

4. Companhias Aéreas

4.1. Companhias Aéreas Nacionais

Como já exposto anteriormente, não só as companhias aéreas cargueiras transportam cargas. As duas maiores empresas brasileiras em participação no Mercado: a TAM Linhas Aéreas e a Gol Linhas Aéreas Inteligentes (GLAI) não possuem aeronaves cargueiras. Suas cargas são transportadas nos porões das aeronaves de passageiros. Essas empresas, que transportam passageiros e cargas, são chamadas como companhias mistas.

4.1.1. Mistas

Como empresas mistas nacionais, podemos destacar as duas empresas líderes em participação no mercado brasileiro, a TAM e a Gol. Além delas, detalharemos as operações da TAF, Total Linhas Aéreas, OceanAir e a Webjet. Essas empresas possuem uma divisão cargueira que fica responsável pelo transporte de carga.

4.1.1.1. TAM Linhas Aéreas

A divisão de cargas da TAM Linhas Aéreas, a maior companhia aérea do país, chamava-se TAM Express até o ano de 2007, quando passou por uma reformulação. Agora todo serviço de transporte cargueiro da maior empresa aérea brasileira recebe o nome de TAM Cargo. Em 2007, a TAM cargo transportou cerca de 165 mil toneladas de carga. O aumento da oferta de vôos de passageiros e chegada de mais aviões permitiu à TAM disponibilizar mais porões para carga, aumentando também a oferta da TAM Cargo, lembrando que a empresa não opera cargueiros puros. O crescimento de 176,6% da receita internacional, foi possível graças à mudança no modelo de comercialização de cargas na Europa e à inauguração dos novos vôos para Milão, Madri, Frankfurt, Montevidéu e Caracas. A receita doméstica da empresa também teve bons resultados, apesar da limitação

da disponibilidade de porões para cargas, por exemplo, com as restrições de pista em Congonhas e Guarulhos no decorrer do ano passado e a redução do número de autorizações de vôos (slots) nos principais centros de conexão, como Congonhas em São Paulo.

Através da mesma malha aérea operada pela TAM Linhas Aéreas, a TAM Cargo disponibiliza uma média de 700 vôos diários, que atendem a 45 aeroportos no Brasil, além de 17 aeroportos internacionais nos Estados Unidos, Europa e América do Sul. Através dessa operação e dos acordos com parceiros internacionais, a TAM Cargo Internacional chega a mais de 120 cidades no exterior e mais de 45 países.

A TAM Cargo utiliza a mesma frota da TAM Linhas Aéreas, composta atualmente por 116 aeronaves (agosto/2008), das quais 110 são aviões da Airbus, além de três Boeings MD-11 e dois Boeings 767-300. Ainda está prevista a chegada de quatro Boeings 777-300ER quando os MD-11 serão devolvidos. O plano de frota da companhia prevê encerrar este ano com 123 aeronaves. A TAM Cargo conta ainda com mais de 350 veículos que operam em território nacional. A companhia possui acordos com empresas de transporte nos modais aéreos e terrestre, no Brasil e no exterior.

Até o final de 2008, a TAM deverá investir aproximadamente 21,8 milhões de reais e infra-estrutura nos terminais de cargas domésticos em todo o país e outros 8 milhões de reais em sistemas de cargas (nacional e internacional). No mercado internacional, três novos destinos ou frequências, como GIG-MIA e GIG-JFK (ambos previstos para o final de setembro de 2008), devem ampliar ainda mais as opções dos clientes neste ano. A TAM Cargo conta com mais de 2 mil colaboradores no Brasil e exterior.

4.1.1.2. VARIG

O período analisado por este trabalho marca o fim de uma das maiores empresas brasileiras, a VARIG (Viação Aérea Rio Grandense). Nesse período, a empresa foi dividida em duas, o que ficou conhecido como “velha Varig”, a VARIG Comercial, agentes de terra e uma única aeronave apenas e a “nova Varig”, que em termos práticos seria a VARIG Operacional, com aviões e rotas. A “nova” que consistia numa empresa financeira e estruturalmente boa foi vendida

inicialmente à VarigLog, quando passou a se chamar VRG Linhas Aéreas. Menos de 1 ano depois de adquirida pela VarigLog, a VRG Linhas Aéreas foi comprada pela Gol Linhas Aéreas Inteligentes. Todas essas operações ficaram compreendidas no período de 2005 a 2007. Os próximos parágrafos serão dedicados a esta empresa, um ícone da aviação comercial internacional, que por muitos anos liderou o mercado brasileiro, sendo respeitada internacionalmente como uma transportadora eficiente que passava segurança e credibilidade aos seus clientes e que quase foi à falência antes de sua venda em 2006.

A VARIG foi fundada em 7 de maio de 1927. Seu primeiro funcionário, Rubem Berta, tornou-se o presidente da empresa e guiou a Varig para tempos de grande expansão, quando ela absorveu o Consórcio Real-Aerovias e herdou as linhas européias da Panair do Brasil, então a maior companhia aérea do país, fechada por decreto do governo militar. Ele deixou seu cargo apenas quando faleceu, em 1966.

A primeira rota internacional foi para Montevidéu, iniciada em 5 de agosto de 1942. O primeiro vôo regular para os Estados Unidos foi em 1955, tendo Nova Iorque como destino, nas asas do Super G Constellation, encomendado especialmente para esta rota. Em 1962, chegou o primeiro dos 14 Lockheed L-188 Electra, que se tornaram famosos na Ponte Aérea Rio-São Paulo. Os vôos para a Europa começaram em fevereiro de 1965 quando o governo militar resolveu desativar a Panair do Brasil. Em 1968, a Varig inaugurou sua linha para o Japão.

