

2. Carga Aérea

2.1. Introdução

Neste Capítulo, abordaremos o cenário da Carga Aérea nos últimos três anos (2005 a 2007). O nosso foco é o mercado brasileiro mas, felizmente, ele tem um importante papel no mercado mundial, o que nos faz, em vários momentos, citar o comportamento mundial. Citaremos os números que ilustram esse crescimento, os principais fatores que levaram ao crescimento, os acontecimentos que marcaram o período e, claro, as perspectivas para o futuro do transporte de carga aérea.

O mercado cargueiro mundial, dentre eles o brasileiro, continua bastante competitivo e em crescimento. Em 2007 houve um aumento de 6,98% na Movimentação de Carga em todo o território brasileiro, pela Rede de Aeroportos da Infraero que concentra os maiores e mais importantes do país. Esse aumento foi uma resposta à demanda atual, principalmente em períodos de pico.

Particularmente no mercado brasileiro, o desempenho da economia tem sido um fator muito positivo. Segundo dados da Infraero (Infraero, 2007), em todo o Brasil foram movimentadas 1.314.292.837 Kg de carga em 2007 contra 1.228.769.460 Kg durante o ano de 2006 e 1.358.894.463 Kg em 2005. Os aeroportos que mais se destacaram em volume de cargas no país estão listados na Tabela 23 na Seção 5.1.

Um dos grandes fatores que contribuíram para o crescimento do mercado foi o aumento nas importações. Houve uma mudança de comportamento no mercado, com aumento considerável da importação de máquinas, produtos de maior valor agregado — antes, importava-se por via aérea mais matérias-primas e insumos.

2.2. Atuação das Empresas

O Brasil conta hoje com uma vasta rede aérea cargueira que engloba desde as companhias regionais até as grandes empresas internacionais

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, é impossível avaliar a importância das companhias cargueiras para o desenvolvimento da nação. E elas são fundamentais não apenas nas rotas Brasil–Exterior, mas no transporte interno de mercadorias e produtos diversos. Se o país dependesse apenas dos seus portos, com certeza, sofreria bastante, principalmente em épocas de pico, como o Natal, período em que o transporte de produtos aumenta consideravelmente.

2.2.1. Companhias Nacionais

Atualmente, são muitas as empresas nacionais que realizam o transporte de carga aérea no Brasil. Além das cargueiras dedicadas, como a ABSA Cargo Airline, a VarigLog e a Master Top Airlines (MTA), temos, também, as companhias aéreas que contam com uma divisão de cargas, como a Total Linhas Aéreas, que recentemente completou um processo de fusão com a Trip Linhas Aéreas, e a TAF. E, obviamente, as duas maiores empresas aéreas do país: a TAM Linhas Aéreas e a Gol Linhas Aéreas Inteligentes que transportam cargas nos vôos comerciais de passageiros.

No período analisado, o processo de fusão da Total com a Trip ainda não havia sido finalizado. Portanto, sempre trataremos as empresas em separado.

2.2.2. Companhias Estrangeiras

Atualmente, várias companhias cargueiras internacionais voam quase diariamente para o Brasil, que, ao lado da Ásia, é um dos mercados mais promissores do mundo e, de longe, o mais importante da América Latina.

Ao lado das cargueiras nacionais, as companhias aéreas estrangeiras têm presença marcante no cenário brasileiro, como é o caso dos grandes grupos cargueiros do exterior: a FedEx e a UPS. Ao lado delas, compartilham os céus brasileiros a CargoLux, de Luxemburgo, e a Polar Air dos Estados Unidos.

Assim como as nacionais, não são apenas as dedicadas de carga que voam para cá. Grandes empresas aéreas com braços cargueiros, como a Lufthansa Cargo e a Air France Cargo, também voam para o território brasileiro.

E, claro, novamente, as companhias internacionais de passageiros em operação por aqui se valem do espaço ocioso no porão das aeronaves para importar e exportar carga pelo mundo afora, caso das americanas American

Airlines e United Airlines, a francesa Air France, a alemã Lufthansa e a Emirates, dos Emirados Árabes Unidos que inaugurou em outubro de 2007 o primeiro voo regular direto entre o Brasil e o Oriente Médio.

