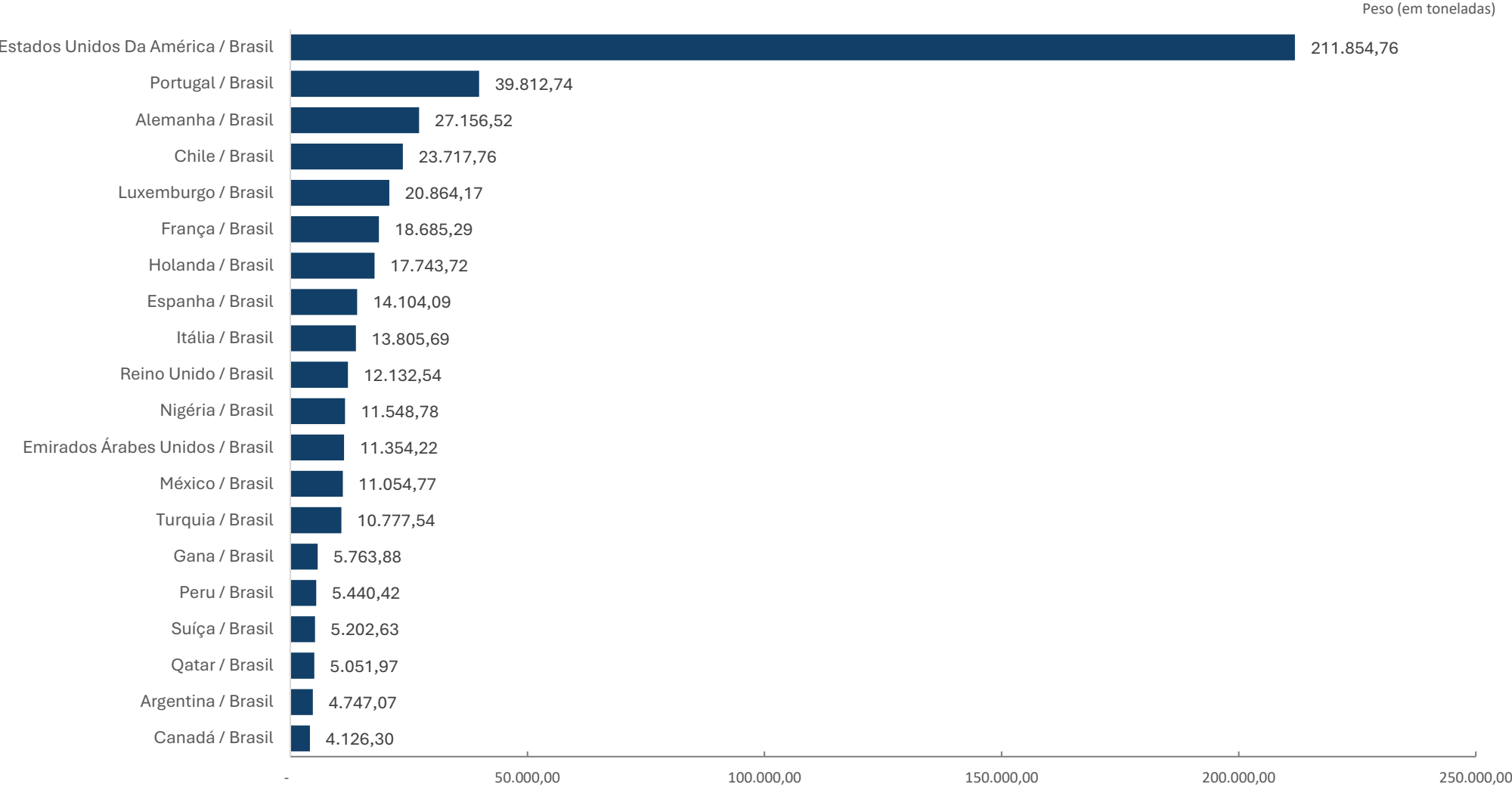
Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

Principais países para os quais o Brasil enviou carga paga e correio internacional 2024 (em toneladas)



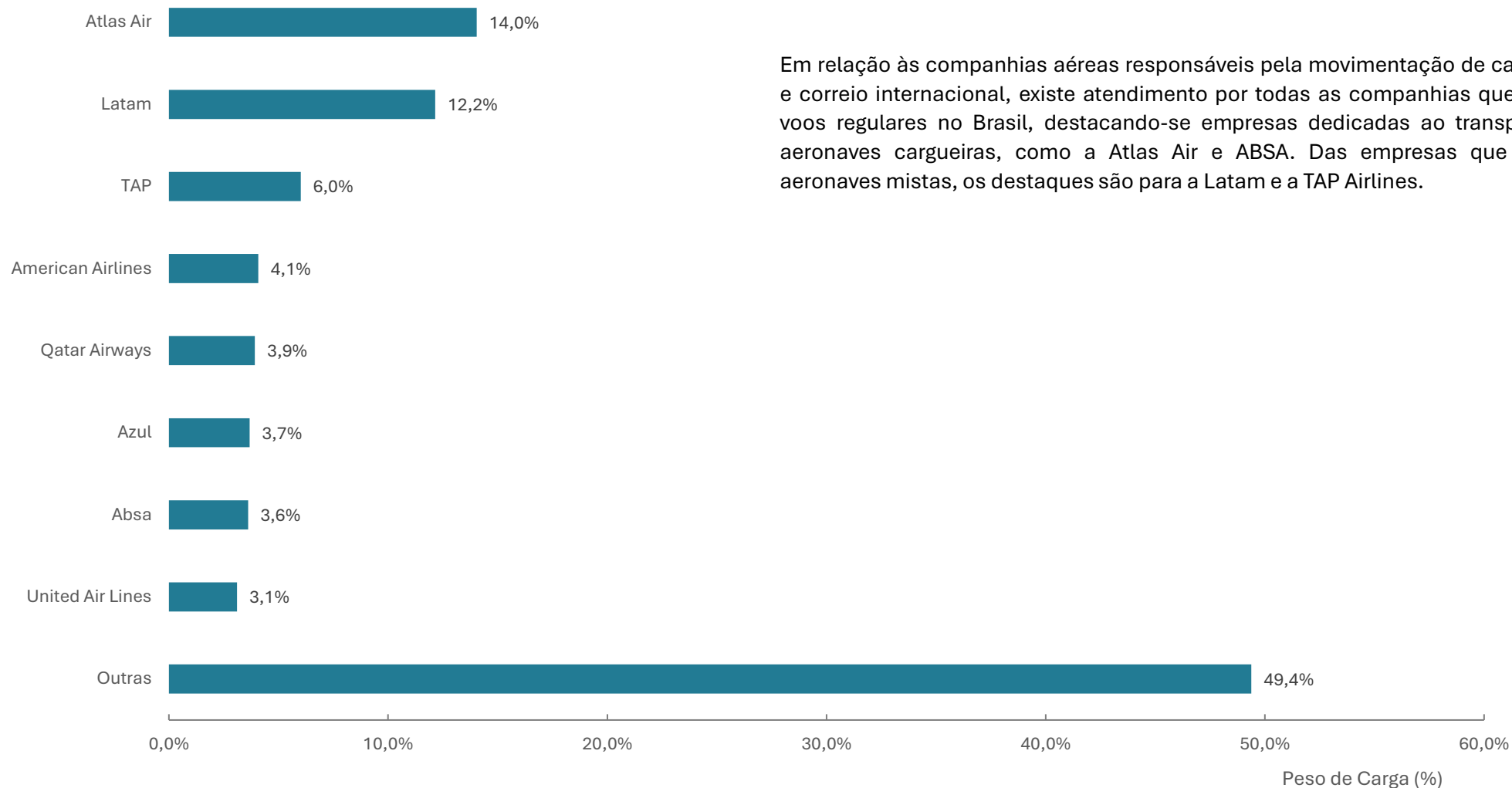
Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

Principais países dos quais o Brasil recebeu carga paga e correio internacional 2024 (em toneladas)



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

Participação das companhias aéreas na movimentação de carga paga e correio internacional 2024 (% de peso)



Fonte: ANAC, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

O setor de transportes sempre desempenhou função primordial nas relações comerciais, desde a pré-história, quando comunidades se deslocavam entre pequenas distâncias para realizar trocas de bens essenciais, como alimentos, ferramentas e matérias-primas. Com o surgimento das primeiras civilizações, como as do Egito, Mesopotâmia, Índia e China, começaram a se estabelecer as primeiras relações comerciais exteriores, tendo por volta de 3000 a.C., a definição das primeiras rotas comerciais, permitindo a troca de produtos como especiarias, seda, ouro e sal.

Com o início do período clássico, as civilizações grega, romana e fenícia expandiram rapidamente as fronteiras comerciais externas através da navegação. Os fenícios estabeleceram redes comerciais que conectavam os territórios do mar Mediterrâneo ao Oriente Médio e ao norte da África. A conhecida Rota da Seda, uma das mais famosas rotas comerciais da história, surgiu nesse período, conectando o Império Romano ao Extremo Oriente.

Durante a Idade Média, as relações comerciais foram influenciadas pelas Cruzadas e pela ampliação das rotas comerciais marítimas, consolidando os primeiros polos de comércio, como as cidades italianas de Veneza e Gênova, que prosperaram como centros de comércio entre a Europa e o Oriente Médio. O desenvolvimento de caravanas no norte da África e na Ásia Central também ampliaram o fluxo de bens e ampliou-se novas rotas e tipo de produtos comercializadas.

Com o Renascimento, iniciou-se uma nova era para o comércio exterior, com as grandes navegações dos séculos XV e XVI, liderada por países como Portugal e Espanha, que em busca de alternativas de rotas de comércio com o Oriente, iniciaram uma fase de descobrimento de novas terras e na colonização de vastos territórios.

O setor de transportes, e nesse caso o marítimo, consolidou o comércio exterior, com rotas entre a Europa, África, América e Ásia, movimentando produtos como açúcar, café, tabaco e especiarias em escala global.

Nos séculos XVIII e XIX, a Revolução Industrial, iniciada no Reino Unido, transformou o comércio exterior, impulsionado pela mecanização e pela necessidade de matérias-primas para sustentar as indústrias. Os países industrializados e concentrados na Europa, com a meta de expandir e fortalecer sua economia, buscaram mercados para seus produtos e fontes de recursos naturais, consolidando uma base industrial internacional, permitindo modificar substancialmente a produção dos bens de consumo. Novamente o setor de transportes desempenhou papel fundamental, com a utilização de navios a vapor e as primeiras composições de trem, que reduziram o tempo de viagem e os custos do transporte, expandindo o comércio internacional.

Com o século XX, consolida-se o comércio exterior, com grande influência das duas guerras mundiais e pelos avanços nas áreas de tecnologia e comunicação. As linhas de produção permitiram obter a economia de escala, ou seja, um número limitado de fábricas era capaz de abastecer todo o mundo. Foi necessário estabelecer sistemas de comercialização que permitissem que produtos fabricados em um local fossem transportados para os destinos de consumo, multiplicando as necessidades de transporte, com o setor aéreo a trazer o benefício de redução substancial dos tempos de deslocamento. A produção industrial, antes concentrada em países europeus, ampliou em direção à Ásia e América, com destaque para o Japão e os Estados Unidos da América, aumentando o espaço de comercialização externa. No final do século, a globalização tornou o comércio exterior essencial para as economias modernas e conceitos como cadeias de suprimentos, *just in time*, gestão da qualidade, dentre outros, permitiram conectar países em redes complexas de produção e distribuição. Assim, de forma progressiva, o mundo se tornou mais global, em que se pode produzir, vender, comprar e investir em qualquer lugar do mundo onde resulte economicamente mais rentável, independentemente do país ou região.

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

Já no século XXI, as novas tecnologias, como a digitalização e a inteligência artificial, estão transformando os processos comerciais, promovendo maior eficiência e inovação. No entanto, novos desafios ao comércio exterior estão sendo impostos, como o protecionismo de países, o quadro econômico de retração e as mudanças climáticas, que estão levando a uma nova era de transformação do comércio mundial.