Em junho de 1975 assumiu o controle acionário da Cruzeiro do Sul, que foi completamente integrada a VARIG em janeiro de 1993. Na década de 80 criou a Rio Sul. Na década de 90, comprou a Nordeste Linhas Aéreas. Em 1996 mudou a identidade visual. Em 1997 a VARIG entrou para a Star Alliance, a maior aliança de empresas aéreas do mundo.

A VARIG apresentava balanços negativos nos últimos quinze anos. Antes de ser vendida em 2006 mudou de comando mais de cinco vezes nos anos 2000. Com dívidas estimadas em mais de sete bilhões de reais, as dificuldades enfrentadas pela empresa são, supostamente, reflexo do congelamento das tarifas aéreas nas décadas de 80 e 90, complementadas por uma administração muito ineficiente.

A década de 90 marcou também o início da crise financeira que fez com que a empresa deixasse de voar para vários destinos no Brasil e exterior, com

fechamento desses escritórios e devolvesse mais de cinquenta aeronaves. Sem dúvidas os seguintes fatores contribuíram para esse resultado: Guerra do Golfo e a alta do Petróleo (1991) e a crise cambial do Governo Fernando Henrique Cardoso (1999).

A década seguinte começou com aumento na concorrência: a TAM iniciou suas operações para o exterior e a Gol entrou no mercado. No cenário mundial, os ataques terroristas de 11 de setembro geraram uma crise na aviação. A empresa se dividiu em três: Varig Transportes Aéreos, Varig Engenharia e Manutenção (VEM) e a Varig Logística S.A. (VarigLog). Incorporou suas subsidiárias Rio Sul Linhas Aéreas e a Nordeste Linhas Aéreas, além de vender a uruguaia Pluna.

Mesmo assim, ao completar 75 anos de existência, a VARIG tinha o posto de maior companhia aérea da América Latina, uma das líderes na aviação mundial, com mais de 2,5 milhões de vôos e 210 milhões de passageiros transportados.

Com o objetivo de reduzir os custos operacionais, o governo tentou em 2003 promover uma fusão entre a Varig e a TAM. Essa medida tinha como base minimizar as consequências dos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001. Após vários adiamentos, entrou em vigor em março de 2003 o acordo operacional. Porém, não obteve o resultado esperado e durou aproximadamente 2 anos. Na prática, o que ocorreu foi o compartilhamento (code-share) de alguns vôos entre as duas companhias aéreas.

A crise se agravou e a VARIG passou a ocupar o 3º lugar no mercado doméstico em maio de 2005. Em 22 de junho de 2005 a justiça brasileira deferiu o pedido de recuperação judicial protocolado em 17 de junho do mesmo ano pela VARIG. Com essa decisão, a empresa teve seus bens protegidos de ações judiciais por 180 dias, mas dispôs de um prazo de sessenta dias para apresentar um plano de viabilidade e de recuperação a seus credores. As dívidas da VARIG, inscritas no balanço de 2004, chegavam a 5,7 bilhões de reais.

Em novembro de 2005 a TAP Portugal, em conjunção com investidores brasileiros, formalizam a compra das subsidiárias Varig Log e VEM, garantindo o pagamento de credores internacionais. No mês seguinte, a Fundação Rubem Berta (FRB) fecha um acordo para transferir para a Docas Investimentos 67% das ações ordinárias da FRBPar, proprietárias da VARIG. A Justiça do Rio de Janeiro, no entanto, suspende a operação, justificando que a troca de controle teria de passar

primeiro pela aprovação dos credores. A FRB é afastada da gestão da Varig, enquanto os credores rejeitam a oferta da Docas Investimentos e aprovam um plano de reestruturação da companhia.

Em abril de 2006 vários destinos são retirados da malha da companhia. Um dos últimos destinos internacionais da VARIG foi Frankfurt, na Alemanha, devido à demanda de passageiros para a Europa pela realização da Copa do Mundo de Futebol.

Por meio do plano de emergência - elaborado com a finalidade de sustentar o fluxo de caixa da empresa até meados de julho/agosto de 2006 - a VARIG tenta conseguir mais prazo com os credores para quitar suas dívidas. Em abril de 2006 a VarigLog oferece 350 milhões de dólares pela empresa, mas a proposta é recusada pelos credores. Uma nova oferta de 400 milhões é feita mas, sem uma definição da empresa, retirada no mês seguinte. No dia 9 de maio uma nova assembléia dos credores define os termos de leilão da VARIG, que poderá ser vendida integralmente (a Varig Operações, que cuida dos vôos nacionais e internacionais) ou separada (a Varig Regional, que cuida das operações domésticas). Os preços mínimos são, respectivamente, US\$ 860 milhões e US\$ 700 milhões. Após outra proposta de compra feita pela VarigLog, uma nova assembléia foi realizada em 17 de junho de 2006. Os credores da classe 1 da empresa, formada pelos trabalhadores, aprovaram a oferta. Mas os da classe 2, que conjuga fundos de pensão e o Banco do Brasil, e da classe 3, reunindo empresas públicas e de leasing, rejeitaram a proposta. Foram mais de 20 votos contrários só na classe 3, a maior parte deles advindos de empresas estrangeiras. Este resultado inviabilizou a realização de um novo leilão da VARIG, e como consequência a justiça pode vir a decretar a falência da empresa.

