





RELATÓRIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

2006

Senhores Accionistas,

No cumprimento das normas legais e estatutárias elaborou-se o Relatório e Contas de 2006 da EUROATLANTIC AIRWAYS Transportes Aéreos, SA.

1. ENQUADRAMENTO CONJUNTURAL

1.1. Geral

O clima económico português em 2006 apresentou um comportamento favorável. Os valores observados para o Produto Interno Bruto durante todo o ano sustentam o optimismo previsto no final de 2005. Embora com taxas de crescimento ainda modestas, os valores obtidos para o PIB trimestral foram superiores aos do ano anterior. No 3º trimestre este indicador registou um crescimento de 1,5% (gráfico 1).

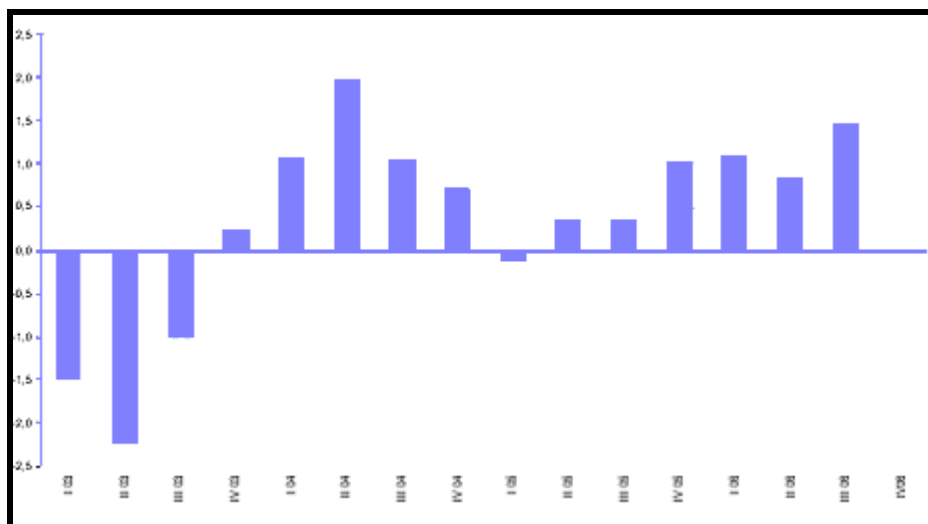


Gráfico 1– Evolução do PIB

(Fonte: Direcção Geral Estudos e Previsão – Ministério da Economia)

O ano de 2006 caracteriza-se pelo início da recuperação da economia, sendo de salientar o comportamento positivo da procura externa.

Portugal	Ano	I	II	III	IV
Importações de Bens e Serviços	2005	4,3	3,0	0,7	-0,7
	2006	4,5	2,0	4,7	
	2007				
Exportações de Bens e Serviços	2005	-1,5	0,1	2,5	2,6
	2006	8,6	7,7	8,8	
	2007				

Quadro 1 – Exportações e Importações de Bens e Serviços (taxas de variação homólogas em volume, %)

(Fonte: INE)

Ainda assim o crescimento da economia portuguesa em 2006 é inferior ao esperado para a zona do euro.

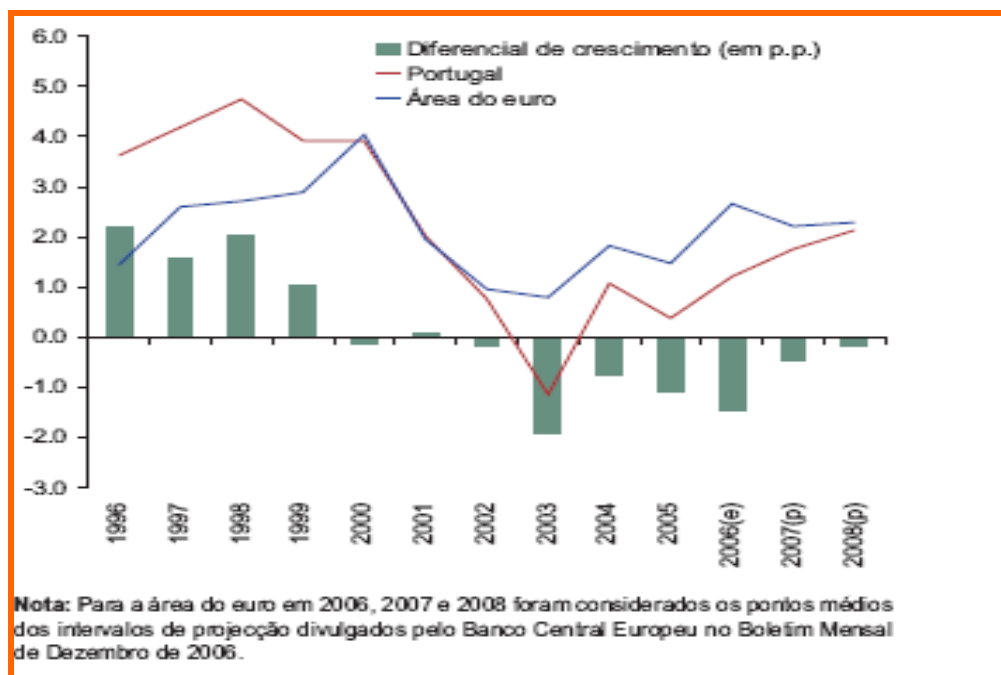


Gráfico 2- Comparação entre PIB Portugal e zona Euro.

(Fonte: Banco de Portugal)

Aponta-se para que o PIB na zona euro tenha crescido aproximadamente 2,6% tendo a Espanha contribuído de forma significativa com uma taxa de 3,7% e realçando-se a Alemanha, que registou o crescimento mais rápido desde 2000 (2,4%).

Espera-se que este indicador na União Europeia se situe à volta de 2,8%, destacando-se os países Bálticos que continuam com taxas no mínimo de 7%, bastante acima do que se assiste nos países da zona euro. No entanto, estes países registaram um abrandamento na evolução do PIB em relação ao ano de 2005.

No que se refere à Economia Mundial estima-se um crescimento de 5,1%, superior aos 4,5% de 2005.

	2004 (1)	2005(1)	2006 (2)
PIB			
Economia Mundial	4,9	4,5	5,1
Estados Unidos América	4,2	3,5	3,4
Japão	2,3	2,7	2,7
Área Euro	1,8	1,4	2,6
Alemanha	1,1	1,1	2,4
França	2,1	1,4	-
Itália	0,9	0,1	-
Espanha	3,1	3,4	3,8
Portugal	1,1	0,3	1,2
Reino Unido	3,2	1,8	2,7
Lituânia (3)	7,0	7,5	7,0
Letónia(3)	8,5	10,2	9,8
Estónia (3)	7,8	9,8	9,2
China	9,5	9,9	10,4
Rússia (3)	7,2	6,4	6,8
Índia (3)	8,5	8,5	8,7
1) – Fonte – Banco de Portugal			
2) – Fonte – Comissão Europeia, “Economic Forecast, Autumn 2006			
3) – Fonte – Banco Mundial			

Quadro 2 - Evolução do PIB da Economia Mundial (taxas de crescimento PIB em %)

As economias da Ásia e Pacífico continuam em rápida expansão, atingindo em 2006 as taxas de crescimento mais elevadas desde 2001. Estima-se um crescimento do PNB de 9,2%. A China tem papel de destaque com um aumento no PNB de 10,4%. A expansão verificada na economia chinesa deve-se fundamentalmente ao acréscimo da

componente investimento e ao aumento da consumo interno. Existem condições fiscais atractivas ao investimento estrangeiro.