Em 2024, segundo relatório da Organização Mundial do Comércio (OMC)⁸, o comércio internacional de mercadorias apresentou expansão significativa, com as trocas de mercadorias avançando 2,9% e os serviços comerciais registrando alta de 6,8%. Nesse mesmo período, o Produto Interno Bruto global, calculado com base na ponderação de mercado, cresceu 2,8%. Esse resultado marcou a primeira vez, desde 2017 — desconsiderando o período de recuperação após a pandemia de Covid-19 — em que o comércio de bens superou o ritmo de crescimento da produção mundial.

No Brasil, o comércio exterior desempenha um papel importante na economia brasileira, dado o vasto potencial agrícola, mineral e industrial do país. A balança comercial, que mede a diferença entre exportações e importações de bens, nos últimos 10 anos, apresenta superávits comerciais recorrentes, impulsionados por sua força no setor de exportação de *commodities*, que posiciona o Brasil como um dos principais exportadores, que representam cerca de 60% das exportações totais⁹.

Histórico da balança comercial brasileira – 2015 a 2024

ANO	US\$ FOB EXP	Variação Ano (% US\$) FOB EXP	US\$ FOB IMP	Variação Ano (% US\$) FOB IMP	SALDO US\$ FOB
2024	337.046.161.710	-0,78%	262.869.606.174	9,17%	74.176.555.536
2023	339.695.766.008	1,66%	240.792.839.224	-11,67%	98.902.926.784
2022	334.136.038.220	18,99%	272.610.686.946	24,25%	61.525.351.274
2021	280.814.577.460	34,25%	219.408.049.180	38,18%	61.406.528.280
2020	209.180.241.655	-5,40%	158.786.824.879	-14,60%	50.393.416.776
2019	221.126.807.647	-4,64%	185.927.967.580	0,33%	35.198.840.067
2018	231.889.523.399	7,86%	185.321.983.502	16,59%	46.567.539.897
2017	214.988.108.353	19,75%	158.951.444.003	14,09%	56.036.664.350
2016	179.526.129.214	-3,88%	139.321.357.653	-19,52%	40.204.771.561
2015	186.782.355.063	-15,45%	173.104.259.077	-25,01%	13.678.095.986

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

⁸ Global Trade Outlook and Statistics - WTO Abril de 2025(2025)

⁹ <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

A China é o maior parceiro comercial do Brasil, tendo registrado nos últimos anos a maior parcela das exportações e importações brasileiras. Outros mercados importantes incluem os Estados Unidos, os países europeus, a Argentina, o Chile e demais países da América Latina.

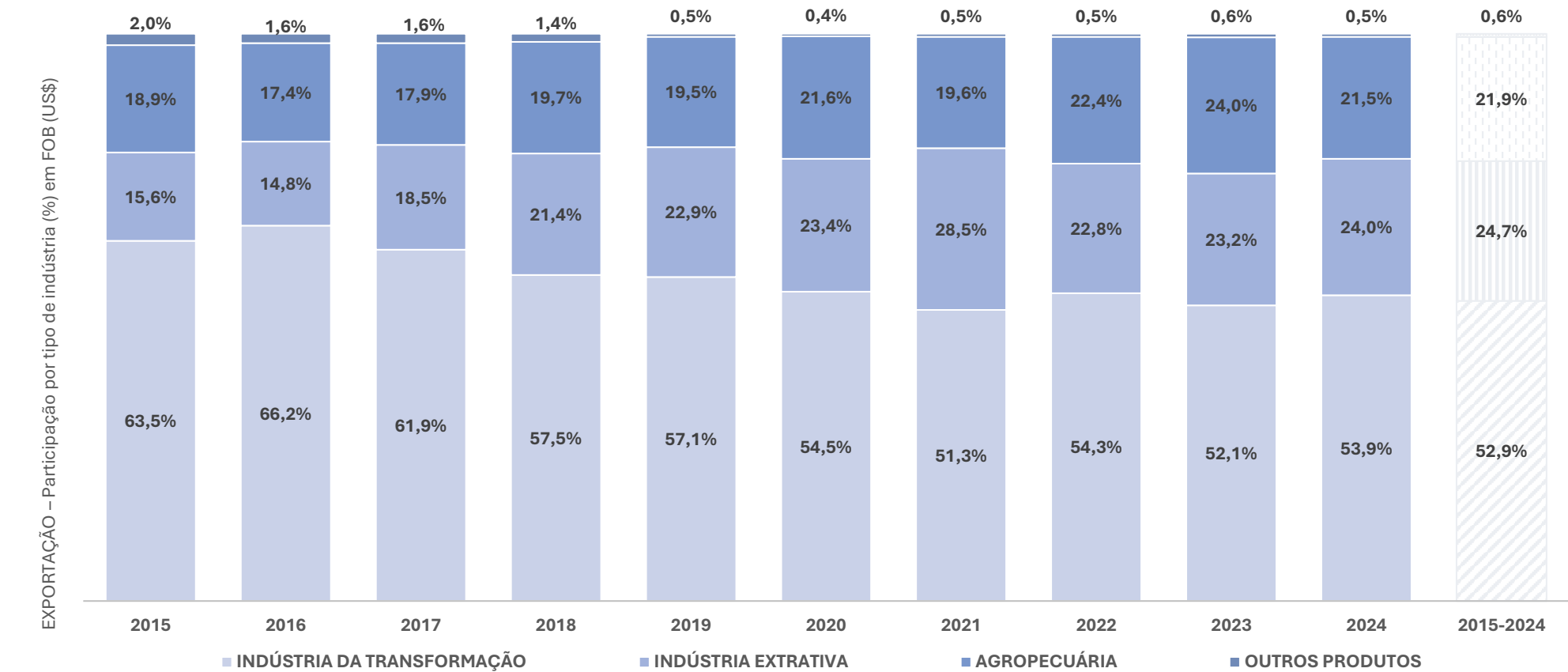
Histórico de comércio exterior, por continente – 2015 a 2024

CONTINENTE	% Soma de US\$ FOB	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2015-2024
ÁSIA	Importação	36,8%	34,6%	34,7%	35,6%	36,5%	33,6%	32,8%	31,7%	31,0%	32,3%	34,2%
	Exportação	42,9%	44,9%	41,8%	46,4%	47,4%	42,2%	39,6%	36,2%	33,8%	33,3%	40,5%
EUROPA	Importação	25,5%	26,3%	22,1%	23,5%	24,8%	24,7%	24,7%	25,6%	26,2%	25,0%	24,7%
	Exportação	17,8%	17,0%	18,9%	17,2%	17,8%	17,9%	18,7%	18,5%	19,8%	20,2%	18,6%
AMÉRICA DO NORTE	Importação	18,7%	19,5%	22,7%	21,2%	21,2%	22,8%	21,8%	21,4%	21,0%	19,2%	20,9%
	Exportação	16,2%	15,1%	14,9%	14,8%	14,1%	17,2%	15,8%	15,9%	16,3%	16,1%	15,4%
AMÉRICA DO SUL	Importação	11,7%	11,8%	10,9%	12,1%	11,4%	12,0%	12,9%	13,8%	14,5%	13,4%	12,3%
	Exportação	11,0%	12,6%	13,2%	12,1%	10,8%	12,6%	15,2%	16,4%	16,7%	16,6%	14,0%
ÁFRICA	Importação	3,2%	3,0%	3,1%	2,9%	2,3%	3,0%	3,6%	3,5%	3,3%	5,1%	3,3%
	Exportação	4,7%	3,9%	3,8%	3,4%	3,8%	3,4%	3,5%	4,4%	4,4%	4,4%	3,9%
ORIENTE MÉDIO	Importação	2,9%	3,4%	4,9%	3,3%	2,7%	2,7%	2,8%	2,5%	2,6%	3,1%	3,2%
	Exportação	5,3%	4,4%	5,1%	4,3%	4,2%	4,9%	4,2%	5,4%	5,7%	5,3%	4,8%
OCEANIA AMÉRICA CENTRAL E CARIBE NÃO DECLARADO	Importação	1,3%	1,5%	1,6%	1,3%	1,1%	1,1%	1,4%	1,5%	1,4%	2,0%	1,4%
	Exportação	2,1%	2,1%	2,2%	1,8%	1,8%	1,8%	3,0%	3,3%	3,3%	4,0%	2,7%

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

Histórico de exportação do Brasil, por tipo de indústria em FOB (US\$) – 2015 a 2024



Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

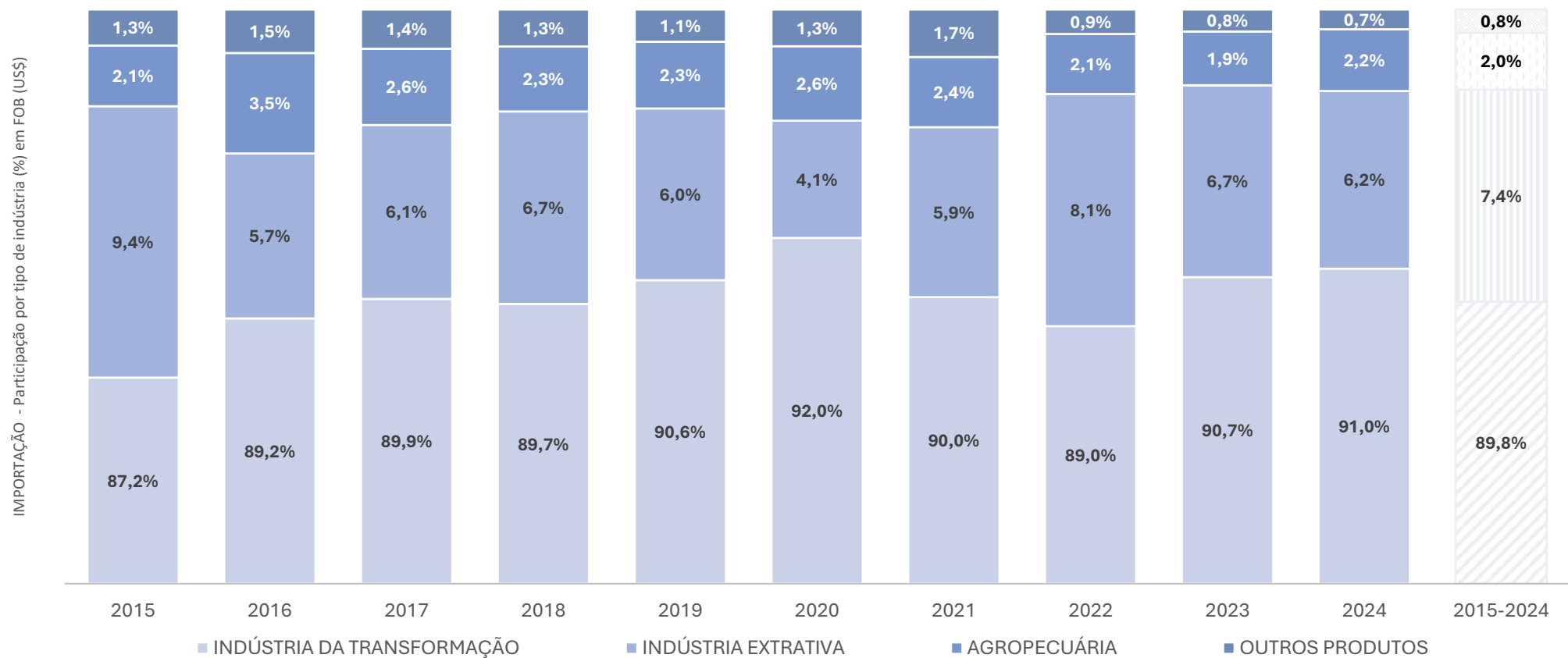
Quanto à exportação de bens por tipo de indústria em valores de *FreeOnBoard* (FOB) ¹⁰ em dólares (US\$), numa visão dos últimos 10 anos, a indústria extrativa e a agropecuária têm aumentado sua participação (ambas *commodities*), com redução da indústria de transformação.

¹⁰ Indica o preço da mercadoria em dólares americanos sob o *Incoterm FOB (FreeonBoard)*, modalidade na qual o vendedor é responsável por embarcar a mercadoria enquanto o comprador assume o pagamento do frete, seguros e demais custos pós-embarque. Nesse caso, o valor informado da mercadoria expressa o valor exclusivamente da mercadoria. (Comex Stat, 2024).