Em 20 de julho de 2006, a empresa foi vendida por 24 milhões de dólares, em leilão, para a VarigLog, que assumiu 245 milhões de reais em bilhetes emitidos e o passivo (milhas acumuladas) de 70 milhões reais do Smiles. A VarigLog se comprometeu a emitir debêntures (títulos de dívida) de 100 milhões de reais, que poderiam ser convertidas em 10% de participação na nova empresa para funcionários e credores com garantias, como o Instituto Aerus de Seguridade Social, fundo de pensão dos empregados da empresa. A VarigLog foi a única empresa a participar do leilão. Segundo analistas, o risco de sucessão de dívidas foi o principal fator que afastou o interesse de outras empresas nos leilões da

VARIG. Um dos deveres do novo dono seria garantir um fluxo de caixa anual de 19,6 milhões de reais usado para pagar os credores da "velha Varig" nos próximos 20 anos. Em 28 de julho de 2006, começaram as demissões na empresa, totalizando somente neste dia mais de 5000 postos de trabalho cortados, sem o pagamento das verbas rescisórias, que estavam arroladas no plano de recuperação judicial, bem como os 4 meses de salários atrasados e dívidas diversas com os mesmos. Em 28 de novembro de 2006, a Varig anunciou que ia operar mais sete rotas entre 18 de dezembro e 4 de março. Desta forma a empresa passou a voar para 12 destinos nacionais e quatro internacionais: Belo Horizonte, Florianópolis, Porto Seguro, Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília, Salvador, Fortaleza, Recife, Porto Alegre, Curitiba, Manaus, Caracas, Bogotá, Buenos Aires e Frankfurt. Outros destinos internacionais foram incluídos em sua malha aérea de imediato sob pena da perda da concessão das rotas, tais como: Madrid, Paris e Roma. Em 14 de Dezembro de 2006, a Varig recebeu o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (Cheta) da Anac e as demais concessões para funcionamento, iniciando, em definitivo, a Nova Varig.

Em 9 de abril de 2007 a companhia foi comprada pela Gol Linhas Aéreas Inteligentes (GLAI). Com base na política da GLAI, os destinos internacionais ficaram restritos à América do Sul. Sua frota é baseada em aeronaves Boeing 737 (-300, -700 e -800). Aos poucos, a GLAI foi retirando a marca VARIG de circulação. Embora os vôos domésticos ainda estejam numerados com a numeração da VARIG, todos são chamados de Gol. Somente os destinos internacionais de médio alcance da VARIG (Buenos Aires, Santiago do Chile, Bogotá e Caracas) ainda são chamados de VARIG, onde ainda é possível encontrar uma Classe diferenciada, a Comfort.

4.1.1.3. Gol Linhas Aéreas Inteligentes

A segunda maior empresa em participação de mercado no Brasil é a Gol Linhas Aéreas Inteligentes, outra empresa aérea sem aviões exclusivamente cargueiros. Através de sua divisão de cargas, a Gollog, a empresa registrou em 2007 alta de 37,1% em relação a 2006. Isso significa o transporte de 56.500 toneladas no ano passado.

Com a incorporação da VRG Linhas Aéreas em março de 2007, a Gol Linhas Aéreas Inteligentes que controla as companhias aéreas GOL Transportes Aéreos S.A. e VRG Linhas Aéreas S.A., a Gollog ampliou e deverá ampliar ainda mais a oferta de mercado este ano. A expectativa é um crescimento de mais de 40% no volume de cargas transportadas em 2008.

A empresa possui duas bases próprias: uma em Congonhas e outra no Aeroporto de Guarulhos, nas quais trabalham 112 colaboradores. Além disso, conta 49 franquias no Brasil, distribuídas em 45 cidades. A frota consolidada da Gollog e de suas franqueadas, composta por 201 veículos, possibilita a captação e distribuição de cargas e encomendas em quase 400 municípios brasileiros. No exterior, a Gollog atende aos seguintes destinos: Buenos Aires, Córdoba, Rosário, Assunção, Santiago, Lima, Santa Cruz de la Sierra e Montevideú. A Gollog não tem parcerias e utiliza os porões da frota de aeronaves da Gol e VRG, totalizando 112 aeronaves (agosto/2008): 78 aeronaves da Gol Transportes Aéreos e 34 aeronaves da VRG Linhas Aéreas.

4.1.1.4. TAF Linhas Aéreas

A cearense TAF Linhas Aéreas opera há 50 anos, participando do transporte regional e de cargas desde 1994. Em 2000, ampliou suas atividades para o transporte de cargas, usando também seus aviões de passageiros, com a criação da TAF Expressa.

Desde 2005, o grupo é dividido em três empresas: TAF Linhas Aéreas, TAF Táxi Aéreo e TAF Expressa. Esta última é responsável pela sua divisão cargueira, que transporta, em média, 295.000 Kg por mês, com um faturamento girando em torno de R\$ 6 milhões por ano.