A Rússia e a Índia também apresentam subidas das taxas de crescimento, embora este último país a um ritmo inferior.

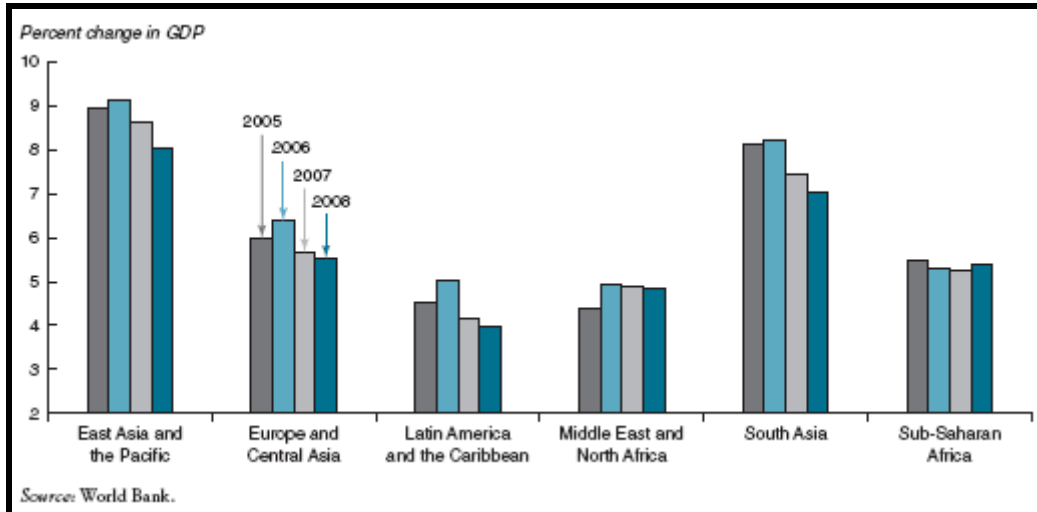


Gráfico 3–Evolução do PIB por Regiões

Na maioria das economias continuou a verificar-se um ligeiro crescimento da inflação, motivado, em parte, pela continuação do aumento do preço do combustível.

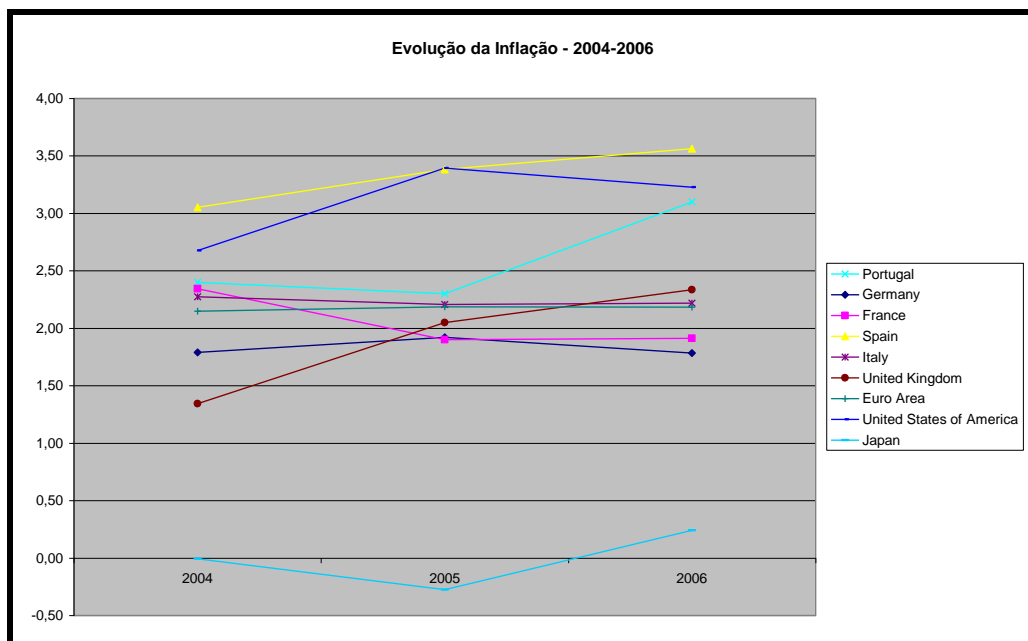


Gráfico 4– Evolução da Inflação 2004-2006.

Este ano manteve-se a evolução ascendente no preço do combustível, mas observou-se uma inversão da sua tendência a partir do quarto trimestre. Nos últimos meses de 2006 registaram-se valores inferiores aos dos períodos homólogos do ano de 2005.

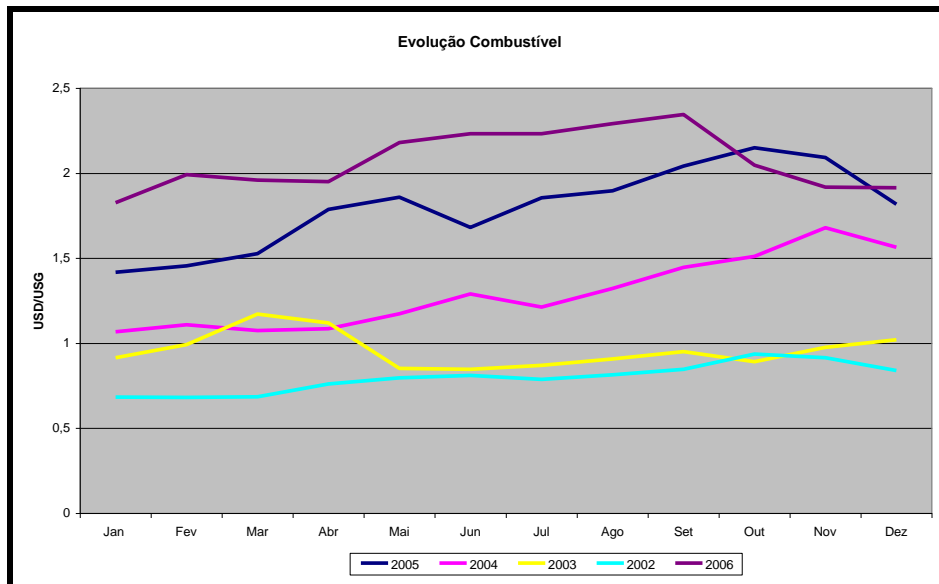


Gráfico 5– Evolução do preço do Combustível 2002-2006.