2.3. Fatores que Influenciaram o Mercado

O mundo está cada vez mais globalizado e o mercado de carga aérea não poderia fugir da tendência mundial. Iremos citar cinco fatores que influenciaram diretamente o mercado de carga aérea nesse período, sendo três para ascensão desse segmento e dois que o influenciaram negativamente.

Os fatores são:

- Expansão da indústria;
- Internet;
- Câmbio;
- Crise aérea;
- Cotação do barril de petróleo.

Nas próximas sub-seções, detalharemos esses fatores.

2.3.1. Expansão da Indústria

A expansão de grandes conglomerados industriais para vários cantos do planeta e a rapidez do transporte aéreo faz com que os negócios sejam agilizados, ganhando-se tempo e, o que é ainda mais importante, aumentando os lucros.

2.3.2. Internet

Outro fator positivo foi o que diz respeito às facilidades da Internet, que estreitam os mercados e permite aos usuários a aquisição de produtos de qualquer parte do mundo. Isso, é claro, aliado ao bom momento da economia mundial.

2.3.3. Câmbio

Nos últimos anos, o Brasil tem se caracterizado como um país extremamente forte no mercado internacional quando o assunto é exportação.

Apesar de muitos empresários “torcerem o nariz” para a desvalorização do dólar perante o real, o fato é que boa parte deles ainda comemora os ótimos números de vendas registrados.

Nos últimos meses, a economia brasileira tem se tornado cada vez mais forte. A constante desvalorização do dólar diante do Real aumenta o consumo de produtos importados, afetando positivamente o setor. Entretanto, o dólar baixo prejudica os negócios dos grandes exportadores, que têm visto os seus insumos perderem força no exterior.

O setor de carga aérea talvez seja o segmento aeronáutico que mais dependa da cotação da moeda americana. Se ela estiver com um baixo valor, interfere nas exportações; caso ela valorize, são as importações que ficarão prejudicadas. É por isso que as empresas de carga aérea acreditam que o ideal para que elas atinjam resultados cada vez mais satisfatórios é um valor médio e estável.

Vale lembrar que com o dólar baixo, os custos operacionais, geralmente em moeda americana, diminuem. Em um setor que depende basicamente da estabilidade da economia local, como é o de carga aérea, a tendência é que, à medida que o mercado interno cresça, o setor cargueiro evolua mais.

Na Tabela 1, poderemos perceber pela cotação do Dólar Americano (US\$) como foi essa desvalorização perante ao Real (R\$).

BANCO CENTRAL DO BRASIL		
TAXAS DE CÂMBIO do DÓLAR AMERICANO (OBS: Fechamento do dia)		
Data	Cotação em Real	
	Compra	Venda
03/01/2005	2,66740	2,66820
02/01/2006	2,33620	2,33700
02/01/2007	2,13340	2,13420
31/12/2007	1,77050	1,77130

Tabela 1 – Cotação do Dólar Americano

Pela Tabela 1, é possível verificarmos uma desvalorização de mais de 33% do Dólar Americano face ao Real.

2.3.4. Crise Aérea

Nos últimos meses, quando muito se falou e pouco se resolveu sobre a crise aérea brasileira, não foram apenas a aviação comercial e a aviação geral que sofreram com algumas medidas tomadas pelo governo. Em seu auge, no último trimestre de 2006 e no primeiro semestre de 2007, as linhas de carga, de maneira geral, não foram tão afetadas, exceto justamente pelas mudanças nos aeroportos. Os constantes atrasos, cancelamentos e mudanças de horários dos vôos de muitos aviões de passageiros, que transportavam cargas nos porões, prejudicaram o setor. Tais fatos afetaram, em proporções diferentes, as operações das cargueiras. O impacto só não foi maior devido ao bom momento pelo qual atravessa a economia brasileira.

Também preocupam as companhias os rumores de que o Ministério das Comunicações pretende criar uma empresa aérea estatal para os Correios, concorrendo com o setor privado.