A TAF opera atendendo à Rede Postal Noturna dos Correios e realiza serviços da TAF Expressa em parceria com agentes de cargas. Apesar dos custos e da forte concorrência, o mercado é considerado promissor para a empresa e está prevista a chegada de mais três aviões para cargas. De janeiro a dezembro de 2007 foram movimentadas pela TAF 33.873.412 Toneladas Quilômetros entre dez cidades, operando em cinco linhas aéreas cargueiras, duas partindo de Belém, uma de Goiânia, uma de Palmas e a quinta de São Luís. As linhas de vôos cargueiros da TAF são BEL–BSB–GIG–BSB–BEL, GYN–GRU–BSB–GYN,

BEL–MCP–BEL, PMW–BSB–PMW e SLZ–THE–BSB–SSA–BSB–THE–SLZ. Para o futuro, o plano de negócios da empresa prevê a aquisição de 14 novas aeronaves mais modernas e, possivelmente, com capacidade de carga maior, e atuar em 27 cidades com passageiros e carga.

Para operar as suas rotas cargueiras, a companhia dispõe de dois 727-200F, dois 737-200F e dois Cessna C208 Caravan.

4.1.1.5. Total Linhas Aéreas

Além de atuar como linha aérea regular, a Total Linhas Aéreas oferece serviços de transporte de carga. Por meio da Total Cargo, a empresa atende os seus clientes que necessitam enviar produtos diversos pelo Brasil. Sediada em Belo Horizonte - MG, ela tem transportado, em média, 5.000 toneladas de carga por mês.

Em 2007 a Total Linhas Aéreas transportou 52.245 toneladas de carga, com um aproveitamento médio de 59%.

A frota atual da Total Linhas Aéreas, além dos ATR que transportam passageiros e cargas, é composta por quatro Boeing 727-200 Cargo (Boeing 727-200F) com capacidade de transporte para 28 toneladas e autonomia de voo de 3.300 Km. Hoje, a Total opera as seguintes rotas de carga: FLN–CWB–GRU–GIG–CNF–VIX–CNF–GIG–GRU–CWB–FLN e PVH–CGB–BSB–GRU–BSB–CGB–PVH.

Após a fusão do transporte de passageiros da Total com a companhia Trip, a Total pretende, para este ano, focar seus negócios em cargas e fretamentos, destinados ao atendimento de grandes contratos corporativos. Seus Boeing de carga realizam atualmente o voo dos Correios, Banco do Brasil e Banco Central, bem como outros clientes importantes. A Total não possui parceria no transporte de carga e conta agora com 234 colaboradores.

4.1.1.6. OceanAir

O grupo Sinergy, controlador das empresas OceanAir e Avianca, adquiriu no primeiro trimestre do ano passado (2007) autorizações da ANAC para voar para três destinos no exterior: México, Angola e Nigéria. Porém, as baixas

ocupações registradas nas ligações entre São Paulo e a Cidade do México, fizeram a empresa cancelar a rota e retardar o início das operações para a África. Além disso, existe uma reorganização geral da companhia com o redesenho da frota, com o desvio dos aviões maiores para a Avianca, demissões no quadro de funcionários e, conseqüentemente, redução da malha aérea. A fusão com a extinta BRA durou pouco e não surtiu o resultado esperado.

O principal fato que afetou as operações cargueiras da OceanAir também foi a repentina mudança do tráfego aéreo de Congonhas para Guarulhos. Com a regulamentação da ANAC de diminuir o número total de slots de 48 para 33 por hora, medida tomada para diminuir o famoso caos aéreo no final de 2007, muitos dos seus vôos foram transferidos para o Aeroporto de Guarulhos.

No ano de 2007 a empresa transportou 6 mil toneladas. O aproveitamento médio foi de 1 tonelada por aeronave. A empresa que chegou a operar em 36 cidades em todo Brasil, opera hoje com em 23. O serviço OceanAir Express atende ao mercado doméstico. Já o serviço OceanAir Cargo chegou a atender ao mercado internacional com a inclusão da Cidade do México como destino internacional. Mas, atualmente, sem vôos operados para o exterior, a empresa concentra suas operações no mercado doméstico.

A empresa não tem parcerias e a meta é continuar oferecendo um serviço de qualidade aos clientes, com tarifas competitivas no mercado, ampliando as localidades atendidas pelo serviço OceanAir Express. Com o pensamento de aumentar sua participação nos mercados domésticos e internacionais, o grupo Sinergy encomendou, no final de 2007, 28 Airbus, sendo 14 jatos A319, 7 jatos A320 e 7 jatos A330. A frota atual é composta por 16 jatos Fokker MK-28 (como são chamados os Fokkers 100 na empresa).

4.1.1.7. Webjet Linhas Aéreas

A Webjet Linhas Aéreas, atualmente é a 4ª maior companhia aérea do Brasil com 2,11% (junho de 2008) de participação no mercado, ultrapassando a OceanAir que teve 1,63%, teve um início bastante difícil. Porém, com a nova administração ela vem adquirindo a confiança de seus clientes e vem aumentando sua frota e as cidades atendidas de tempos em tempos.

A Webjet iniciou suas operações aéreas em julho de 2005. Em novembro de 2005, a companhia pediu ao extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) para cancelar temporariamente seus vôos. Isto ocorreu pelo fato de que em novembro de 2005 os vôos não conseguiram obter 35% de ocupação, em parte por uma guerra tarifária deflagrada por empresas como a Gol, Varig e TAM. Apesar da Webjet ter recorrido a esse mecanismo só no final de novembro, os sinais da sua crise e da dificuldade para se manter no ar começaram a ser percebidos em outubro, quando a empresa ficou três dias sem operar nenhum de seus 26 trechos.

Em 9 de fevereiro de 2006 os vôos foram retomados com uma viagem entre o Rio de Janeiro (GIG) e Porto Alegre (POA), com a presença de jornalistas e agentes de viagens. Nesta retomada, a empresa operava somente vôos fretados para Fortaleza (FOR), Natal (NAT), Porto Seguro (BPS), Porto Alegre (POA) e Florianópolis (FLN).