No que se refere à taxa de câmbio, em 2006 assistiu-se a uma depreciação do dólar face ao euro, o que significa uma inversão do comportamento a que se assistia desde Março de 2005.

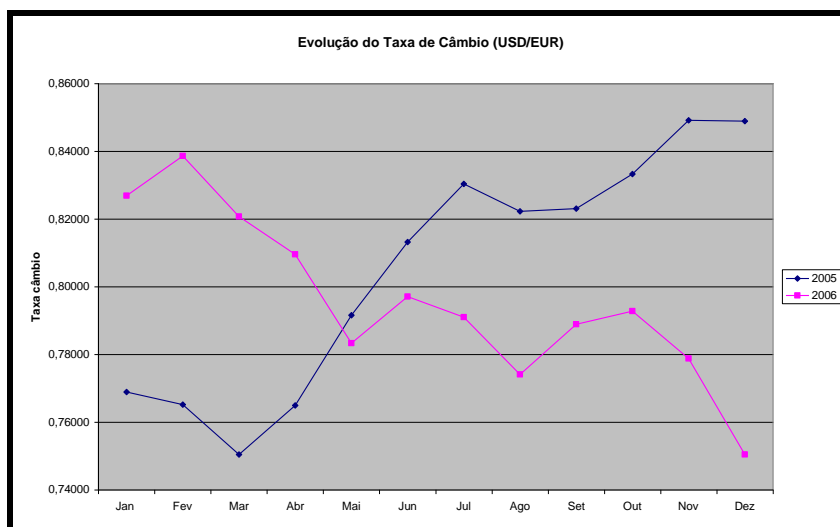


Gráfico 6: Taxa de câmbio de 2005 e 2006



1.2. Transporte Aéreo

De acordo com os dados da International Air Transport Association (IATA), o número de passageiros transportados cresceu no ano de 2006 cerca de 5,9 %, tendo se verificado um ligeiro abrandamento face a 2005. Este valor é consistente com as taxas de crescimento esperadas em termos de longo prazo: 5% a 6%. Nos últimos meses do ano assitiu-se a uma nova subida do nº de passageiros transportados (6,7% em Novembro e 6,9% em Dezembro), que tinha apresentado ligeiro declínio no meio do ano, rondando os 5%.

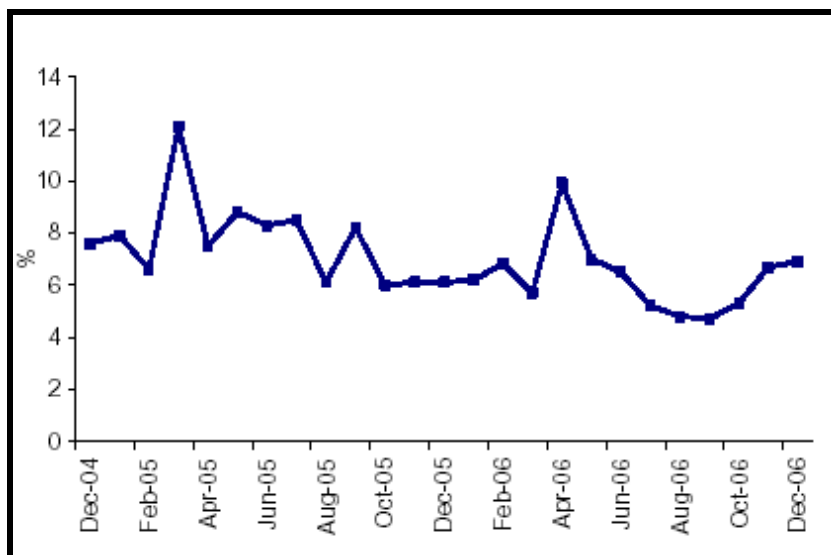


Gráfico 7: Evolução dos passageiros transportados (RPK,%)

Fonte: IATA

O abrandamento verificado em 2006 foi geral em todas as regiões à excepção do Médio Oriente, a única região que apresentou um ritmo positivo na taxa de crescimento dos passageiros transportados. Nos últimos anos registou taxas acima dos 10%.

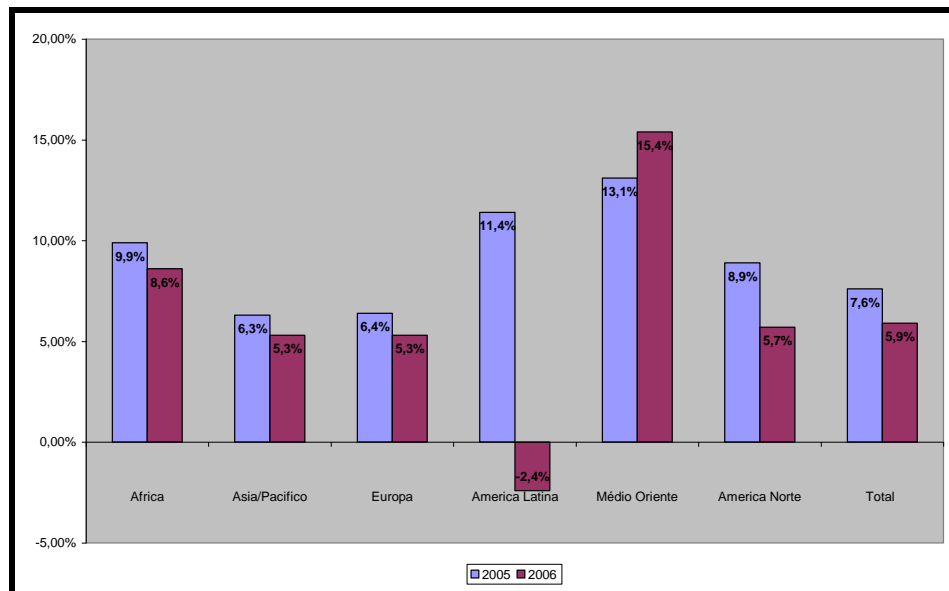


Gráfico 8: Comparação da taxa de crescimento do nº passageiros transportados por região nos últimos dois anos.

Fonte: IATA

Só na América Latina se verificou um decréscimo do tráfego de passageiros, devido essencialmente a problemas com a companhia aérea do Brasil, Varig. Excluindo o efeito da Varig, a América Latina teve um crescimento de 11,5%.

Em termos de carga assistiu-se a uma taxa de crescimento de 4,6%, valor superior ao observado em 2005, 3,2%. Destaca-se a região do Médio Oriente e da América do Norte.