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

Em relação às importações brasileiras nos últimos 10 anos, a indústria da transformação tem aumentado sua participação, com redução da indústria extrativa.

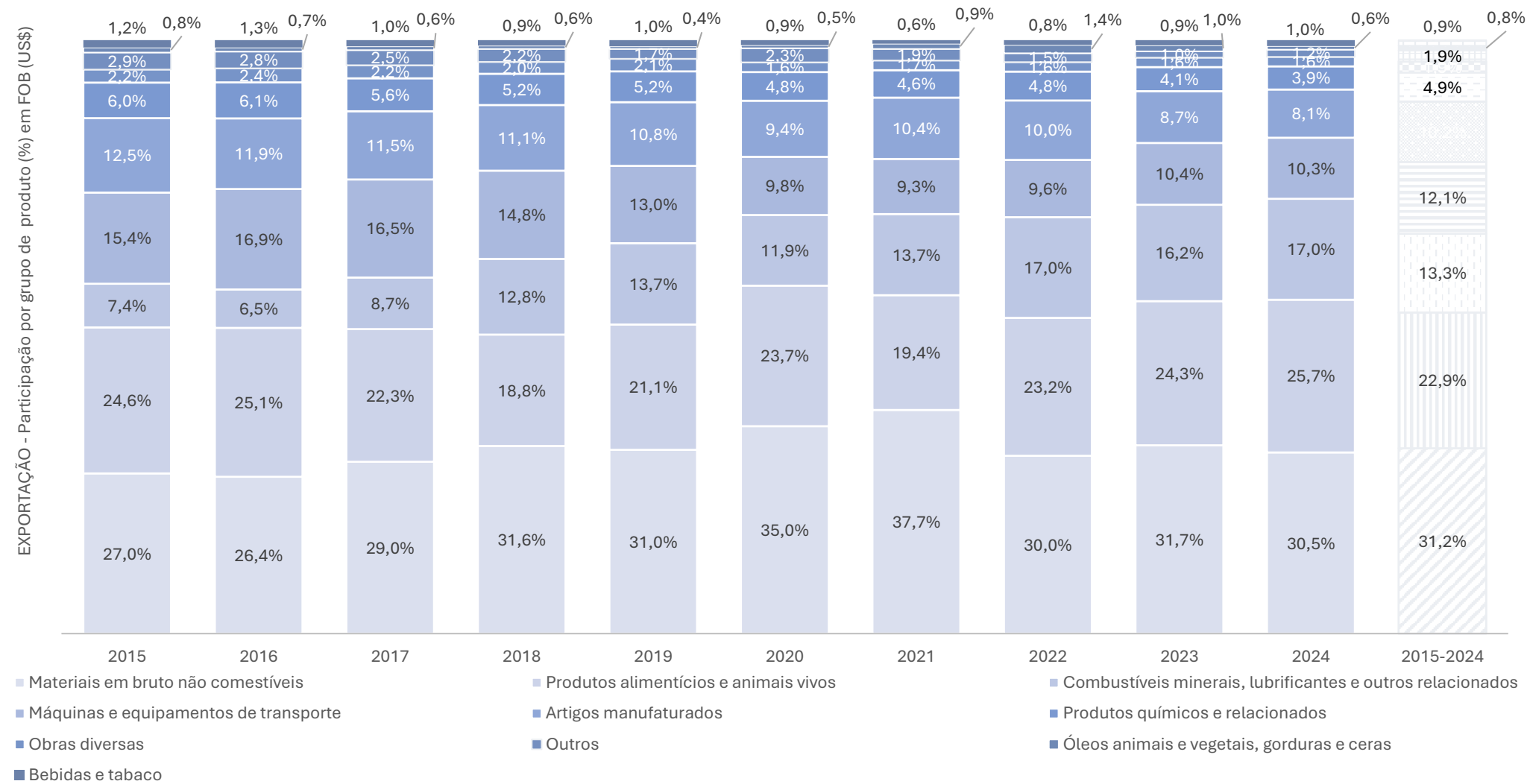
Histórico de importação do Brasil, por tipo de indústria em FOB US\$ (%) – 2015 a 2024



Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

Histórico de grupos de produtos exportados pelo Brasil em FOB US\$ (%) – 2015 a 2024

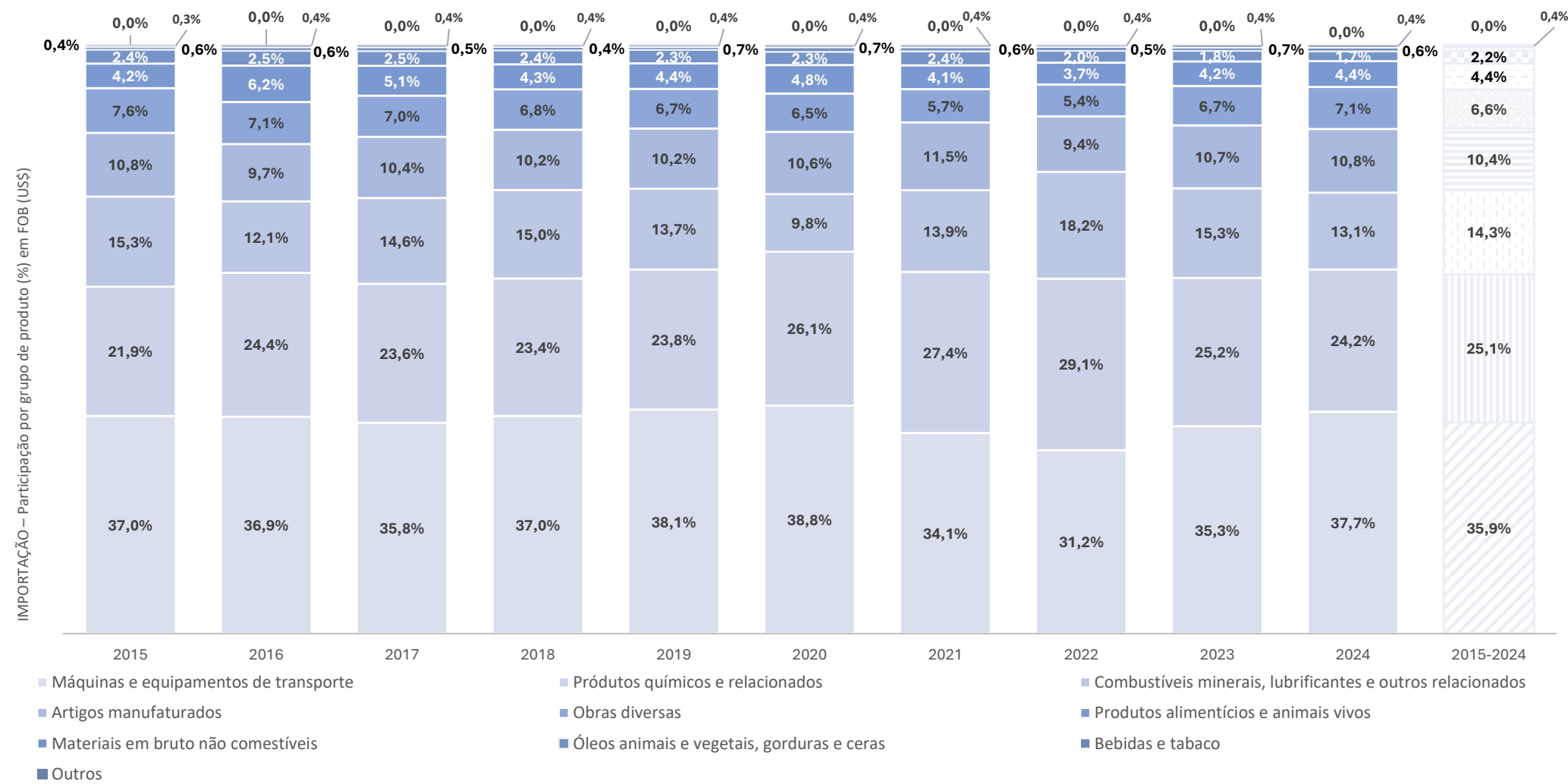


Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

Ao se analisar os principais grupos de produtos exportados pelo Brasil, os “materiais em bruto não comestíveis” tem a maior contribuição nos últimos 10 anos, seguidos dos “produtos alimentícios e animais vivos”, que juntos somam mais de 50% dos produtos exportados.

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

Histórico de grupos de produtos importados pelo Brasil em FOB US\$ (%) – 2015 a 2024



Quando a análise é realizada por grupo de produtos importados pelo Brasil, as “máquinas e equipamentos de transportes” têm a maior participação nos últimos 10 anos, seguido de “produtos químicos e relacionados”. Estes dois grupos de produtos representam, na média, cerca de 60% das importações nacionais.

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

O SETOR DE TRANSPORTES E O COMÉRCIO EXTERIOR

A tabela a seguir apresenta um resumo consolidado da balança comercial brasileira por grupos de produtos entre 2015 e 2025.

Histórico de exportação e importação do Brasil, por grupos de produtos em FOB US\$ (%) – 2015 a 2024

GRUPO DE PRODUTO	% Soma de US\$ FOB	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2015-2024
Máquina e equipamentos de transportes	Importação	37,0%	36,9%	35,8%	37,0%	38,1%	38,8%	34,1%	31,2%	35,3%	37,7%	35,9%
	Exportação	15,4%	16,9%	16,5%	14,8%	13,0%	9,8%	9,3%	9,6%	10,4%	10,3%	12,1%
Produtos químicos e relacionados	Importação	21,9%	24,4%	23,6%	23,4%	23,8%	26,1%	27,4%	29,1%	25,2%	24,2%	25,1%
	Exportação	6,0%	6,1%	5,6%	5,2%	5,2%	4,8%	4,6%	4,8%	4,1%	3,9%	4,9%
Combustíveis minerais, lubrificantes e outros relacionados	Importação	15,3%	12,1%	14,6%	15,0%	13,7%	9,8%	13,9%	18,2%	15,3%	13,1%	14,3%
	Exportação	7,4%	6,5%	8,7%	12,8%	13,7%	11,9%	13,7%	17,0%	16,2%	17,0%	13,3%
Artigos manufaturados	Importação	10,8%	9,7%	10,4%	10,2%	10,2%	10,6%	11,5%	9,4%	10,7%	10,8%	10,4%
	Exportação	12,5%	11,9%	11,5%	11,1%	10,8%	9,4%	10,4%	10,0%	8,7%	8,1%	10,2%
Obras diversas	Importação	7,6%	7,1%	7,0%	6,8%	6,7%	6,5%	5,7%	5,4%	6,7%	7,1%	6,6%
	Exportação	2,2%	2,4%	2,2%	2,0%	2,1%	1,6%	1,7%	1,6%	1,6%	1,6%	1,9%
Produtos alimentícios e animais vivos	Importação	4,2%	6,2%	5,1%	4,3%	4,4%	4,8%	4,1%	3,7%	4,2%	4,4%	4,4%
	Exportação	24,6%	25,1%	22,3%	18,8%	21,1%	23,7%	19,4%	23,2%	24,3%	25,7%	22,9%
Materiais em bruto não comestíveis	Importação	2,4%	2,5%	2,5%	2,4%	2,3%	2,3%	2,4%	2,0%	1,8%	1,7%	2,2%
	Exportação	27,0%	26,4%	29,0%	31,6%	31,0%	35,0%	37,7%	30,0%	31,7%	30,5%	31,2%
Óleos animais e vegetais, gorduras e ceras	Importação	0,4%	0,6%	0,6%	0,5%	0,4%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,7%	0,6%
	Exportação	0,8%	0,7%	0,6%	0,6%	0,4%	0,5%	0,9%	1,4%	1,0%	0,6%	0,8%
Bebidas e tabaco	Importação	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
	Exportação	1,2%	1,3%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%	0,6%	0,8%	0,9%	1,0%	0,9%

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

Em um estudo desenvolvido pela ANAC ¹¹ para o transporte aéreo internacional de carga, identificou-se que desde a década de 1990, tem se registrado crescimento das importações brasileiras em relação às exportações do setor de carga aérea paga e correio, principalmente quando comparado o valor do FOB em dólares (US\$). Como apurado pela ANAC, entre 1992 e 2000, as exportações brasileiras de cargas aéreas cresceram +150%, enquanto as importações chegaram a atingir crescimento de +400%.