Em 2 de maio de 2006 a empresa começou a operar regularmente entre Rio de Janeiro e Porto Alegre, semanas depois esticou seus vôos também até Curitiba e Salvador. Após rever sua estratégia de apostar em vendas somente pela Internet, as passagens passaram a ser comercializadas também por operadores de turismo, agentes de viagens e acordos corporativos. De maio até o final de 2006 registrou cerca de 123 mil passageiros e load factor (média de ocupação das aeronaves) de 72%.

Em 1 de novembro de 2006 a Webjet começou a operar sua segunda aeronave com a reinauguração de vôos para Belo Horizonte, atendendo o Aeroporto da Pampulha pela manhã e o Aeroporto Tancredo Neves - Confins durante à tarde.

A partir dessa retomada e a inclusão dos destinos acima, a Webjet passou a oferecer serviço de transporte aéreo de cargas entre as cidades para as quais realizava o transporte de passageiros. O transporte de carga expressa é feito por meio da Webjet, que ficará responsável pela logística de transporte no percurso entre remetente e destinatário final.

O serviço prevê o transporte de carga que poderá variar entre 3 toneladas e 3,5 toneladas, de acordo com cada rota operada e a comercialização desse espaço disponível para cargas não implica qualquer prejuízo para seus passageiros, quanto ao traslado de suas bagagens. O tempo de entrega previsto pela Webjet será de até 24 horas depois de embarcado na cidade de origem.

A CVC, maior operadora de pacotes turísticos do país, deu um passo concreto para ter vãos próprios ao comprar a companhia aérea Webjet por cerca de R\$ 45 milhões. A operadora quis reduzir sua dependência por vãos de companhias aéreas regulares. A CVC fechou a aquisição de 100% das ações da Webjet em 25 de junho de 2007.

Para o transporte de cargas, a Webjet mantém parceria com a empresa SmartCargo e transportou no primeiro semestre de 2007 aproximadamente 500 toneladas. A frota atual é padronizada nos modelos Boeing 737-300, com 7 unidades e mais uma encomendada, voando para 15 cidades no Brasil. A empresa tem como meta o crescimento no mercado de transporte aéreo. Isso requer, de imediato, a incorporação de novos equipamentos à frota, tendo não só o objetivo de aumentar as frequências para as cidades hoje atendidas como também a ampliação da malha de vãos, atingindo novas localidades. Com isso, pretende terminar 2009 com uma frota de 15 aeronaves.

4.1.2. Cargueiras Exclusivas

Em operação no Brasil, temos empresas cargueiras exclusivas que realizam o transporte de carga não somente dentro do Brasil mas que também transportam as cargas para outros países do mundo. Entre elas, estão a ABSA Cargo Airline, a VarigLog, a Master Top Airlines e a Skymaster. Suas operações serão detalhadas nas próximas seções.

4.1.2.1. ABSA Cargo Airline

Sediada no Aeroporto de Viracopos, em Campinas - SP, a ABSA é uma das três empresas brasileiras autorizadas a operar no transporte de cargas em linhas regulares internacionais. A ABSA Cargo Airline iniciou as suas atividades em junho de 1995 com vãos não-regulares, focada no mercado de Miami e em destinos na América Latina. Inicialmente, operava uma aeronave Douglas DC-8-71F. Hoje, a empresa é a líder no transporte de cargas internacionais.

Em agosto de 2001, homologou-se como empresa aérea regular e, gradativamente, foi ampliando o seu raio de ação e passou a voar para países como EUA, Colômbia, Peru, Equador, Argentina, Paraguai, Chile, México e Alemanha.

A partir de meados de 2006 começou a expandir o seu quadro de rotas para 35 destinos internacionais e 10 domésticos. Um dos pontos fortes da empresa é as sólidas alianças operacionais e estratégicas com a LAN Cargo (Chile), a MAS Air (México) e a Lufthansa Cargo (Alemanha). Por meio de um *code-share* com a Lufthansa Cargo AG, ela inclui a Europa em sua rede de destinos.

Além da matriz no interior paulista, a ABSA possui filiais nos aeroportos de Guarulhos, Rio de Janeiro e Manaus; agentes de vendas no Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Miami, Chicago, Houston, Frankfurt e Nova Deli; e agentes de *handling* em Confins, Curitiba, Porto Alegre e Vitória. Atualmente, a companhia conta com 285 funcionários, sendo que 47 são tripulantes de vôos.

Hoje, a ABSA possui um frota composta por dois aviões Boeing 767-300F, um deles arrendado da LAN em janeiro de 2002 e o outro comprado diretamente do fabricante americano em julho de 2005.

No ano de 2006, ela registrou um faturamento bruto de US\$ 203, 5 milhões, o que significa um crescimento de 31% em relação ao ano de 2005. As importações corresponderam a 69% da receita total da companhia em 2006, em virtude da forte desvalorização do dólar perante o real.

Em 2007, a ABSA realizou o transporte de 193,7 toneladas, o que representou um crescimento de 4% em relação a 2006. Em 2007, o faturamento bruto da companhia foi bastante influenciado pela desvalorização do dólar, que se refletiu no aumento substancial das importações, embora as exportações também tenham apresentado crescimento. A ABSA fechou 2007 com crescimento de 20% no faturamento bruto total, sendo que as importações responderam por 58% da receita total.