Regiões	RPK		FTK	
	2005	2006	2005	2006
África	9,9%	8,6%	6,9%	5,9%
Ásia/Pacífico	6,3%	5,3%	4,2%	4,7%
Europa	6,4%	5,3%	1,1%	1,7%
América Latina	11,4%	-2,4%	0,5%	-2,6%
Médio Oriente	13,1%	15,4%	14,6%	16,1%
América Norte	8,9%	5,7%	0,4%	6,0%
Total	7,6%	5,9%	3,2%	4,6%

Quadro 3 – Taxa de crescimento de passageiros e carga transportada por região e ano

Fonte: IATA

No que se refere à taxa de ocupação, aumentou de 75,1% em 2005 para 76,0% em 2006, reflectindo uma melhor eficiência da própria indústria. O acréscimo da taxa de ocupação foi observado em quase todas as regiões, destacando-se a região da América do Norte com 80,2%. Não existiram decréscimos relevantes em nenhuma região.

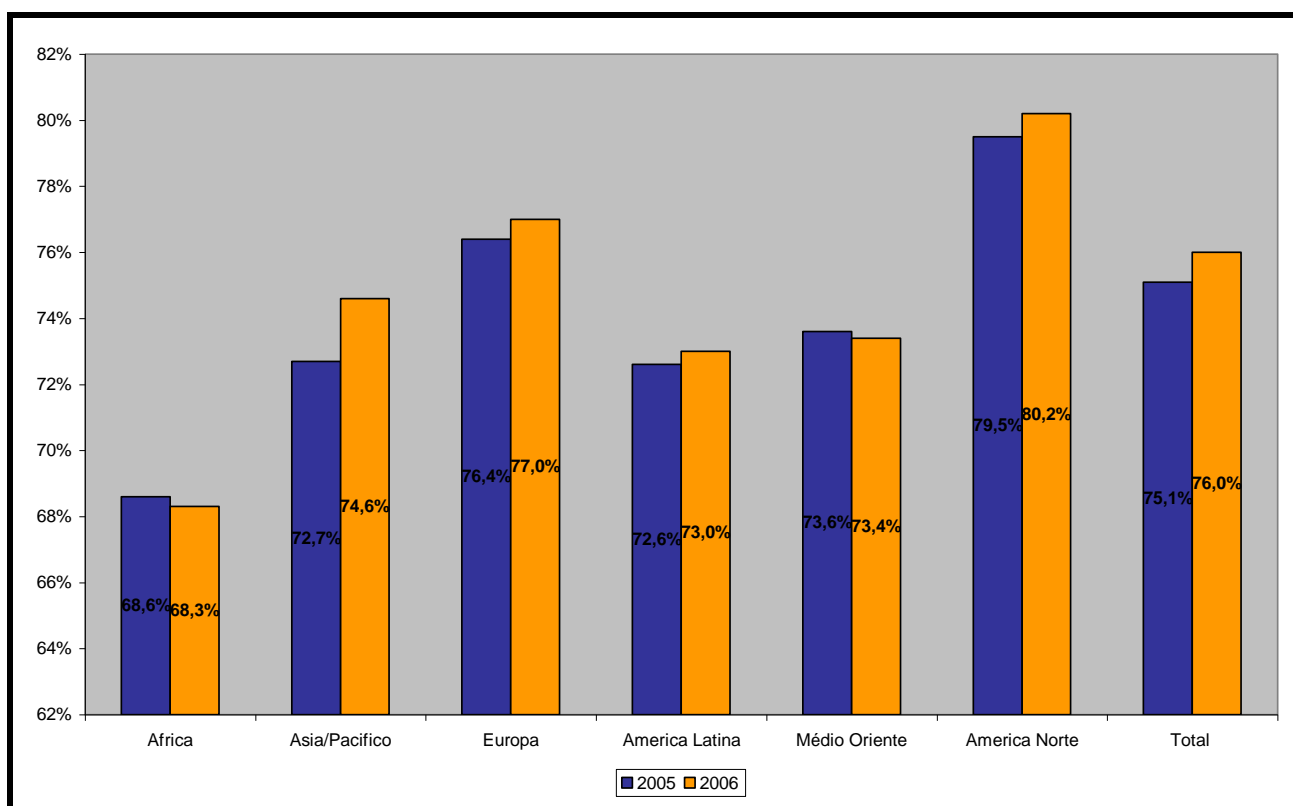


Gráfico 9: Taxa de Ocupação por região em 2005 e 2006

Fonte: IATA

O resultado operacional da indústria aeronáutica rondou os 10 bilhões de dólares norte americanos, aproximando-se dos valores registados antes de 2001. Contribuíram para este valor as receitas com um crescimento na ordem dos 8% e os custos de combustível que apresentaram um ritmo de crescimento inferior ao de 2005 (23% e 49%, respectivamente).

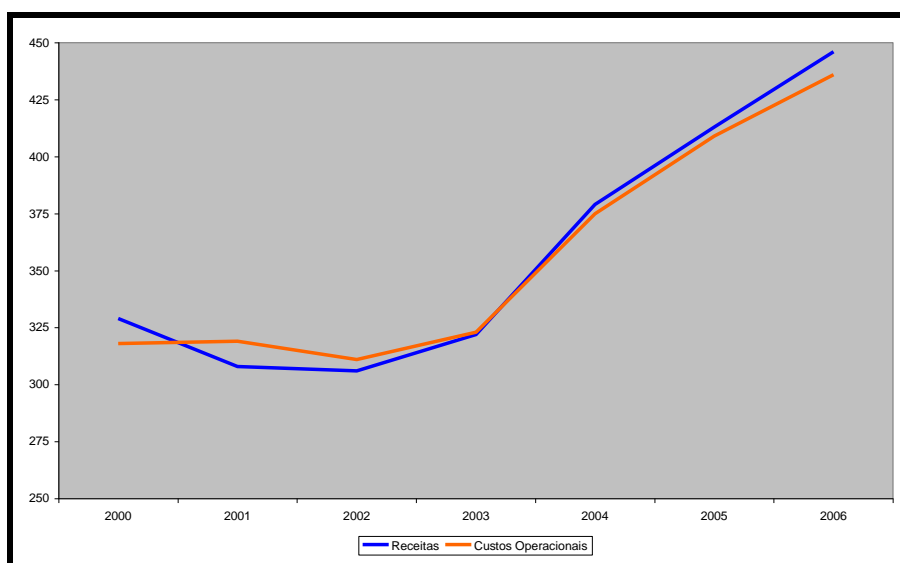


Gráfico 10: Evolução dos custos operacionais e receitas no sector da aviação 2000-2006

Fonte: IATA

O sector apresenta Resultado Líquido negativo mas encontra-se bastante próximo do “break-even”. Desde 2001 acumulou perdas na ordem dos 41 biliões de dólares norte americanos. O “break-even” só não foi atingido porque duas companhias aéreas incorreram em cerca de 6 biliões de dólares norte americanos de custos de reestruturação: Northwest Airlines e Delta Airlines. Além dos Estados Unidos da América apenas África apresentou prejuizos: -0,5 biliões USD.