Parte deste crescimento exponencial foi decorrente de políticas públicas da administração pública federal de linearização econômica, no sentido de implementar reformas estruturais, abertura do mercado para empresas estrangeiras e garantir maior integração da economia no cenário global. No setor de infraestrutura e serviços de transportes, novas empresas estrangeiras passaram a operar no Brasil, com impacto direto na concorrência com as companhias aéreas brasileiras de médio e grande porte, principalmente de empresas americanas e europeias. De acordo com a ANAC, no final da década de 1980, a oferta de serviços aéreos internacionais no Brasil era propiciada por 2 empresas aéreas nacionais e 18 empresas aéreas internacionais, passando na década seguinte para 3 empresas aéreas nacionais e 31 empresas aéreas internacionais.

Passado o ciclo da abertura do Brasil para o mercado internacional e de novas regulamentações para o setor aéreo, o próximo ciclo foi de melhoria da economia nacional. Após anos de retração econômica entre as décadas de 1980 e 1990, as políticas públicas adotadas na década de 2000, com enfoque em medidas econômicas e medidas sociais, refletiram na melhoria do cenário econômico, com crescimento do PIB, expansão de linhas de crédito e a redução de taxa de desemprego, que conduziram ao aumento de consumo pelas famílias, tanto por produtos nacionais quanto importados. O reflexo foi direto no setor de transportes, com aumento de demanda nacional e internacional de cargas transportadas.

Tais reflexos também repercutiram no setor aéreo de cargas e correio, pois, com o aumento da renda dos brasileiros, intensificou-se a produção, a montagem e o consumo de produtos de médio e alto valor agregado, produzidos em mercados mais distantes, com destaque para o asiático, que se popularizaram em todas as camadas sociais brasileiras.

Em análise do histórico de importação e exportação que utilizam o setor aéreo para a movimentação de cargas, tem-se o predomínio de cargas do setor de indústria de transformação, tanto em termos de peso transportado, quanto em FOB, chegando ao patamar médio dos últimos 10 anos, de cerca de 97% e 99,4% respectivamente. Recorde-se que do valor de FOB das exportações brasileiras em geral, na média dos últimos 10 anos, cerca de 58% são oriundas de cargas da indústria de transformação.

Numa análise do mercado de exportação que utilizou o transporte aéreo para o envio de produtos dos diferentes tipos de indústria – transformação, agropecuária, extrativa e outros –, no retrospecto de 10 anos, foram transportados cerca de 15,3 milhões de toneladas, com valor de FOB acumulado de 142,9 bilhões de dólares. No ano de 2024, foram transportadas 2,6 milhões de toneladas, um crescimento de cerca de 20% em relação a 2023. Para o valor de FOB, o ano de 2024 movimentou 17,1 bilhões de dólares, assinalando um acréscimo de 10,4% frente a 2023.

Ao analisar a distribuição de produtos exportados, por indústria, que se utilizou do modo aéreo ao longo dos últimos 10 anos, não é possível fazer uma avaliação contínua dado a alteração de classificação de produtos entre indústrias ocorrido em 2019, que redistribuiu diversos produtos da categoria “outros” para demais categorias. Fazendo um retrospecto dos últimos 6 anos, os produtos oriundos da indústria de transformação, lideram a participação, tanto em peso (kg), quanto em FOB (US\$).

¹¹ ANAC, 2013. Estudo sobre Transporte Aéreo Internacional de Carga.

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

Histórico de exportação brasileira pelo setor aéreo, por grupo de produto da indústria (em peso – kg) – 2015 a 2024

Tipo de Indústria	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Indústria de Transformação	122.871.913,00	143.595.103,00	138.905.836,00	447.033.290,00	1.782.480.392,00	903.567.162,00	1.094.304.255,00	1.667.884.519,00	2.078.494.014,00	2.493.416.886,00
ARTIGOS MANUFATURADOS, CLASSIFICADOS PRINCIPALMENTE PELO MATERIAL	26.927.533,00	26.033.286,00	24.950.685,00	30.637.885,00	25.806.920,00	23.414.653,00	86.771.737,00	61.399.575,00	22.416.911,00	31.724.245,00
BEBIDAS E TABACO	133.455,00	146.746,00	481.823,00	547.339,00	5.158.122,00	2.980.902,00	1.891.983,00	3.407.251,00	2.217.740,00	3.430.311,00
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, LUBRIFICANTES E MATERIAIS RELACIONADOS	138.061,00	89.452,00	146.571,00	257.106.722,00	1.595.049.704,00	777.373.992,00	852.073.983,00	1.372.686.795,00	1.902.442.326,00	2.288.853.846,00
MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE	44.053.369,00	42.792.394,00	55.382.077,00	81.387.275,00	72.597.470,00	38.588.082,00	68.466.132,00	66.002.986,00	53.831.229,00	57.878.866,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	1.209.974,00	1.188.875,00	1.318.134,00	3.460.478,00	1.231.786,00	990.628,00	1.762.478,00	1.188.937,00	886.300,00	1.432.601,00
MERCADORIAS E TRANSACOES NAO ESPECIFICADAS	73.297,00	75.172,00	73.394,00	72.995,00	91.125,00	110.566,00	146.673,00	131.282,00	94.138,00	64.632,00
OBRAS DIVERSAS	15.122.014,00	18.730.476,00	17.161.342,00	20.725.168,00	19.900.969,00	13.766.076,00	22.162.117,00	91.869.702,00	24.018.005,00	25.148.557,00
ÓLEOS ANIMAIS E VEGETAIS, GORDURAS E CERAS	228.367,00	178.514,00	266.412,00	310.103,00	222.704,00	210.228,00	318.642,00	269.255,00	248.266,00	375.187,00
PRODUTOS ALIMENTÍCIOS E ANIMAIS VIVOS	14.139.939,00	35.847.809,00	18.688.054,00	26.763.858,00	37.163.358,00	23.848.537,00	29.356.501,00	32.116.411,00	43.704.677,00	52.344.022,00
PRODUTOS QUÍMICOS E RELACIONADOS	20.845.904,00	18.512.379,00	20.437.344,00	26.021.467,00	25.258.234,00	22.283.498,00	31.354.009,00	38.812.325,00	28.634.422,00	32.164.619,00
Agropecuária	70.560.680,00	62.926.163,00	63.191.839,00	75.686.800,00	79.176.175,00	68.462.382,00	80.046.599,00	71.284.294,00	78.123.394,00	87.802.665,00
BEBIDAS E TABACO	1.567,00	1.548,00	1.740,00	3.327,00	918,00	553,00	5.024,00	4.379,00	4.340,00	1.861,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	783.045,00	599.846,00	558.054,00	533.370,00	458.733,00	376.277,00	467.719,00	571.363,00	505.815,00	750.064,00
PRODUTOS ALIMENTÍCIOS E ANIMAIS VIVOS	69.776.068,00	62.324.769,00	62.632.045,00	75.150.103,00	78.716.524,00	68.085.552,00	79.573.856,00	70.708.552,00	77.613.239,00	87.050.740,00
Outros Produtos	712.249.222,00	642.699.712,00	696.235.529,00	1.298.360.395,00	9.100.906,00	2.327.937,00	21.413.689,00	8.115.137,00	4.243.578,00	2.264.880,00
BEBIDAS E TABACO	100,00	6.860,00	13.944,00	26,00	2.422,00	1.019,00	13.486,00	1.654,00	1.623,00	1.394,00
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, LUBRIFICANTES E MATERIAIS RELACIONADOS	46,00	21,00	23,00	228,00	38,00	71,00	37,00	453,00	3,00	133,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	30.783,00	301.105,00	345.060,00	53.875,00	526.399,00	548.334,00	1.267.904,00	761.328,00	372.219,00	381.612,00
MERCADORIAS E TRANSACOES NAO ESPECIFICADAS	710.205.828,00	641.466.052,00	695.213.407,00	1.296.836.432,00	4.024.289,00	29.709,00	164.118,00	127.933,00	38.186,00	21.548,00
OBRAS DIVERSAS	1.982.629,00	923.253,00	657.721,00	1.424.820,00	4.516.234,00	1.738.407,00	19.955.409,00	7.190.820,00	3.809.155,00	1.838.221,00
PRODUTOS ALIMENTICIOS E ANIMAIS VIVOS	29.723,00	873,00	3.766,00	34.250,00	28.580,00	1.012,00	8.181,00	11.899,00	10.363,00	16.308,00
PRODUTOS QUIMICOS E RELACIONADOS	113,00	1.548,00	1.608,00	10.764,00	2.944,00	9.385,00	4.554,00	21.050,00	12.029,00	5.664,00
Indústria Extrativa	221.152,00	145.980,00	335.279,00	281.088,00	403.365,00	1.427.618,00	276.203.087,00	615.235,00	388.664,00	671.805,00
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, LUBRIFICANTES E MATERIAIS RELACIONADOS	577,00	202,00	383,00	482,00	697,00	2.517,00	274.878.464,00	1.913,00	127,00	8.394,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	220.575,00	145.778,00	334.896,00	280.606,00	402.668,00	1.425.101,00	1.324.623,00	613.322,00	388.537,00	663.411,00
Total Geral	905.902.967,00	849.366.958,00	898.668.483,00	1.821.361.573,00	1.871.160.838,00	975.785.099,00	1.471.967.630,00	1.747.899.185,00	2.161.249.650,00	2.584.156.236,00

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

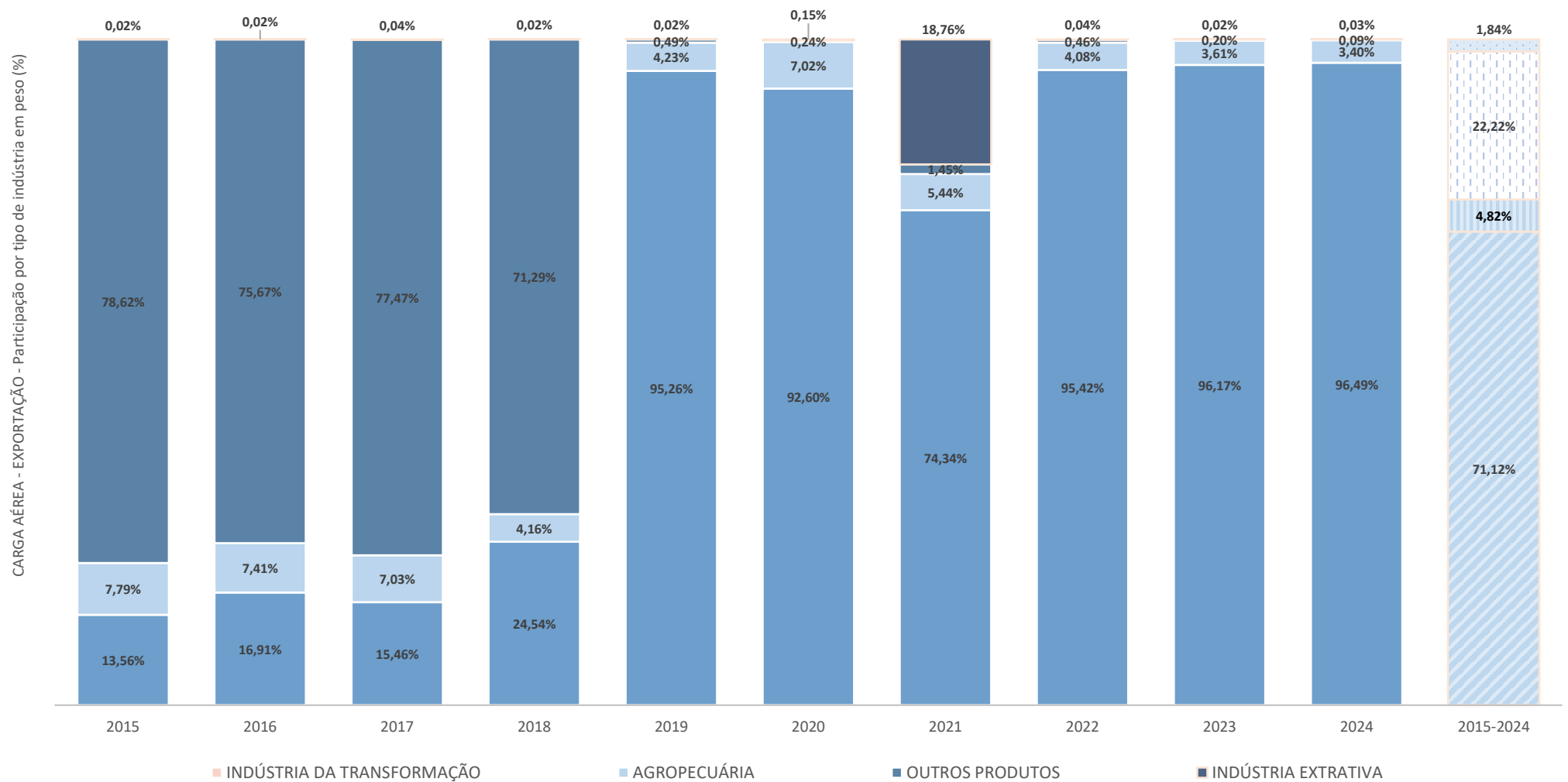
Histórico de exportação brasileira pelo setor aéreo, por grupo de produto da indústria (em FOB US\$) – 2015 a 2024