Para este ano, a empresa estima o crescimento do faturamento bruto em modestos 5%, levando em conta o impacto negativo da desvalorização do dólar sobre as exportações, apesar do crescente fluxo de importação, em parte, poder equilibrar os resultados dos negócios. Por isso, caso a tendência da evolução positiva ocorrida nos primeiros meses deste ano continue, a empresa deverá revisar a estimativa do desempenho no ano para um crescimento de até 15% no faturamento bruto.

A companhia está empenhada em arrendar, de forma temporária, um B767-300F da LAN Cargo para aumentar a oferta de espaço no mercado brasileiro, visto que atualmente a companhia já utiliza a capacidade total de suas duas aeronaves

Boeing 767-300F, o que limita seu crescimento. Devido à utilização otimizada das duas aeronaves, a ABSA está avaliando a possibilidade de incorporar, a médio prazo, uma terceira aeronave do mesmo tipo à frota da empresa e existem, também, planos visando à aquisição de uma aeronave com maior capacidade de carga útil e autonomia de vôo, o novíssimo Boeing 777-F. A expectativa é de que, para 2009, chegue um Boeing 777-F, que viria da LAN Cargo. Recentemente, a chilena anunciou a compra de quatro aviões desse modelo, dos quais dois começarão a operar no primeiro trimestre de 2009.

A ABSA Cargo está participando de desenvolvimento de um sistema de controle técnico de frota e manutenção, em parceria com a LAN e IBM, cujo objetivo principal é suportar e apoiar o crescimento de frota previsto para os próximos dez anos.

4.1.2.2. VarigLog

A maior empresa de logística do Brasil, a VarigLog opera desde 25 de agosto de 2000, após acumular mais de 70 anos de experiência no transporte aéreo como unidade de negócios na antiga Varig. Em junho de 2006, foi adquirida pela Volo do Brasil. Mas a VarigLog passou a viver uma fase turbulenta, agravada este ano com a redução da capacidade de transporte e, conseqüentemente, da receita, como uma das conseqüências do grave conflito judicial que envolveu os sócios da companhia — o fundo americano Matlin Patterson e os brasileiros Marco Antonio Audi, Marcos Haftel e Eduardo Gallo. Alguns aviões tiveram que ser devolvidos aos credores, reduzindo a oferta. O fundo Matlin Patterson, detentor de 20% das ações ordinárias, começou a cobrar judicialmente 186 milhões de dólares da própria VarigLog e, indiretamente, dos sócios brasileiros que detêm 80% das ações ordinárias. Segundo o fundo, o montante teria sido emprestado pelo Matlin para financiar as operações e deveria ter sido devolvido pela VarigLog depois que ela vendeu o controle da Varig para a Gol, em abril de 2007. O fundo também tentou, numa outra ação, desfazer a sociedade sem perder o valor que investiu na empresa. Em 2 de abril de 2008, os três acionistas brasileiros foram afastados da gestão da companhia, conforme decisão do juiz José Paulo Magano, da 17ª Vara Cível do TJ/SP, após um pedido de liminar ajuizado pelo fundo Matlin Patterson. Foi nomeado um interventor judicial para a VarigLog, José Carlos Rocha Lima,

ex-presidente da própria empresa. Como capítulo seguinte, a intervenção judicial na VarigLog foi questionada por Rocha Lima responder a processos durante sua passagem nos Correios. Finalmente, o interventor foi afastado pela Justiça em março passado e o juiz José Magano concedeu por 60 dias o controle isoladamente à Matlin Patterson para ela conseguir novos sócios brasileiros.

Em 9 de abril de 2008, a VarigLog contratou a assessoria aeronáutica Martel para conduzir a reorganização da empresa. O presidente da Martel, coronel Eduardo Artur R. Silva, assumiu também como presidente da VarigLog.

Pelos números finais do período analisado, a VarigLog é uma das principais empresas de carga aérea do Brasil, ocupando 47% do mercado doméstico e 20% do mercado internacional.

Em 2006, a VarigLog transportou 211 mil toneladas (com 73% de aproveitamento médio) e faturou US\$ 460 milhões. De janeiro à maio de 2007 foram 13,4 mil toneladas transportadas. Após esse período, houve uma redução drástica da frota.

Com toda essa turbulência, a frota e a malha aérea da VarigLog foi bastante alterada nos últimos meses. Destinos como Estados Unidos e Alemanha saíram das rotas operadas pela Companhia. Aeronaves foram adquiridas e devolvidas, além de outras terem permanecido em solo por decisões judiciais.

A empresa que já teve em sua malha aviões trijatos como o DC-10F e o MD-11F, hoje (julho/2008) conta com 7 aeronaves divididas entre o Boeing 757-200F e o Boeing 727-200F. A VarigLog tornou-se a pioneira na América Latina na operação do cargueiro 757, que é capaz de transportar um volume de 30 toneladas, o que representa quase 30% a mais que o 727.

As frequências operadas pela VarigLog (vigência maio/2008) são: GRU-MAO, MAO-GRU, GRU-FOR-BEL-MAO, GRU-SSA-REC, REC-GRU, GRU-GIG-BSB, BSB-GIG-GRU, GRU-POA, POA-GRU e MAO-BSB-GRU pelas rotas domésticas; e VCP-EZE-SCL e SCL-VCP pelas internacionais. Essa rota internacional distribui cargas da FedEx Express.