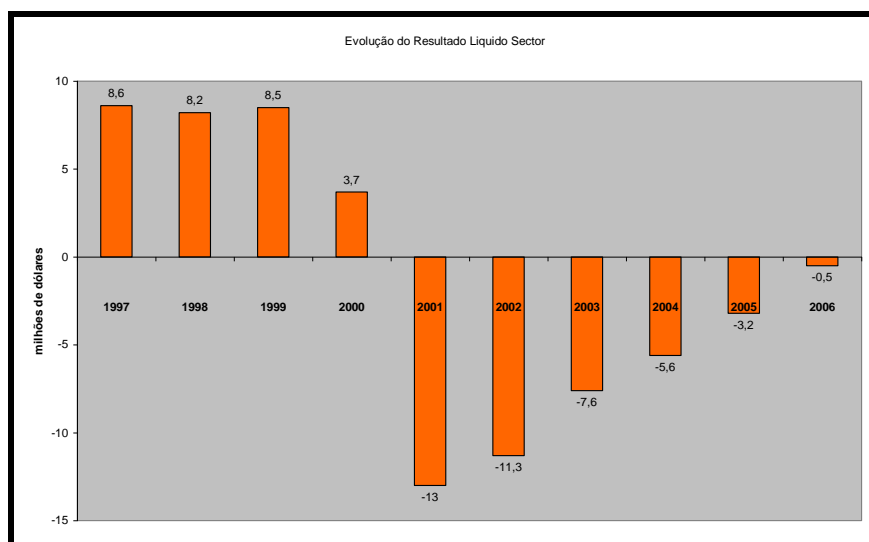


Gráfico 11: Evolução Ganhos e Perdas Líquidas no Sector da Aviação

(Fonte: IATA)



2. ACTIVIDADE DA euroAtlantic

A actividade da euroAtlantic caracterizou-se pela plena utilização da sua frota BOEING 767-300ER durante todo o ano. No segundo semestre registou-se a introdução do primeiro BOEING 757-200. A frota durante o ano de 2006 foi a seguinte:

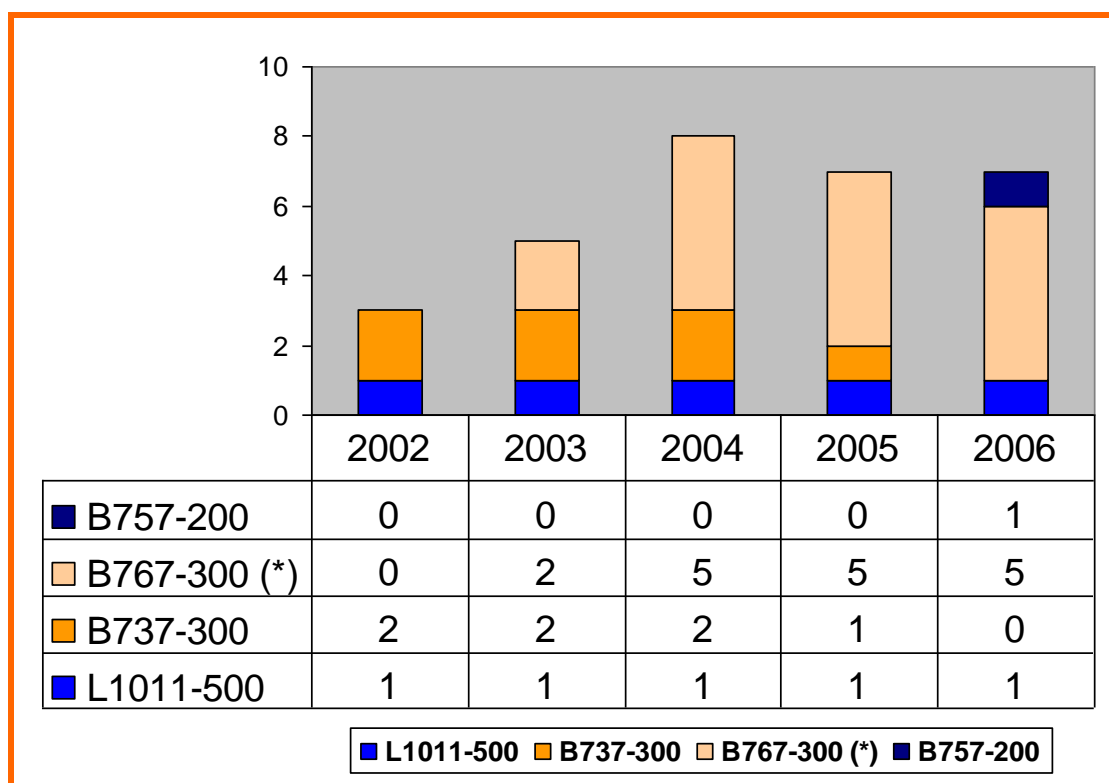


Gráfico 12: Frota da euroAtlantic de 2002-2006

(*) – Não inclui um BOEING 767-300ER adquirido no final de Dezembro de 2006

As aeronaves operaram um total de 24.556 Block Hours a que corresponde uma taxa de crescimento de 15,5%. Assim, assiste-se a um abrandamento do ritmo de crescimento característico da consolidação da estratégia da empresa.

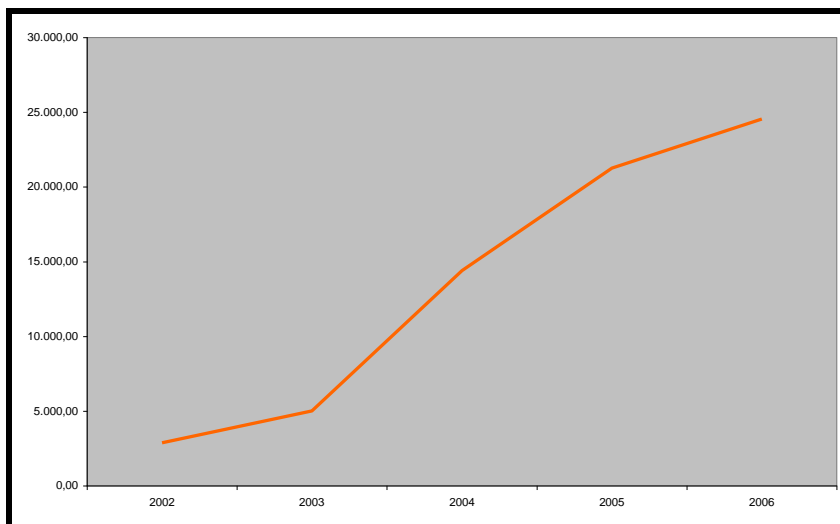


Gráfico 13: Evolução Block Hours 2002-2006

A estrutura do tipo de negócio manteve-se quase inalterada com predominância nos voos tipo ACMI que representam 78% dos voos realizados pela euroAtlantic.