Tipo de Indústria	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Indústria de Transformação	9.489.377.409,00	10.261.389.437,00	11.226.419.927,00	14.145.654.176,00	16.359.586.835,00	12.315.184.685,00	13.961.866.517,00	15.741.148.118,00	14.858.532.697,00	16.453.127.348,00
ARTIGOS MANUFATURADOS, CLASSIFICADOS PRINCIPALMENTE PELO MATERIAL	620.693.179,00	620.289.008,00	633.424.383,00	709.264.360,00	666.825.678,00	544.021.198,00	652.697.851,00	698.636.813,00	667.929.037,00	714.005.333,00
BEBIDAS E TABACO	1.196.372,00	1.469.094,00	4.881.822,00	3.097.615,00	4.248.150,00	6.693.443,00	7.122.241,00	16.617.664,00	5.464.105,00	15.341.837,00
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, LUBRIFICANTES E MATERIAIS RELACIONADOS	915.578,00	528.074,00	828.883,00	212.667.535,00	1.167.463.668,00	455.607.774,00	569.456.818,00	1.679.207.544,00	2.063.437.140,00	2.149.157.364,00
MAQUINAS E EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE	4.171.964.965,00	4.465.975.127,00	5.362.551.804,00	7.723.840.852,00	7.940.389.574,00	4.168.695.681,00	4.546.255.716,00	4.948.147.618,00	5.162.797.550,00	5.938.301.839,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	23.257.730,00	22.753.269,00	55.180.414,00	86.154.208,00	98.660.058,00	102.779.557,00	124.566.502,00	143.853.573,00	257.728.788,00	290.742.154,00
MERCADORIAS E TRANSACOES NAO ESPECIFICADAS	2.323.783.168,00	2.778.795.822,00	2.713.441.294,00	2.706.679.805,00	3.579.530.131,00	4.907.028.602,00	5.309.524.412,00	4.926.549.519,00	3.496.330.331,00	3.964.878.153,00
OBRAS DIVERSAS	1.172.874.940,00	1.254.748.863,00	1.348.553.606,00	1.475.584.724,00	1.543.808.993,00	1.044.163.798,00	1.359.192.796,00	1.582.299.236,00	1.684.370.223,00	1.726.729.221,00
ÓLEOS ANIMAIS E VEGETAIS, GORDURAS E CERAS	7.987.503,00	6.950.722,00	9.943.561,00	9.663.298,00	10.748.812,00	11.064.391,00	15.691.407,00	14.674.793,00	9.824.194,00	10.415.038,00
PRODUTOS ALIMENTÍCIOS E ANIMAIS VIVOS	112.113.508,00	116.891.069,00	120.566.269,00	150.006.474,00	218.482.208,00	141.829.151,00	179.043.830,00	205.918.478,00	281.658.993,00	336.574.652,00
PRODUTOS QUÍMICOS E RELACIONADOS	1.054.590.466,00	992.988.389,00	977.047.891,00	1.068.695.305,00	1.129.429.563,00	933.301.090,00	1.198.314.944,00	1.525.242.880,00	1.228.992.336,00	1.306.981.757,00
Agropecuária	209.371.761,00	218.935.739,00	211.869.797,00	245.167.211,00	236.582.840,00	201.563.641,00	253.616.969,00	275.789.270,00	311.667.319,00	338.053.764,00
BEBIDAS E TABACO	36.793,00	56.985,00	35.215,00	64.105,00	18.252,00	9.345,00	100.827,00	163.792,00	126.997,00	40.356,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	25.192.818,00	23.192.135,00	24.226.818,00	25.246.268,00	21.419.293,00	22.232.751,00	27.748.310,00	30.315.302,00	31.877.275,00	39.606.289,00
PRODUTOS ALIMENTÍCIOS E ANIMAIS VIVOS	184.142.150,00	195.686.619,00	187.607.764,00	219.856.838,00	215.145.295,00	179.321.545,00	225.767.832,00	245.310.176,00	279.663.047,00	298.407.119,00
Outros Produtos	638.800.576,00	581.878.099,00	690.635.375,00	1.398.458.800,00	461.207.273,00	137.604.793,00	432.741.231,00	400.452.535,00	348.563.668,00	342.095.678,00
BEBIDAS E TABACO	103,00	2.135,00	8.722,00	70,00	3.833,00	2.662,00	4.099,00	1.203,00	2.010,00	2.350,00
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, LUBRIFICANTES E MATERIAIS RELACIONADOS	785,00	243,00	257,00	1.296,00	1.031,00	6.121,00	4.725,00	3.747,00	2.640,00	809,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	3.922.453,00	3.312.175,00	3.677.619,00	4.744.292,00	38.037.436,00	62.087.484,00	208.339.914,00	106.186.562,00	30.240.590,00	26.670.876,00
MERCADORIAS E TRANSACOES NAO ESPECIFICADAS	506.196.297,00	366.170.912,00	480.608.427,00	1.038.524.981,00	7.745.912,00	4.109.863,00	27.240.169,00	27.003.079,00	7.611.832,00	6.592.128,00
OBRAS DIVERSAS	128.663.093,00	212.375.942,00	206.307.070,00	355.087.702,00	415.394.035,00	71.361.380,00	197.131.966,00	267.151.513,00	310.650.728,00	308.779.174,00
PRODUTOS ALIMENTICIOS E ANIMAIS VIVOS	14.111,00	6.137,00	4.145,00	93.764,00	20.311,00	2.480,00	8.770,00	16.314,00	32.880,00	37.460,00
PRODUTOS QUIMICOS E RELACIONADOS	3.734,00	10.555,00	29.135,00	6.695,00	4.715,00	34.803,00	11.588,00	90.117,00	22.988,00	12.881,00
Indústria Extrativa	960.975,00	604.936,00	1.452.382,00	1.131.283,00	1.394.890,00	4.387.048,00	125.029.150,00	2.940.195,00	2.252.760,00	2.747.864,00
COMBUSTÍVEIS MINERAIS, LUBRIFICANTES E MATERIAIS RELACIONADOS	3.873,00	1.590,00	2.170,00	5.725,00	3.951,00	6.296,00	119.509.754,00	14.976,00	548,00	9.574,00
MATERIAS EM BRUTO, NAO COMESTÍVEIS, EXCETO COMBUSTÍVEIS	957.102,00	603.346,00	1.450.212,00	1.125.558,00	1.390.939,00	4.380.752,00	5.519.396,00	2.925.219,00	2.252.212,00	2.738.290,00
Total Geral	10.338.510.721,00	11.062.808.211,00	12.130.377.481,00	15.790.411.470,00	17.058.771.838,00	12.658.740.167,00	14.773.253.867,00	16.420.330.118,00	15.521.016.444,00	17.136.024.654,00

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

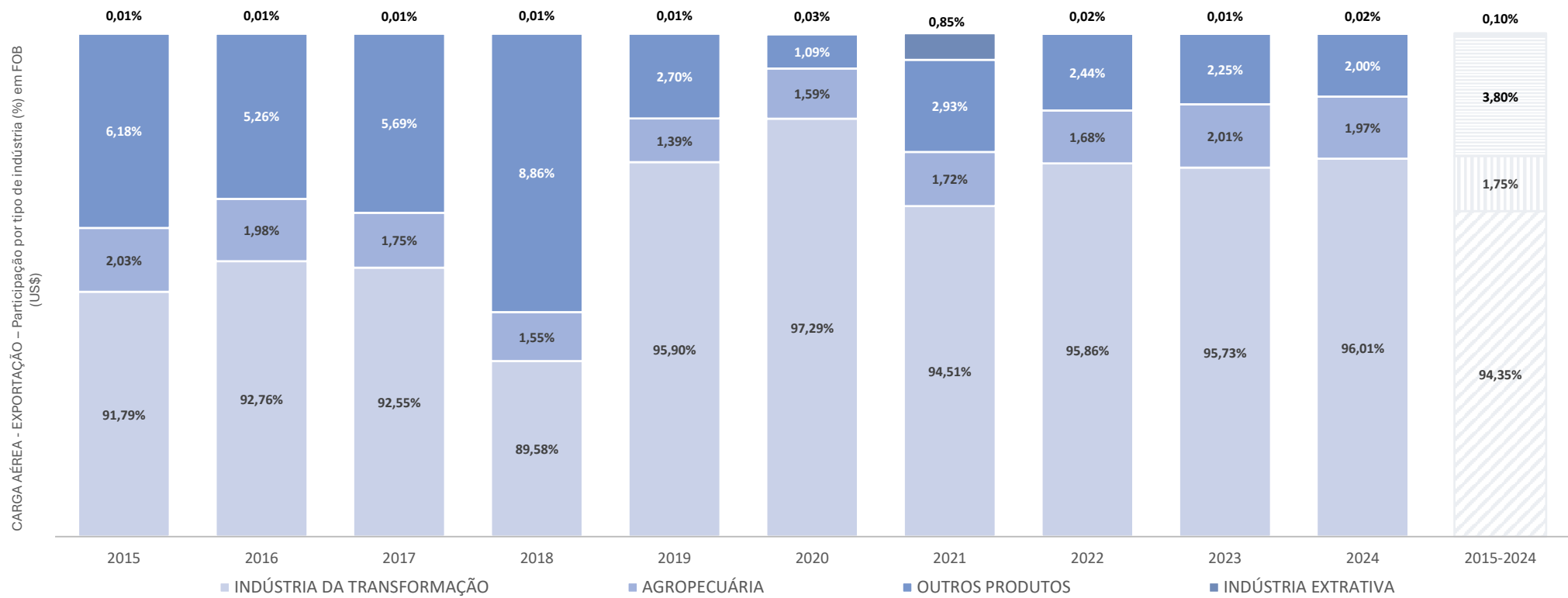
Histórico de exportação brasileira pelo setor aéreo, por tipo de indústria (em peso) – 2015 a 2024



Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

Histórico de exportação brasileira pelo setor aéreo, por tipo de indústria (em FOB US\$) – 2015 a 2024