A guerra judicial envolvendo a VarigLog ainda permanece. O Controlador da companhia, os sócios brasileiros, a Justiça e a ANAC ainda não chegaram a um acordo sobre o futuro da empresa. Caso não haja uma decisão satisfatória para o caso, há grandes chances da VarigLog encerrar suas operações.

4.1.2.3. Master Top Airlines (MTA)

A MTA (Master Top Airlines), empresa cargueira com sede em Campinas - SP, iniciou a suas operações no primeiro semestre de 2006. Transportou em 2007, quando por vários meses sua única aeronave ficou parada para manutenção, o total de 2.820 toneladas de carga embarcada. O total de cargas transportadas cresceu bastante nos primeiros meses deste ano: só entre janeiro e fevereiro de 2008 foi de 2.904 toneladas. A taxa de ocupação, calculada desde outubro de 2007, está se mantendo em 95%.

A MTA opera um DC-10-10F e um DC-10-30F e espera começar a operar um Boeing 727-200F até o final do ano.

A Master Top opera as rotas GRU–MAO, MAO–GRU, MAO–VCP e VCP–MAO. A empresa não tem, no momento, parcerias. A Master Top prevê a criação de novas rotas e ampliação da frota, além de promover treinamento constante em todas as áreas. Trabalham para a MTA 80 funcionários.

4.1.2.4. Skymaster

Empresa cargueira genuinamente brasileira, a Skymaster iniciou as suas atividades em 1997. Opera a rota São Paulo (GRU) – Manaus (MAO) e em vários outros aeroportos brasileiros, com destaque para o Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas).

Atualmente, a companhia mantém ainda filiais em Brasília – DF e Manaus -AM. Possui dois terminais de carga, sendo um em Guarulhos e outro em Manaus, nas imediações do aeroporto, respectivamente, com armazéns de 1.500m² e 5.500m² de área coberta, cuja função é trabalhar as cargas transportadas pela Skymaster nos trechos de GRU e MAO.

O principal objetivo da empresa é atingir o crescimento constante atrelado à máxima segurança e operacionalidade, analisando os cenários nacional e internacional, sempre por meio de um desenvolvimento responsável. Para alcançar a meta, a Skymaster preza por uma rigorosa seleção de tripulantes, boa parte oriundos da FAB – Força Aérea Brasileira – e das tradicionais companhias aéreas nacionais.

Vários fatores afetaram as operações da Skymaster durante o ano de 2007 e início de 2008, todos eles ligados à políticas governamentais para o setor de aviação. Conforme a empresa destacou, um dos principais foi, por exemplo, as condições de navegação aérea e de infra-estrutura aeroportuária brasileiras, que continuam precárias, sem nenhum investimento de porte que indique uma mudança de política para o setor.

A Skymaster transportou 34 mil toneladas de carga em 2007 — 29.343 só no Aeroporto de Guarulhos — e 3.950 toneladas no primeiro bimestre de 2008 — 1.814 só em Guarulhos —, com sua frota de dois DC-8-63F, um DC-8-62F e quatro Boeing 707F. Essas aeronaves operam regularmente entre Manaus e São Paulo e realizam vôos fretados para qualquer outra cidade.

A empresa não possui parcerias e pretende começar a explorar o transporte de cargas internacionais, inicialmente com aeronaves DC-10-30F, ainda sem previsão para recebê-las. Trabalham atualmente para a Skymaster 142 funcionários. A Skymaster conta ainda com técnicos próprios de manutenção com mais de 20 anos de experiência em aviões Boeing 707.

4.1.3. Frota

Indo na contramão da crise, as companhias aéreas brasileiras vêm o mercado se expandir. Assim, há uma tendência pelo aumento da frota nos próximos anos. Porém, com o mercado bastante agitado, algumas empresas sofreram uma reformulação e isso se refletiu na frota. Nas seções anteriores pudemos verificar como isso foi refletido. O quadro abaixo mostra a frota brasileira ao final do ano de 2007 (ANAC, 2007).