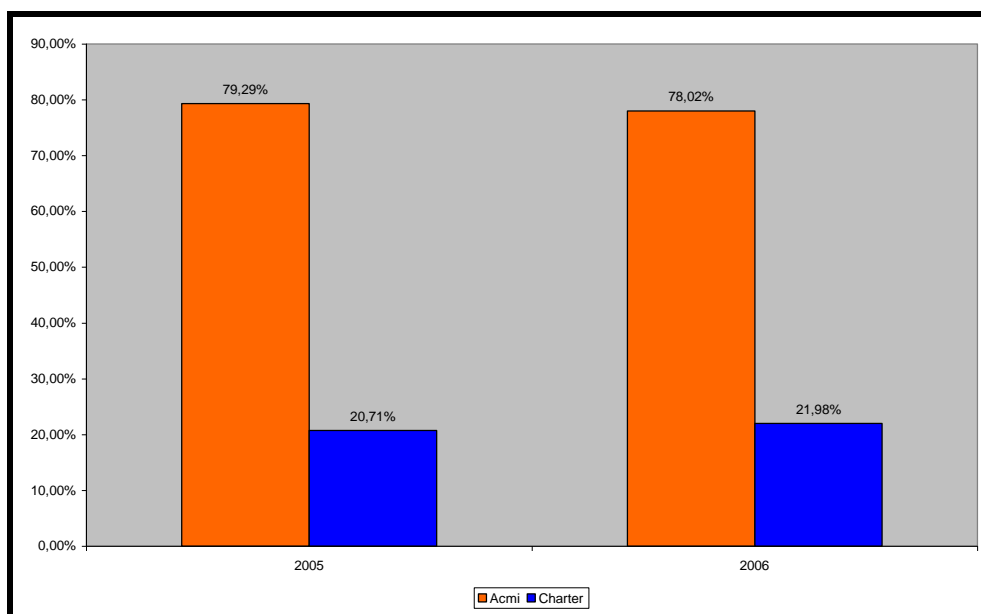


Gráfico 14: Comparação da % de horas voadas (B.H.) por tipo de negócio (EAA+Consórcio)

No que se refere à posição isolada da euroAtlantic, os voos ACMI voltam a tomar um peso superior ao verificado no ano anterior aproximando-se dos valores registados em 2004.

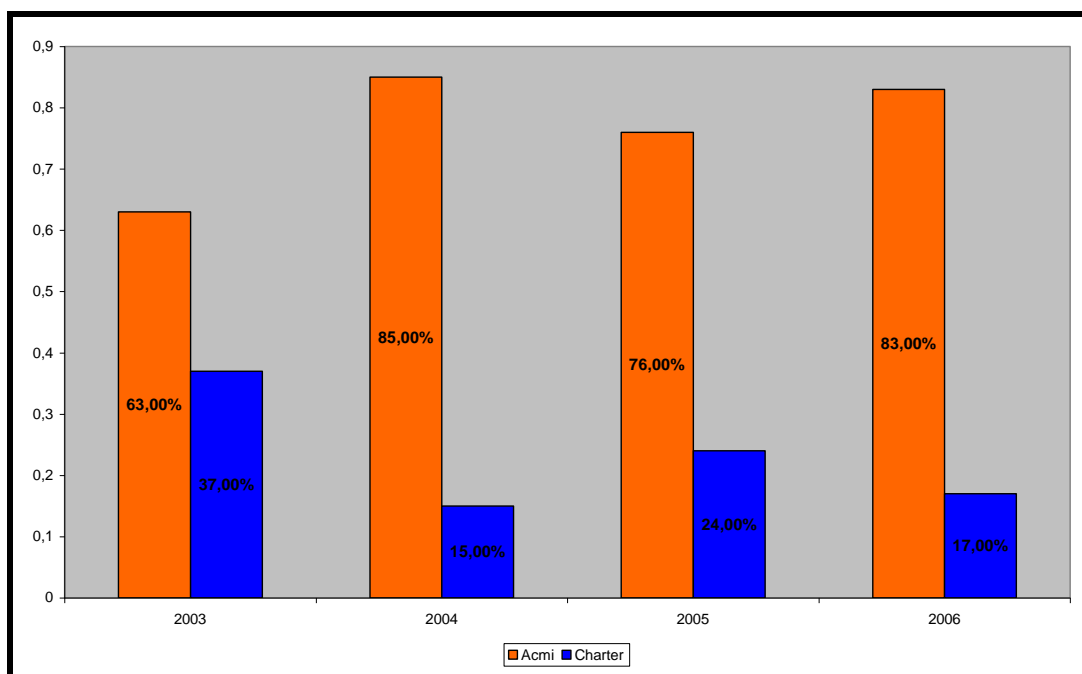


Gráfico 15: - Evolução do tipo de voo da euroAtlantic- 2003-2006

Tal como no ano anterior o consórcio com a Varig representou, em termos de Block Hours, 38% da actividade da euroAtlantic, continuando a operar com os dois B-767 afectados a este tipo de exploração em 2003.

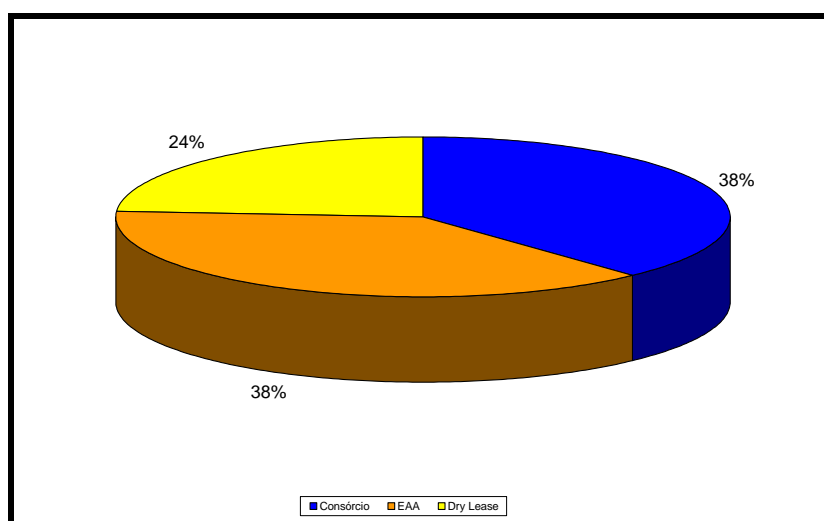


Gráfico 16: Repartição da exploração (B.Hours) da euroAtlantic

A exploração, em 2006, por avião, foi a seguinte:

- Lockheed L1011-500 – A aeronave operou essencialmente voos ACMI (90%) para outras companhias aéreas.
- 2 BOEING 767-300ER - Continuaram a operar no âmbito do Contrato de Consórcio Varig/euroAtlantic Airways realizando voos Charter entre o Brasil e a Europa e voos para a própria Varig.