2.3.5. Cotação do Barril de Petróleo

O alto preço do combustível atingiu não só o mercado brasileiro mas o mercado mundial do transporte de carga aérea. Ele é um dos principais fatores que ainda vem afetando mundialmente as operações cargueiras, pois o barril de petróleo vem acumulando recordes históricos. No início de 2005, por exemplo, houve um ágio de 42% no preço do combustível. Algumas companhias foram obrigadas a tomarem medidas para conviver com preços altos. Como exemplo, a United Airlines irá retirar de operação da frota este ano entre 15 e 20 aviões dos mais antigos e menos econômicos.

2.4. Novos Pólos Exportadores

2.4.1. Petrolina – PE (PNZ)

O Aeroporto de Petrolina, em Pernambuco, atingiu excelentes resultados no que se refere à movimentação de carga exportada pelo Terminal de Cargas (Teca). A CargoLux, companhia cargueira de Luxemburgo, descobriu Petrolina e passou a oferecer vôos sem escalar para a Europa, com preços bastante convidativos. A

movimentação no terminal de cargas, superou a expectativa e, até novembro último, o Teca havia movimentado um total de 1.219 toneladas. No acumulado de 2007, o crescimento foi de 74%. O terminal está equipado com a mais moderna infra-estrutura para o armazenamento de carga perecível, incluindo seis câmaras frigoríficas e dois túneis de resfriamento. A CargoLux opera em Petrolina com o Boeing 747-200F.

Poderemos saber um pouco mais sobre o Aeroporto de Petrolina no Anexo (Capítulo 9) sobre Aeroportos.

2.4.2. São José dos Campos – SP (SJK)

O aeroporto de São José dos Campos, no interior de São Paulo, expandiu em 3.786% sua movimentação de cargas nos dois primeiros meses deste ano (2008), enquanto a média nacional ficou em 8,17%. Nesse período, o Teca (Terminal de Cargas) recebeu 26 toneladas, contra 669 quilos no primeiro bimestre de 2007. A alta se deve ao recebimento de cargas de reparo da Embraer desde novembro do ano passado. Essas peças saem da sede do fabricante, em São José dos Campos, para ser consertadas em outro país. Depois, retornam.

Poderemos saber um pouco mais sobre o Aeroporto de Petrolina no Anexo (Capítulo 9) sobre Aeroportos.

2.5. Aumento da Frota

Se depender da World Air Cargo Forecast 2006-2007 (Boeing, 2006-2007), que consiste em um estudo de mercado elaborado pela Boeing, as empresas de carga aérea já podem comemorar. Segundo o documento, o setor, que em 2005 cresceu 2,0% em relação ao ano anterior, deverá evoluir 6,1% anualmente nas próximas duas décadas, mais que o dobro da média de crescimento atual.

Porém, mesmo o problema da alta do combustível, as companhias aéreas cargueiras não deixaram de crescer em 2006, registrando um aumento de 3,1% no primeiro semestre em relação ao mesmo período de 2005.

Caso a previsão do fabricante americano se confirme, essa modalidade atingirá até mesmo os patamares de crescimento do transporte via correio.

Mas as companhias cargueiras não serão as únicas a festejar, pois, com esse mercado obtendo sucesso, várias áreas ligadas a ele também lucram.

Estudo realizado pela Boeing indica que o mercado mundial de carga aérea deverá crescer 6,1% ao ano nas próximas duas décadas e consumir mais de 3.000 aeronaves. De acordo com a análise da Boeing, a frota mundial de aeronaves cargueiras praticamente dobrará até 2025, saindo dos atuais 1.789 jatos e chegando a 3.563 naquele ano. A empresa prevê que até lá 1.209 “freighters” serão aposentados, enquanto 2.983 entrarão em circulação.

2.6. Novidades no Ar

2.6.1. Boeing 777-F

O líder mundial na fabricação de aviões, a americana Boeing, acaba de lançar o seu mais novo cargueiro: o Boeing 777-F. O novo Boeing 777 Freighter será o maior e o de melhor performance bi-motor cargueiro do mundo.