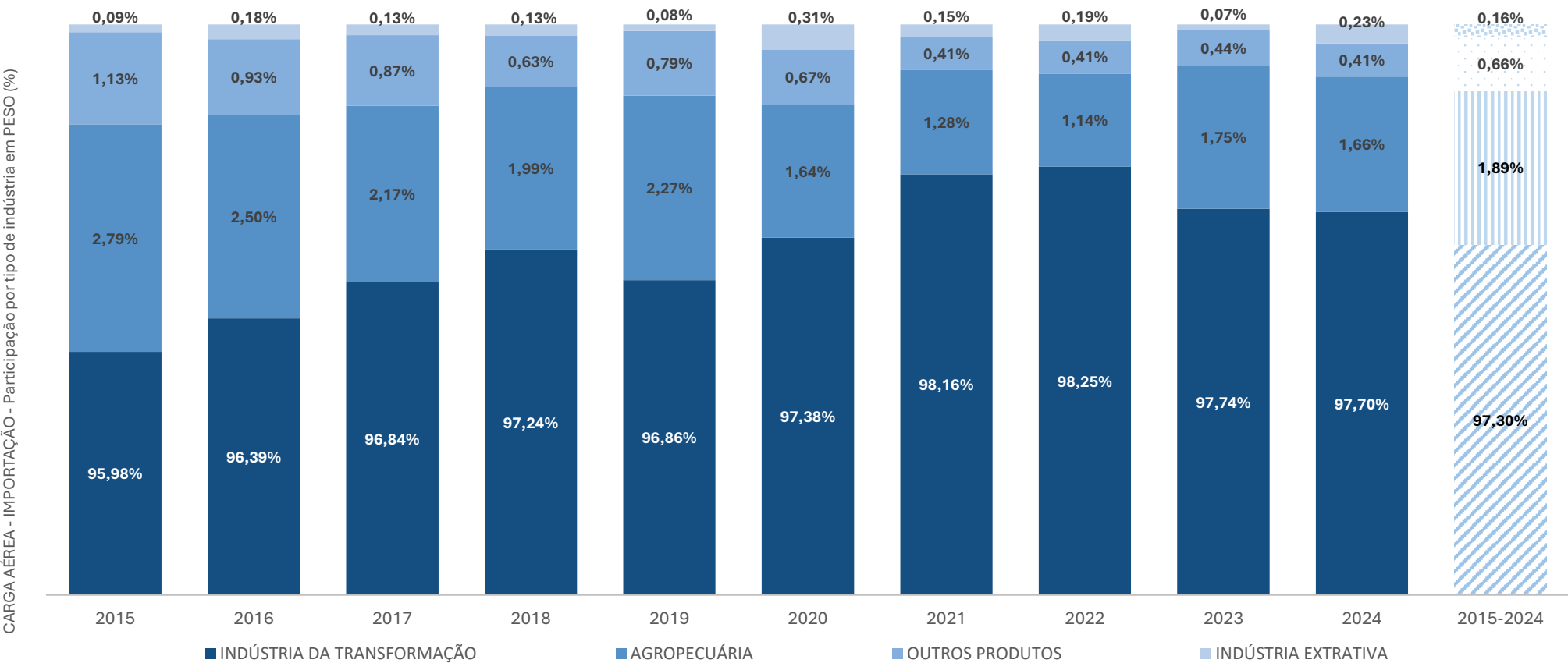
Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

Considerando as importações brasileiras nos últimos 10 anos de produtos transportados pelo modo aéreo, dos diferentes tipos de indústria – transformação, agropecuária, extrativa e outros –, foram transportados cerca de 2,5 milhões de toneladas, com valor de FOB acumulado de 394,6 bilhões de dólares. No ano de 2024, foram transportados 262 mil toneladas, um acréscimo de 15% em relação a 2023. Para o valor de FOB, o ano de 2024 movimentou 53 bilhões de dólares, assinalando um crescimento de 15% frente a 2023.

Quando se analisa a distribuição de produtos importados, por indústria, ao longo dos últimos 10 anos, os produtos oriundos da indústria de transformação lideram a participação, tanto em peso (kg), quanto em FOB (US\$).

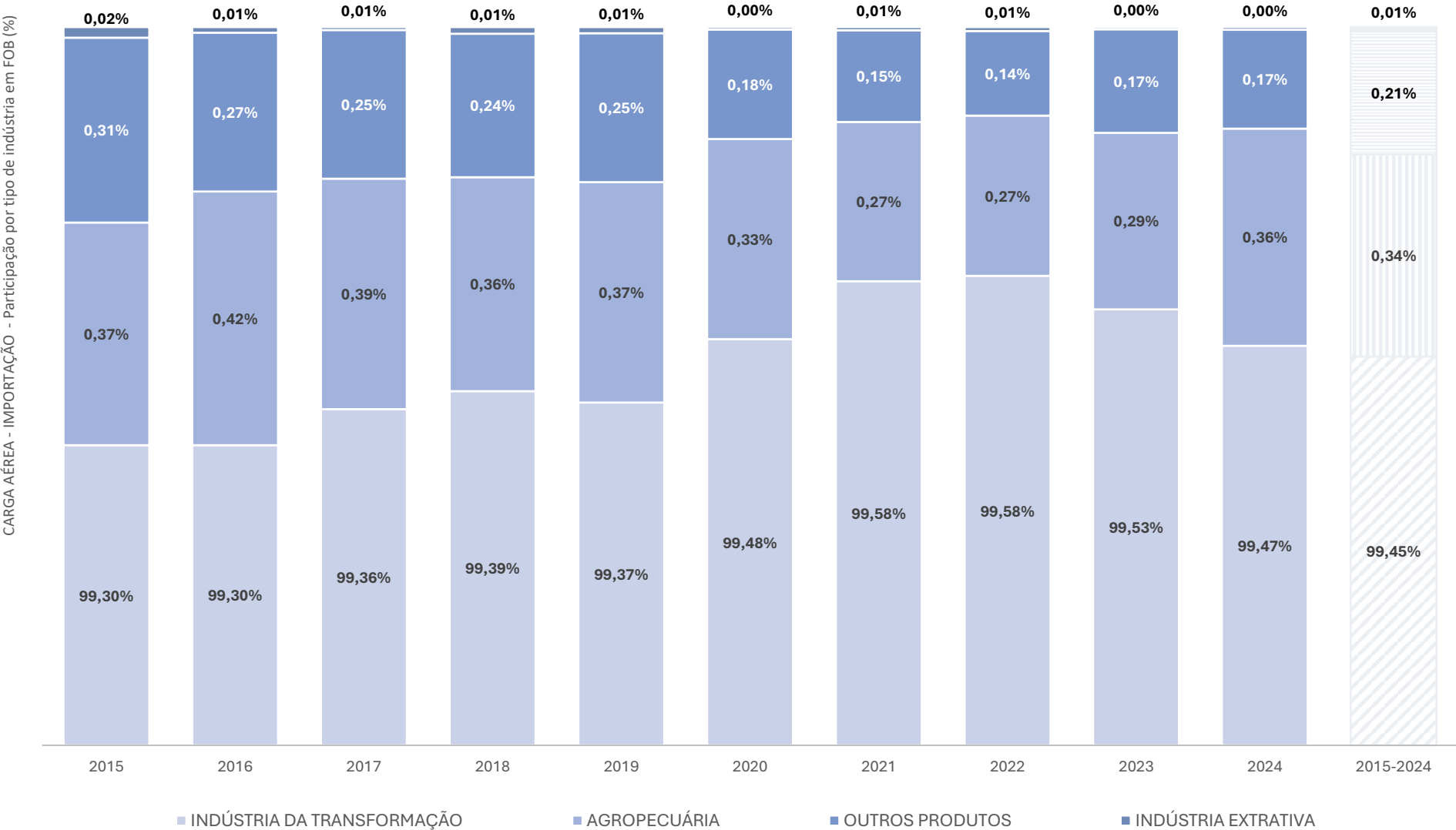
Histórico de importação brasileira pelo setor aéreo, por tipo de indústria (em FOB US\$) - 2015 a 2024



Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

Histórico de importação brasileira pelo setor aéreo, por tipo de indústria (em FOB US\$) – 2015 a 2024



Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

Histórico de importação brasileira pelo setor aéreo, por grupo de produto da indústria (em peso – kg) – 2015 a 2024

Tipo de Indústria	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Indústria de Transformação	228.011.193,00	207.370.436,00	257.237.059,00	272.583.921,00	236.619.601,00	202.698.097,00	277.848.808,00	287.750.430,00	222.853.088,00	256.247.570,00
Fabricação de bebidas	47.132,00	44.734,00	113.573,00	523.078,00	819.301,00	83.234,00	204.340,00	41.954,00	20.490,00	35.010,00
Fabricação de coque e produtos petrolíferos refinados	390.093,00	399.068,00	534.207,00	499.345,00	423.830,00	484.842,00	366.708,00	623.843,00	343.968,00	526.110,00
Fabricação de couro e produtos afins	1.154.477,00	1.061.473,00	1.236.882,00	1.090.594,00	1.322.333,00	707.821,00	962.698,00	938.645,00	883.374,00	1.123.204,00
Fabricação de equipamentos elétricos	24.554.511,00	22.588.054,00	27.420.990,00	26.994.005,00	25.933.112,00	22.895.246,00	27.547.181,00	26.031.752,00	23.155.213,00	28.129.465,00
Fabricação de madeira e de produtos de madeira e cortiça, exceto móveis; fabricação de artigos de palha e de cestaria	296.728,00	180.289,00	243.471,00	166.457,00	240.497,00	139.465,00	140.799,00	120.990,00	239.193,00	261.813,00
Fabricação de máquinas e equipamentos n.c	33.250.395,00	28.705.512,00	40.725.883,00	46.723.896,00	38.393.122,00	29.509.774,00	51.049.263,00	54.926.190,00	39.919.171,00	42.823.121,00
Fabricação de metais básicos	5.392.235,00	4.940.058,00	5.949.397,00	5.840.779,00	6.390.219,00	4.348.709,00	5.230.124,00	5.196.506,00	6.183.231,00	6.038.900,00
Fabricação de móveis	1.074.176,00	1.363.752,00	2.446.335,00	1.666.495,00	1.133.118,00	708.588,00	856.709,00	894.269,00	607.203,00	878.558,00
Fabricação de outro equipamento de transporte	4.109.311,00	2.984.676,00	3.367.289,00	3.834.822,00	4.068.854,00	2.797.032,00	4.128.059,00	5.413.011,00	6.255.196,00	8.205.834,00
Fabricação de outros produtos minerais não metálicos	3.413.880,00	3.734.489,00	3.779.690,00	3.103.200,00	3.730.250,00	2.832.355,00	4.381.865,00	3.940.483,00	3.195.588,00	3.386.389,00
Fabricação de papel e produtos de papel	2.076.947,00	1.935.924,00	1.693.805,00	1.492.301,00	1.759.289,00	1.845.306,00	2.000.547,00	2.381.574,00	1.846.073,00	2.758.735,00
Fabricação de produtos alimentícios	4.752.543,00	4.765.273,00	3.736.640,00	4.615.121,00	4.193.799,00	3.332.672,00	3.406.320,00	4.639.781,00	2.669.717,00	3.940.367,00
Fabricação de produtos de borracha e plásticos	13.610.625,00	11.605.400,00	14.206.591,00	14.958.125,00	13.800.260,00	11.063.060,00	12.836.401,00	12.987.689,00	10.097.528,00	13.284.793,00
Fabricação de produtos de tabaco	121.439,00	182.249,00	30.631,00	163.364,00	112.178,00	77.418,00	78.240,00	60.600,00	86.801,00	73.035,00
Fabricação de produtos farmacêuticos básicos e preparações farmacêuticas	15.355.041,00	13.861.870,00	13.324.324,00	15.375.814,00	13.241.517,00	14.127.063,00	15.442.006,00	16.892.146,00	15.598.391,00	15.736.761,00
Fabricação de produtos informáticos, eletrônicos e ópticos	42.376.037,00	38.293.487,00	47.374.651,00	43.609.602,00	41.681.547,00	40.220.008,00	48.982.092,00	44.400.340,00	37.643.439,00	41.264.035,00
Fabricação de produtos metálicos fabricados, exceto máquinas e equipamentos	12.479.285,00	10.262.965,00	12.578.639,00	12.927.322,00	11.872.649,00	8.873.652,00	12.090.820,00	12.961.600,00	10.924.466,00	12.829.327,00
Fabricação de produtos químicos	32.002.166,00	26.690.730,00	33.144.032,00	38.320.978,00	31.533.262,00	29.742.658,00	44.603.705,00	51.132.681,00	26.724.388,00	31.922.221,00
Fabricação de têxteis	3.302.387,00	3.602.015,00	3.661.435,00	3.107.274,00	2.983.154,00	5.309.035,00	3.337.097,00	2.273.309,00	2.135.323,00	2.657.317,00
Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques	14.846.639,00	17.862.293,00	24.145.051,00	31.290.542,00	17.439.243,00	11.055.658,00	24.148.225,00	26.265.275,00	18.891.635,00	22.890.678,00
Fabricação de vestuário	4.496.312,00	4.194.833,00	6.747.294,00	6.254.916,00	6.495.093,00	3.909.537,00	5.123.652,00	7.034.435,00	7.994.234,00	9.126.633,00
Impressão e reprodução de mídia gravada	25.878,00	15.364,00	23.257,00	20.613,00	14.780,00	14.166,00	21.135,00	19.506,00	12.158,00	15.900,00
Outras manufaturas	8.882.956,00	8.095.928,00	10.752.992,00	10.005.278,00	9.038.194,00	8.620.798,00	10.910.822,00	8.573.851,00	7.426.308,00	8.339.364,00
Agropecuária	6.629.086,00	5.375.011,00	5.751.178,00	5.579.257,00	5.536.347,00	3.403.356,00	3.614.433,00	3.348.846,00	3.987.378,00	4.353.504,00
Pesca e Aquicultura	455.945,00	205.169,00	81.259,00	68.824,00	76.893,00	40.321,00	42.596,00	75.681,00	149.792,00	309.230,00
Produção vegetal, animal e caça	6.144.021,00	5.148.944,00	5.648.358,00	5.494.014,00	5.443.922,00	3.231.585,00	3.019.871,00	3.224.238,00	3.819.456,00	3.991.854,00
Silvicultura e exploração madeireira	29.120,00	20.898,00	21.561,00	16.419,00	15.532,00	131.450,00	551.966,00	48.927,00	18.130,00	52.420,00
Outros Produtos	2.687.920,00	1.994.600,00	2.297.907,00	1.776.984,00	1.935.211,00	1.395.092,00	1.153.983,00	1.196.307,00	1.008.240,00	1.070.635,00
Atividades criativas, artes e entretenimento	23.250,00	8.868,00	26.498,00	16.061,00	12.535,00	7.705,00	6.743,00	9.025,00	12.680,00	12.559,00
Atividades de coleta, tratamento e disposição de resíduos; recuperação de materiais	2.000,00	0,00	0,00	2.828,00	0,00	374,00	350,00	1.911,00	3,00	1.012,00
Atividades de edição	2.602.477,00	1.959.666,00	2.212.432,00	1.667.777,00	1.896.675,00	1.357.456,00	1.129.417,00	1.121.231,00	972.108,00	1.041.082,00
Atividades postais e de courier	7.227,00	2.251,00	387,00	1.329,00	6.544,00	6.319,00	7.253,00	8.336,00	8.857,00	9.062,00
Bibliotecas, arquivos, museus e outras atividades culturais	809,00	624,00	724,00	1.179,00	327,00	397,00	490,00	561,00	1.212,00	1.002,00
Fornecimento de eletricidade, gás, vapor e ar condicionado	295,00	33,00	61,00	42,00	105,00	2,00	148,00	50,00	112,00	281,00
Não classificado	49.855,00	19.888,00	54.978,00	85.029,00	16.452,00	21.048,00	8.615,00	53.753,00	12.484,00	4.934,00
Outras atividades profissionais, científicas e técnicas	2.007,00	3.270,00	2.809,00	2.717,00	2.573,00	1.791,00	967,00	1.440,00	784,00	703,00
Produção de filmes, vídeos e programas de televisão, gravação de som e edição de música	0,00	0,00	18,00	22,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Indústria Extrativa	224.355,00	387.275,00	351.532,00	373.013,00	193.769,00	648.309,00	430.796,00	566.124,00	156.736,00	609.819,00
Extração de minerais metálicos	15.488,00	6.590,00	9.529,00	3.596,00	5.178,00	16.054,00	2.433,00	3.246,00	3.662,00	4.048,00
Extração de outros minerais	191.570,00	380.232,00	341.917,00	368.642,00	188.158,00	631.594,00	427.319,00	560.744,00	152.618,00	605.230,00
Extração de petróleo bruto e gás natural	19,00	371,00	11,00	117,00	110,00	661,00	866,00	2.029,00	296,00	390,00
Mineração de carvão e lignito	17.278,00	82,00	75,00	658,00	323,00	0,00	178,00	105,00	160,00	151,00
Total Geral	237.552.554,00	215.127.322,00	265.637.676,00	280.313.175,00	244.284.928,00	208.144.854,00	283.048.020,00	292.861.707,00	228.005.442,00	262.281.528,00