AERONAVE	B.H.		
	2004	2005	2006
PP-VTE	4.445,79	3.814,1	4483,0
PP-VTC	3.736,01	4.185,0	4847,0

Quadro 4: Evolução da actividade do consórcio (2004-2006)

- Uma das aeronave BOEING 767-300ER continuou cedida em Dry-Lease a uma empresa Holandesa.
- 2 BOEING 767-300ER continuaram no certificado de operador aéreo da euroAtlantic realizando 71% de horas de voo ACMI para outras transportadoras aéreas.
- 1 BOEING 757-200 que começou a operar em Junho de 2006 tendo realizado um total de 976 horas das quais 60% em ACMI. A baixa utilização desta aeronave deveu-se a problemas técnicos e logísticos ocorridos no início da operação e que foram debelados a partir do mês de Agosto. A partir dessa altura o avião passou a operar com elevada fiabilidade.

Em 2006, a empresa adquiriu um dos BOEING 767-300ER que explorava em Leasing Operacional e no mês de Dezembro adquiriu mais um BOEING 767-300ER para a sua frota.

Em Dezembro de 2006, o quadro de pessoal da euroAtlantic era constituído por:

- 54 Pilotos,
- 102 Tripulantes de Cabine,
- 82 pessoas com funções em terra.

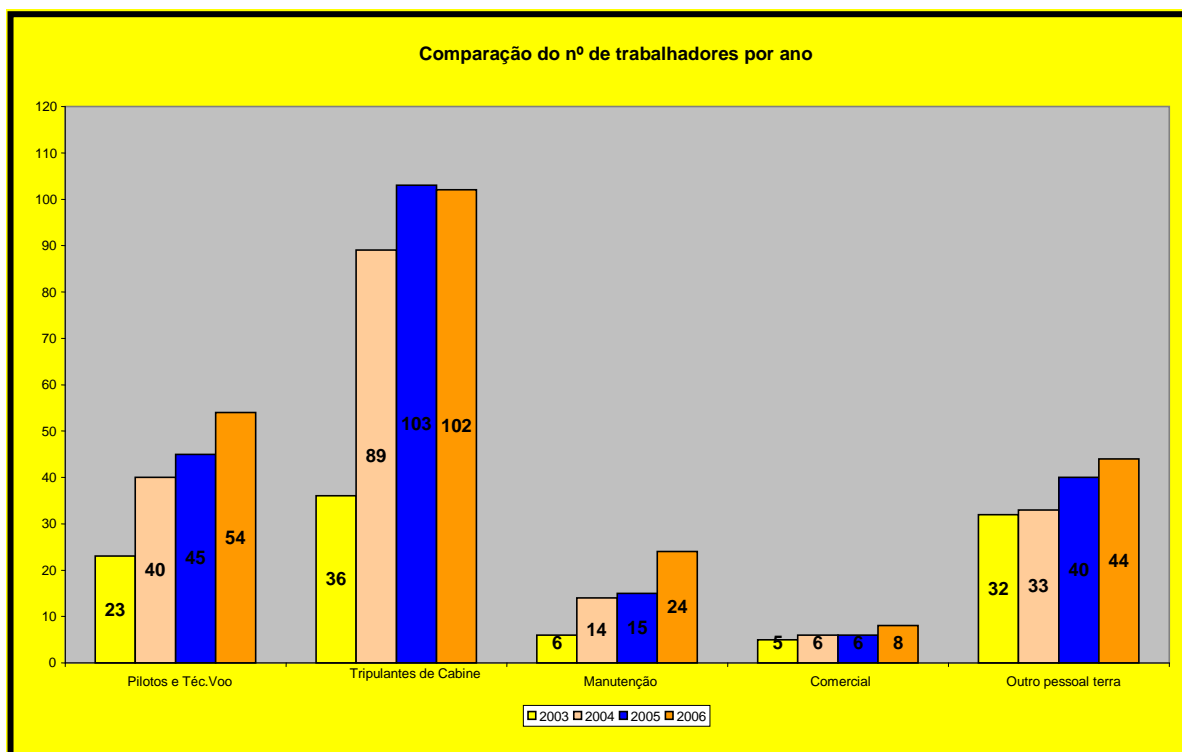


Gráfico 17: Evolução número de empregados da euroAtlantic airways

Em 2006 o volume de negócios foi aproximadamente 126 milhões de euros.

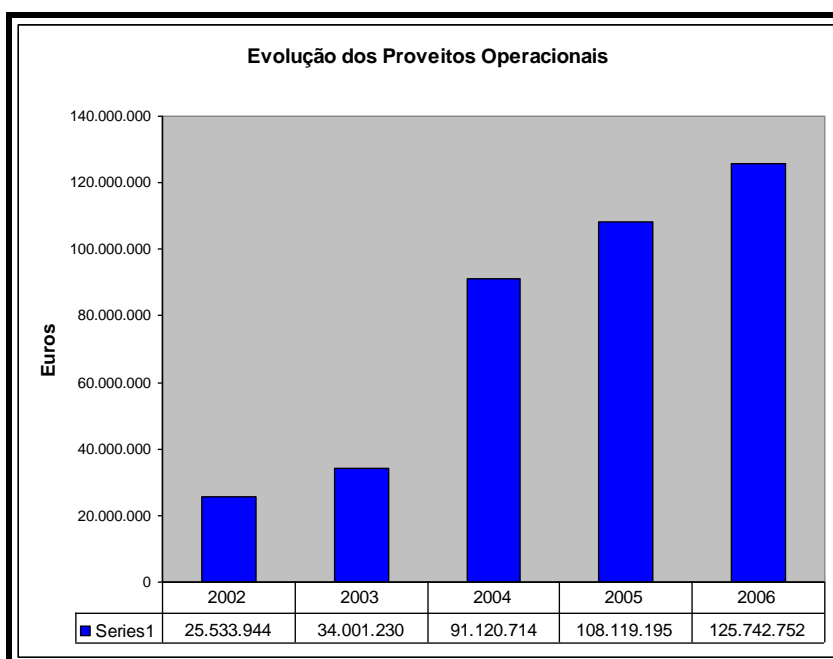


Gráfico 18: Evolução do Volume de negócios

Durante este ano a empresa continuou a consolidação do crescimento iniciado em 2003. O crescimento do volume de negócios foi de 16% que se traduziu num resultado líquido de 10,5 milhões de euros, 75% superior ao de 2005.