Respondendo à forte demanda dos operadores de carga no mundo para um cargueiro eficiente, de maior alcance e alta capacidade, a Boeing lançou o Boeing 777 Freighter em maio 2005 como um pedido da Air France. O cargueiro B777-F é o que proporcionará maior capacidade em se tratando de cargueiros bi-motores. O B777-F será baseado no avião comercial de passageiros Boeing 777-200LR e está programado para entrar em operação no último trimestre de 2008 (Boeing, 2008).

Com um peso de decolagem máximo de 766.000 libras (347.450 quilos), o Boeing 777-F renderá uma capacidade de carga útil de 226.000 libras (quase 103 toneladas).

O Boeing 777-F será capaz de voar 4.885 milhas náuticas (9.045 quilômetros) completamente carregado, dentro das densidades utilizadas pelo mercado, fazendo com que seja melhor aeronave do mundo no que se refere à autonomia de vôo em se tratando de jatos bi-motores. A grande autonomia da aeronave implicará em economias significativas para os operadores de carga: menos paradas com menos taxas aeroportuárias, descongestionamento dos grandes centros de distribuição, custos mais baixos de manutenção da carga e tempos de entrega mais curtos.

O Boeing 777-F virá com uma capacidade de armazenamento jamais vista num cargueiro bi-motor, acomodando 27 páletes-padrão (96 pol x 125 pol x 96 pol ou cerca de 2,5 m x 3 m x 2,5 m) no convés principal. Os páletes-padrão

da indústria de 10 pés de altura (o que equivale a 3,1 m) serão acomodadas através da larga porta do convés principal. O porão inferior tem capacidade para 10 páletes, proporcionando a adição de 600 pés cúbicos (17 metros cúbicos) de carga.

Abaixo, a foto do primeiro voo do Boeing 777-F, em julho de 2008, no campo de testes da Boeing, nos arredores de Seattle, no estado norte-americano de Washington.



Figura 1 – Foto do Boeing 777-F

2.6.2. Airbus A330-200F

O Airbus A330-200 Freighter é o cargueiro mais novo da indústria do Consórcio Aeroespacial Europeu, a Airbus Industries, sediada em Toulouse, na França. Hoje, a Airbus é a segunda maior fabricante de aviões comerciais do mundo.

Lançado em Janeiro de 2007, o A330-200F já teve até o momento 77 pedidos (Airbus, 2008). Entre eles, estão 6 encomendas firmes realizadas pelo fundo Matlin Patterson, controlador da VarigLog.

O A330-200F será capaz de transportar 64 toneladas de carga em vôos de até 4.000 milhas náuticas (7.400 Km) ou, então, 69 toneladas em trechos mais curtos, de 3.200 MN (5.930 Km).

As aeronaves podem acomodar até 23 páletes lado-a-lado no convés principal, e são capazes de outros arranjos tais como um carregamento em fileira única de 16 páletes, e de uma mistura de 9 recipientes de AMA com 4 páletes. O

porão inferior comporta até 26 recipientes LD3, e ainda mais 19,7 metros quadrados no porão do fundo da aeronave.

Na configuração padrão do convés principal, podem ser armazenados 18 páletes-padrão SBS (96 pol x 125 pol ou cerca de 2,5 m x 3 m) mais 4 páletes-padrão SR (96 pol x 125 pol ou cerca de 2,5 m x 3 m) em seus 336 metros cúbicos.

Para ser possível a acomodação de todos os páletes e contêineres, foi necessária uma adaptação no projeto da aeronave. O trem de pouso dianteiro precisou ser deslocado para frente e parte de sua estrutura ficou do lado de fora da fuselagem, sendo necessária a instalação de uma cobertura de material composto, o que, sem dúvida, marcará o visual do jato.

O A330-200F está previsto para entrar em operação no segundo semestre de 2009.

Abaixo, a montagem de como ficaria um A330-200F nas cores da AVION Aircraft Trading, da Islândia, um dos clientes do novo cargueiro da Airbus.



Figura 2 – Foto-montagem do A330-200F