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

A MOVIMENTAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO PELO MODO AÉREO

Histórico de importação brasileira pelo setor aéreo, por grupo de produto da indústria (em FOB US\$) – 2015 a 2024

Tipo de Indústria	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Indústria de Transformação	33.327.188.958,00	29.451.638.074,00	33.526.873.807,00	36.758.259.431,00	37.069.464.840,00	33.911.837.966,00	43.248.838.160,00	46.775.922.386,00	45.832.769.194,00	52.484.808.155,00
Fabricação de bebidas	356.525,00	457.839,00	929.239,00	2.132.867,00	2.643.834,00	650.987,00	1.096.040,00	702.640,00	404.483,00	1.221.159,00
Fabricação de coque e produtos petrolíferos refinados	3.841.363,00	3.811.186,00	4.781.156,00	5.586.648,00	5.128.030,00	4.361.397,00	4.632.583,00	7.969.800,00	6.322.063,00	8.951.576,00
Fabricação de couro e produtos afins	92.356.398,00	86.601.906,00	101.329.316,00	100.107.733,00	113.082.908,00	75.709.748,00	113.212.779,00	162.001.093,00	170.498.570,00	170.156.198,00
Fabricação de equipamentos elétricos	2.047.243.921,00	1.811.740.510,00	1.966.754.453,00	2.081.616.415,00	2.035.930.681,00	1.803.475.082,00	2.209.167.816,00	2.400.190.899,00	2.472.256.551,00	2.689.700.699,00
Fabricação de madeira e de produtos de madeira e cortiça, exceto móveis; fabricação de artigos de palha e de cestaria	3.965.499,00	3.085.385,00	3.376.957,00	3.454.322,00	3.708.954,00	3.331.315,00	3.607.387,00	3.338.667,00	4.890.187,00	5.088.210,00
Fabricação de máquinas e equipamentos n.c	2.792.754.680,00	2.459.237.049,00	2.746.063.430,00	3.266.370.428,00	3.142.455.932,00	2.494.717.700,00	3.206.987.854,00	3.731.256.878,00	3.843.392.950,00	4.322.071.974,00
Fabricação de metais básicos	449.204.269,00	424.963.515,00	490.952.811,00	658.895.607,00	856.909.379,00	817.888.454,00	1.096.928.038,00	1.059.955.730,00	824.889.711,00	906.931.542,00
Fabricação de móveis	51.582.529,00	65.120.922,00	50.554.522,00	52.650.244,00	47.297.964,00	35.366.401,00	27.609.837,00	43.376.621,00	49.661.336,00	60.781.027,00
Fabricação de outro equipamento de transporte	4.099.835.418,00	3.554.162.421,00	4.008.537.314,00	4.493.693.213,00	5.513.265.333,00	4.431.587.019,00	5.486.941.290,00	7.383.153.739,00	8.293.592.978,00	11.288.806.096,00
Fabricação de outros produtos minerais não metálicos	144.340.613,00	132.027.877,00	144.862.407,00	144.972.687,00	153.928.784,00	121.614.059,00	164.491.420,00	154.230.592,00	160.048.133,00	181.237.250,00
Fabricação de papel e produtos de papel	18.097.064,00	17.650.466,00	17.742.897,00	18.290.045,00	17.834.810,00	21.350.999,00	22.933.816,00	25.866.736,00	27.855.247,00	33.264.776,00
Fabricação de produtos alimentícios	159.573.446,00	131.442.751,00	142.596.851,00	184.514.493,00	178.641.606,00	159.626.958,00	173.868.879,00	180.256.817,00	165.243.564,00	198.014.297,00
Fabricação de produtos de borracha e plásticos	494.777.346,00	442.078.308,00	497.585.168,00	554.941.817,00	556.189.887,00	458.749.501,00	560.458.492,00	644.839.964,00	638.865.524,00	692.151.613,00
Fabricação de produtos de tabaco	2.713.783,00	2.681.871,00	1.484.103,00	3.551.902,00	2.728.827,00	1.430.251,00	2.889.845,00	2.586.566,00	3.111.853,00	3.440.558,00
Fabricação de produtos farmacêuticos básicos e preparações farmacêuticas	5.827.738.139,00	5.672.289.039,00	5.792.855.112,00	6.250.766.869,00	6.179.243.898,00	5.991.925.616,00	9.474.069.098,00	8.297.469.040,00	9.323.526.525,00	10.182.906.313,00
Fabricação de produtos informáticos, eletrônicos e ópticos	12.403.661.205,00	10.566.687.025,00	13.044.571.000,00	13.625.709.732,00	13.377.798.861,00	12.686.721.386,00	14.892.516.118,00	16.110.316.866,00	13.936.435.404,00	15.466.270.023,00
Fabricação de produtos metálicos fabricados, exceto máquinas e equipamentos	757.717.638,00	631.004.758,00	713.977.582,00	795.961.918,00	821.073.766,00	679.019.641,00	856.894.429,00	1.065.428.325,00	1.111.895.362,00	1.180.842.730,00
Fabricação de produtos químicos	1.715.875.852,00	1.428.629.620,00	1.512.364.190,00	1.994.072.028,00	1.820.973.325,00	1.735.472.556,00	2.422.975.545,00	2.889.626.610,00	2.247.058.332,00	2.143.125.248,00
Fabricação de têxteis	95.014.675,00	82.327.762,00	94.037.041,00	91.514.463,00	91.225.339,00	325.567.240,00	75.879.932,00	88.033.545,00	95.412.939,00	100.473.436,00
Fabricação de veículos automóveis, reboques e semi-reboques	362.753.071,00	343.309.696,00	412.916.185,00	541.534.350,00	362.829.496,00	266.882.107,00	522.671.389,00	575.696.826,00	478.568.508,00	575.433.906,00
Fabricação de vestuário	221.296.853,00	185.029.593,00	234.388.006,00	229.302.701,00	234.581.653,00	143.062.127,00	181.887.847,00	265.377.658,00	306.642.314,00	349.360.647,00
Impressão e reprodução de mídia gravada	1.827.386,00	1.503.639,00	1.885.781,00	2.289.003,00	1.499.430,00	1.366.511,00	1.634.057,00	1.250.356,00	1.214.390,00	1.358.147,00
Outras manufaturas	1.580.661.285,00	1.405.794.936,00	1.542.328.286,00	1.656.329.946,00	1.550.492.143,00	1.651.960.911,00	1.745.483.669,00	1.682.996.418,00	1.670.982.270,00	1.923.220.730,00
Agropecuária	124.866.548,00	125.601.386,00	129.993.582,00	132.258.124,00	137.403.288,00	114.027.269,00	115.625.041,00	125.733.926,00	135.687.161,00	191.396.554,00
Pesca e Aquicultura	2.566.411,00	1.708.159,00	1.011.250,00	1.029.946,00	1.183.110,00	612.683,00	705.283,00	1.180.485,00	2.170.125,00	3.985.752,00
Produção vegetal, animal e caça	121.950.841,00	123.560.768,00	128.644.453,00	130.896.006,00	135.873.463,00	112.536.550,00	113.133.192,00	123.693.804,00	132.548.568,00	186.473.407,00
Silvicultura e exploração madeireira	349.296,00	332.459,00	337.879,00	332.172,00	346.715,00	878.036,00	1.786.566,00	859.637,00	968.468,00	937.395,00
Outros Produtos	103.681.869,00	78.714.153,00	83.775.834,00	88.628.066,00	92.761.675,00	62.340.382,00	66.482.710,00	66.322.677,00	79.605.201,00	87.147.869,00
Atividades criativas, artes e entretenimento	31.325.886,00	11.577.900,00	13.247.204,00	25.189.608,00	24.056.547,00	6.210.681,00	5.871.607,00	11.578.684,00	15.132.975,00	27.341.372,00
Atividades de coleta, tratamento e disposição de resíduos; recuperação de materiais	3.194,00	0,00	0,00	10.056,00	0,00	833,00	193,00	1.899,00	488,00	2.218,00
Atividades de edição	70.634.362,00	66.262.132,00	69.589.223,00	62.461.482,00	67.211.631,00	54.759.509,00	58.870.850,00	53.049.999,00	55.531.150,00	57.272.491,00
Atividades postais e de courier	572.722,00	172.220,00	26.910,00	110.933,00	529.240,00	491.349,00	576.277,00	657.030,00	665.600,00	696.274,00
Bibliotecas, arquivos, museus e outras atividades culturais	84.252,00	76.791,00	366.611,00	204.065,00	142.086,00	229.412,00	31.211,00	119.342,00	7.369.156,00	452.030,00
Fornecimento de eletricidade, gás, vapor e ar condicionado	11.122,00	10.549,00	7.873,00	1.460,00	2.619,00	96,00	14.998,00	5.444,00	14.513,00	25.637,00
Não classificado	958.221,00	456.547,00	392.959,00	485.135,00	674.857,00	566.375,00	1.060.885,00	848.944,00	858.780,00	1.327.155,00
Outras atividades profissionais, científicas e técnicas	92.110,00	158.014,00	142.625,00	156.877,00	144.695,00	82.127,00	56.689,00	61.335,00	32.539,00	30.692,00
Produção de filmes, vídeos e programas de televisão, gravação de som e edição de música	0,00	0,00	2.429,00	8.450,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Indústria Extrativa	5.944.895,00	2.817.947,00	1.706.632,00	4.144.968,00	3.835.459,00	1.404.047,00	2.341.041,00	3.230.141,00	1.808.968,00	2.447.508,00
Extração de minerais metálicos	519.715,00	213.630,00	251.252,00	204.557,00	146.280,00	78.044,00	54.722,00	88.370,00	145.494,00	117.285,00
Extração de outros minerais	5.405.130,00	2.592.510,00	1.446.792,00	3.928.143,00	3.677.865,00	1.313.955,00	2.265.563,00	3.109.685,00	1.648.022,00	2.306.509,00
Extração de petróleo bruto e gás natural	3.221,00	9.610,00	8.182,00	11.109,00	9.479,00	12.048,00	18.316,00	31.617,00	13.869,00	20.016,00
Mineração de carvão e lignito	16.829,00	2.197,00	406,00	1.159,00	1.835,00	0,00	2.440,00	469,00	1.583,00	3.698,00
Total Geral	33.561.682.270,00	29.658.771.560,00	33.742.349.855,00	36.983.290.589,00	37.303.465.262,00	34.089.609.664,00	43.433.286.952,00	46.971.209.130,00	46.049.870.524,00	52.765.800.086,00