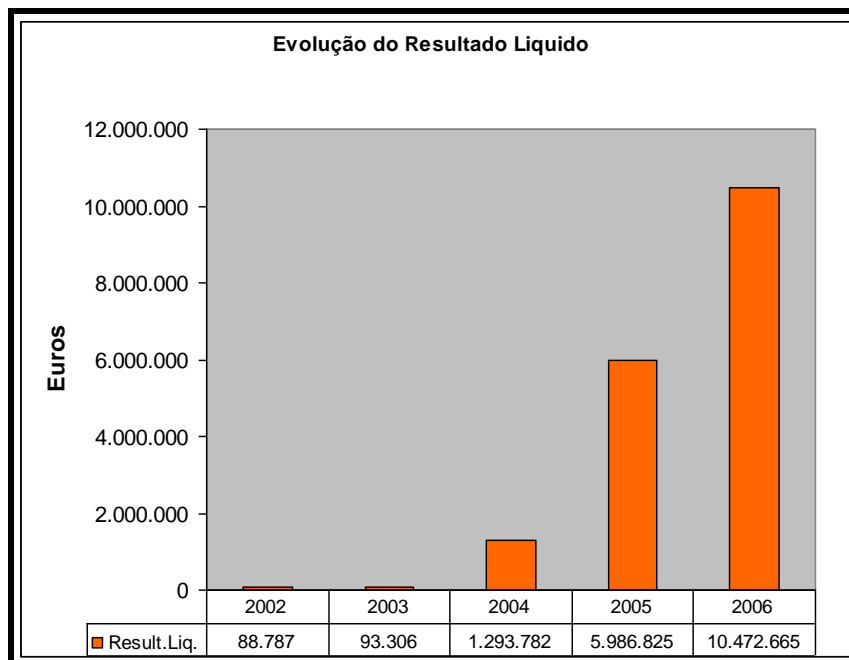


Gráfico 19: Evolução do Resultado Líquido

Apresenta-se a seguir a evolução de alguns rácios financeiros que reflectem a sustentabilidade da euroAtlantic airways.

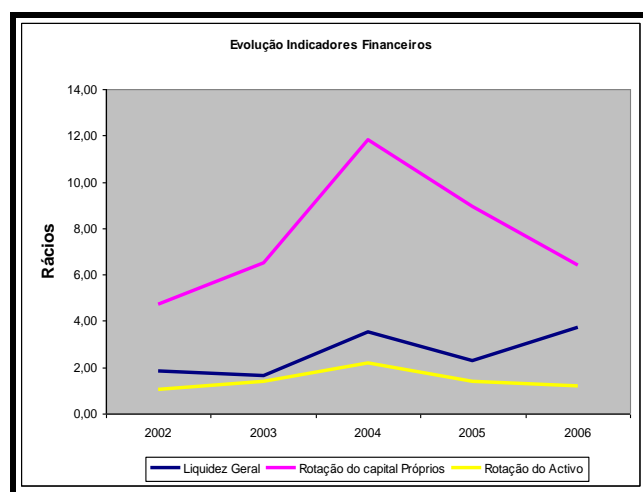
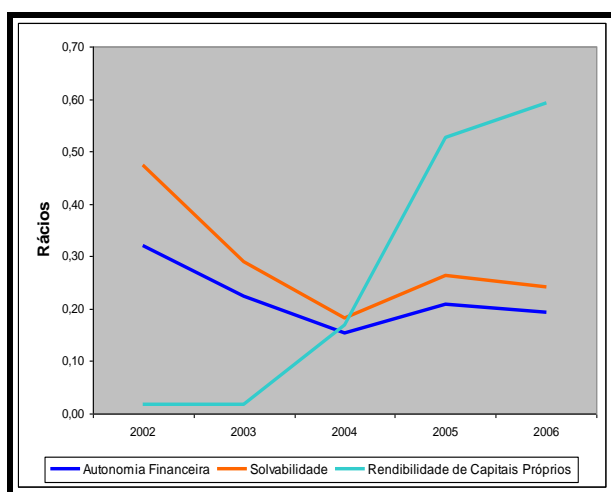


Gráfico 20: Evolução de Rácios Financeiros (2000-2006)



3. PERSPECTIVAS

Durante o ano que findou, a empresa realizou as perspectivas delineadas em 2005 relativamente à estabilização da sua frota de aviões e à reestruturação dos seus custos de posse:

- a) Em Junho concretizou o aluguer do BOEING 757-200;
- b) Em Julho procedeu à compra de um dos BOEING 767-300ER que estava em locação operacional;
- c) Em Outubro assinou cartas de intenção para extensão dos leasings operacionais de 3 BOEING 767-300ER, de 2008 a 2013;
- d) Em fins de Dezembro comprou um BOEING 767-300ER para aumento da sua frota.

Projecta-se no novo ano o reajuste da frota a necessidades do mercado.

Em 2007 perspectiva-se penetração em novos mercados, concretização de novas parcerias e aperfeiçoamentos no modelo de negócio. Para consolidação dos níveis de desempenho atingidos e crescimento sustentado, a empresa projecta melhoria significativa do produto oferecido, abrangendo as cabines de passageiros da sua frota de aviões, o serviço ao Cliente directo, o serviço ao Passageiro e a logística técnica e operacional.

Continuará o processo, iniciado em 2005, de adequação do sistema organizativo da empresa à actual dimensão e dinâmica de crescimento, com melhor delimitação de

funções, capacitação de pessoas e reforço dos processos horizontais e interdepartamentais.

Vai proceder-se a reforço significativo do sistema de qualidade da empresa e a certificação IOSA.

Os sistemas de informação serão reestruturados através de melhor tecnologia de informação, evolução e substituição de software e maior integração de todos os subsistemas da empresa.

A Direcção de Manutenção e Engenharia completará o seu processo de adaptação às necessidades actuais da empresa, reajustando o quadro de pessoal e aprimorando a sua formação, adequando instalações, adquirindo ferramentas, equipamentos e material de avião. Prevê-se que em meados do primeiro semestre se obtenha a certificação EASA Part 145 e no fim do ano a certificação DOA.

As melhorias internas acima referidas permitirão a oferta de um produto de melhor qualidade e ajustado aos mais exigentes mercados e projectos.

Adicionalmente será aperfeiçoado o sistema de gestão, melhorando a produtividade e reduzindo custos unitários.

Como em anos anteriores, o ano de 2007 será difícil e exigirá empenhamento e criatividade para que a empresa consolide e robusteça a sua dinâmica de desenvolvimento.



4. CONCLUSÃO

Aos nossos Clientes, Fornecedores, Entidades Públicas e Privadas e aos Membros dos outros Órgãos Sociais, a Administração agradece o relacionamento e apoio que em muito contribuíram para o que se alcançou em 2006.

Ao Pessoal, que em mais um ano soube interpretar com inteligência os objectivos preconizados e realizar com empenhamento as tarefas necessárias, a Administração agradece a meritosa actividade desenvolvida.

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido do exercício no valor de EUR 10.472.665,31 tenha a seguinte aplicação:

Para reforço da reserva legal: EUR 523.633,28

Para gratificações de balanço: EUR 3.500.000,00

Para distribuição de dividendos: EUR 5.000.000,00

Para resultados transitados: EUR 1.449.032,03

Sintra, 3 de Março de 2007

O Conselho de Administração

Tomaz Metello

Euclides Batalha

António Alves Dias