Fonte: Comex Stat, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>

ESTRATÉGIAS PARA ADAPTAR O MERCADO DE CARGA AÉREA NO BRASIL AO COMÉRCIO ELETRÔNICO

Segundo apurado pela Nuvei¹² em seu relatório de expansão global de mercado de alto crescimento que mapeou o crescimento do comércio eletrônico (*e-commerce*) em oito mercados de alto crescimento, Brasil, África do Sul, México, Hong Kong, Chile, Índia, Colômbia e Emirados Árabes Unidos, a previsão é que a taxa média anual de crescimento do Brasil seja na ordem de 28% até 2027. Esse cenário é impulsionado pela popularização, no Brasil, de novos métodos de pagamento eletrônico, como o PIX, que se adaptou às necessidades de 90% dos adultos brasileiros.

Apesar das diferenças de mercados, todos os mercados de alto crescimento compartilham algumas tendências como a expansão da infraestrutura digital, a consolidação da classe média e o aumento do acesso à internet e aos *smartphones*.

Previsão de movimentação e crescimento do comércio eletrônico em 7 mercados potenciais (em FOB US\$)

Ano	Brasil	Chile	Colômbia	México	África do Sul	Índia	Emirados Árabes Unidos
2024	US\$ 26,6	US\$ 8,8	US\$ 7,3	US\$ 20,4	US\$ 1,6	US\$ 18,6	US\$ 6,9
2025	US\$ 35,2	US\$ 10,3	US\$ 8,6	US\$ 28,7	US\$ 2,0	US\$ 22,1	US\$ 7,9
2026	US\$ 43,8	US\$ 11,6	US\$ 9,7	US\$ 37,3	US\$ 2,3	US\$ 25,7	US\$ 9,0
2027	US\$ 51,2	US\$ 12,7	US\$ 10,7	US\$ 47,4	US\$ 2,9	US\$ 29,6	US\$ 10,1
Crescimento	+ 28%	+ 15%	+ 14%	+ 34%	+ 24%	+ 18%	+ 14%

Fonte: Nuvei, 2024. Disponível em <https://www.nuvei.com/>

¹² <https://www.nuvei.com/>

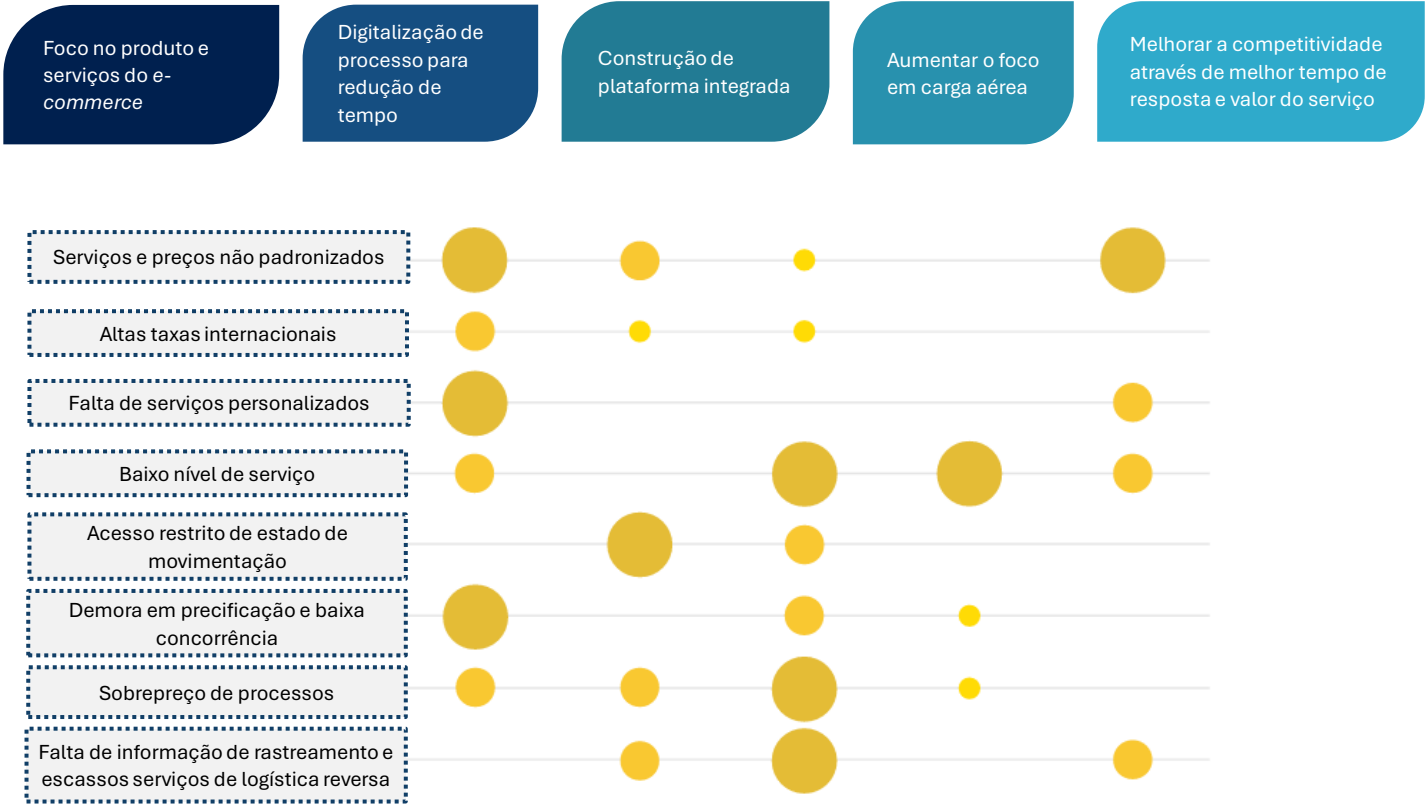
ESTRATÉGIAS PARA ADAPTAR O MERCADO DE CARGA AÉREA NO BRASIL AO COMÉRCIO ELETRÔNICO

Como destaca o Portal *E-Commerce Brasil* ¹³, o crescimento do comércio está diretamente associado às vendas eletrônicas, tanto no B2B (*business-to-business*) quanto no D2C (*direct-to-consumer*). A crescente demanda por experiências em que os clientes têm liberdade para comprar por comércio eletrônico direto, *marketplace* e mesmo até plataformas de autoatendimento, é um caminho sem retorno, demonstrando que a digitalização não é mais uma opção, devendo se prever um planejamento integrado entre o digital com o tradicional.

Mas o sucesso do comércio eletrônico passa pela distribuição e envio dos produtos, assumindo o transporte um fator decisório na composição da cadeia logística do negócio. Na busca por agilidade e novos mercados, as empresas aéreas de transporte de cargas e correios devem adotar estratégias para se adaptarem às necessidades do mercado eletrônico.

Como sugere a IATA¹⁴, a estratégia para o setor aéreo de cargas atender à crescente demanda do mercado eletrônico, passa por 5 pontos e que são descritos abaixo.

Estratégias para adaptação do setor aéreo para o comércio eletrônico



¹³ <https://www.ecommercebrasil.com.br/noticias/e-commerce-no-brasil-pode-vivenciar-taxa-de-crescimento-anual-de-28-ate-2027/>
¹⁴ A new era for air cargo: How e-commerce is accelerating logistics transformation, IATA (2021).

Fonte: IATA (2021). A new era for air cargo: How e-commerce is accelerating logistics transformation.

A movimentação de cargas aéreas foi fundamental durante a pandemia de Covid-19, garantindo o acesso mundial a medicamentos e suprimentos necessários ao combate do Coronavírus. Apesar do uso de aeronaves para o transporte de cargas essenciais, o mercado de aéreo de cargas sofreu os impactos das restrições de circulação impostas pela pandemia. Observa-se que, no cenário internacional, os anos de 2021 e 2022 foram de recuperação de volume transportado, no entanto, o ano de 2024 foi marcado por uma trajetória consistente de crescimento e recuperação. A demanda global (CTK) cresceu 11,3% no acumulado do ano, com dezembro de 2024 marcando o 17º mês consecutivo de expansão, beneficiada pelo dinamismo do comércio e fortalecimento do *e-commerce*.

O Brasil segue a tendência mundial de retomada do setor de carga aérea, que é um dos modos de menor uso para movimentação das exportações e importações nacionais, demonstrando o potencial que pode ser desenvolvido em uma país de dimensões continentais. A concorrência entre companhias aéreas nacionais e internacionais é grande, com maior volume de transporte de cargas por parte de companhias internacionais. A movimentação de carga aérea nacional – paga e correio – em 2024 atingiu um recorde histórico de cerca de 1.380 milhares de toneladas, representando um aumento de aproximadamente 10% em relação a 2023.

O setor aéreo mundial prevê que o aumento do comércio eletrônico, com um fluxo maior de importações e exportações, reflita rapidamente no crescimento do mercado de cargas aéreas, dado sua competitividade em termos de tempo, apesar do maior custo logístico. O Brasil, que é um dos principais países que realiza compras eletrônicas, é um mercado que deve atrair novos investimentos. Para tal, tanto as empresas aéreas nacionais e internacionais precisam se adaptar às especificidades do cliente do comércio eletrônico, devendo-se investir em estudos e estratégias de adaptação, que passam por digitalização e modernização de processos, como melhor relação com clientes finais e equacionamento de custo de transportes.

Demonstra-se com este boletim o potencial do mercado aéreo de cargas no Brasil e que o comércio eletrônico pode garantir, em curto e médio prazos, a atratividade deste modo para o mercado de importação e exportação.



 [infrasaoficial](#)
 [infra.oficial](#)
 [infra-oficial](#)
 [infrasa.oficial](#)

 observatorio@infrasa.gov.br
 institucional@infrasa.gov.br
 www.ontl.infrasa.gov.br
 www.infrasa.gov.br