FROTA EMPRESAS BRASILEIRAS						
EMPRESA	AERONAVES			QUANTIDADE	CAPACIDADE	
	FABRICANTE	MODELO	TIPO	31/12/2007	ASSEITOS INSTALADOS	MÉDIA DE PESOS MÁXIMOS DE DECOLAGEM (em milhares de Kg)
ABAETE	EMBRAER	E110	CONVERSIVEL	2	15	6
AIR MIIAS	EMBRAER	E120	PASSAGEIRO	4	30	8
GOL	BOEING	B737/300	PASSAGEIRO	12	141	62
	BOEING	B737/700	PASSAGEIRO	30	144	63
	BOEING	B737/800	PASSAGEIRO	36	184	71
MEGA	CESSNA	C208	PASSAGEIRO	1	9	4
META	EMBRAER	E110	PASSAGEIRO	1	18	6
	EMBRAER	E120	PASSAGEIRO	2	26/30	12
MTA	DOUGLAS	DC10	CARGUEIRO	1	-	256
NHT	LET	L410	PASSAGEIRO	4	19	7
	FOKKER	FK50	PASSAGEIRO	3	50	21
OCEANIAIR	FOKKER	FK100	PASSAGEIRO	14	100	45
	EMBRAER	E120	PASSAGEIRO	6	30	12
	BOEING	B763	PASSAGEIRO	2	203	185
	BOEING	B752	PASSAGEIRO	1	188	116
	EMBRAER	E120	PASSAGEIRO	2	30	12
PUMAIR	CESSNA	C208	PASSAGEIRO	1	9	4
PASSAREDO	EMBRAER	E120	PASSAGEIRO	3	30	12
PAITANAL	AERO SPATIALE	ATR 42-300	PASSAGEIRO	6	45	17
RICO	EMBRAER	E110	PASSAGEIRO	1	18	11
	EMBRAER	E120	PASSAGEIRO	1	30	12
	BOEING	B737-200	PASSAGEIRO	1	109	52
SKYMASTER	BOEING	B707	CARGUEIRO	1	-	145
	DOUGLAS	DC-08	CARGUEIRO	1	-	159
SETE	CESSNA	C208	PASSAGEIRO	5	9	4
	AIRBUS	A340	PASSAGEIRO	2	267	372
TAM	AIRBUS	A330	PASSAGEIRO	12	225	233
	AIRBUS	A321	PASSAGEIRO	3	220	89
	AIRBUS	A320	PASSAGEIRO	70	162	77
	AIRBUS	A319	PASSAGEIRO	15	132	64
	FOKKER	FK10	PASSAGEIRO	10	108	45
	DOUGLAS	MD11	PASSAGEIRO	3	285	286
	AERO SPATIALE	ATR-42/300	PASSAGEIRO	1	45	17
TRIP	AERO SPATIALE	ATR-42/320	PASSAGEIRO	6	45	17
	AERO SPATIALE	ATR-72	PASSAGEIRO	2	66/68	19
	EMBRAER	E120	PASSAGEIRO	1	30	12
TEAM	LET	L410	PASSAGEIRO	3	19	7
	BOEING	B727/200	CARGUEIRO	2	-	78/80
TAF	BOEING	B737/200	CARGUEIRO	1	-	52
	BOEING	B737/200	CONVERSIVEL	1	-	54
	BOEING	B737/200	PASSAGEIRO	3	109/115/117	52/56
	AERO SPATIALE	ATR 42-300	CONVERSIVEL	5	45/47/48	17
TOTAL	AERO SPATIALE	ATR 42-500	PASSAGEIRO	3	47	19
	AERO SPATIALE	ATR 72-212	PASSAGEIRO	2	66	22
	BOEING	B727/200	CARGUEIRO	4	-	88
ABSA	BOEING	B767/300	CARGUEIRO	2	-	187
	BOEING	B737/300	PASSAGEIRO	16	136	58
VARIG	BOEING	B737/700	PASSAGEIRO	1	130	65
	BOEING	B737/800	PASSAGEIRO	5	168	77
	BOEING	B767/300	PASSAGEIRO	8	217	170
	BOEING	B767/200	PASSAGEIRO	1	186	-
	DOUGLAS	MD-11	PASSAGEIRO	2	285	280
	BOEING	B727/200	CARGUEIRO	4	-	88
	BOEING	B757/200	CARGUEIRO	6	-	110
VARIGLOG	DOUGLAS	DC10	CARGUEIRO	3	-	261
	DOUGLAS	MD11	CARGUEIRO	2	-	283
	BOEING	B737/300	PASSAGEIRO	3	136	62

Tabela 10 – Frota Brasileira ao final de 2007

4.2. Companhias Aéreas Estrangeiras

Assim como as companhias nacionais, as estrangeiras também transportam cargas para e do Brasil. Essas empresas além de possuírem uma divisão de negócios somente para gerir o transporte e acompanhamento dessas cargas desde a retirada até sua entrega no destino final, criaram empresas próprias. As maiores companhias ainda possuem aviões exclusivos para o transporte de carga.

As maiores companhias aéreas do mundo voam para o Brasil trazendo milhares de turistas e toneladas a bordo de seus aviões. Entre elas, também voam as maiores e mais tradicionais companhias cargueiras.

Para as empresas estrangeiras, um quadro com a tabela de vôos autorizados pela ANAC, o Hotran — Horário de Transporte (ANAC, 2008) — será mostrado ao final do texto sobre a companhia. A data da versão do Hotran é de 24 de julho de 2008 e os horários apresentados são os de Brasília.

4.2.1. Mistas

Algumas grandes companhias aéreas não têm aviões dedicados especialmente ao transporte cargueiro. Muitas delas são empresas grandes e bem conhecidas, nas quais o transporte de carga não deixa de ser igualmente importante. Entre essas empresas estrangeiras que realizam o transporte de cargas, além do transporte de passageiros, estão: as americanas American Airlines e United Airlines e a Emirates dos Emirados Árabes Unidos.

4.2.1.1. American Airlines

A American Airlines, que utiliza os porões dos aviões de passageiros, adicionou o Boeing 777 a sua frota, o que garantiu aumento na capacidade de carga e mais alcance global, vinculados a menores custos operacionais. A empresa detém ainda umas das maiores frotas do mundo, com aeronaves dos modelos Boeing, Airbus e McDonnell Douglas, além de aeronaves de sua subsidiária American Eagle, que voa, inclusive, modelos Embraer.

Em 2007, a empresa transportou no Brasil 42 mil toneladas de carga. Ela disponibiliza anualmente 2,6 milhões de metros cúbicos de volume em todo o mundo. A divisão de transporte de carga da American Airlines (AA Cargo) possui

3 mil funcionários e recebeu recentemente o prêmio de Melhor Companhia Aérea Internacional do Ano, concedido pela Associação de Logística e Entregas Expressas, na Conferência Anual de Carga Aérea de 2008 (Aircargo 2008), em Orlando, Flórida.

A American Airlines oferece vôos para 250 cidades em mais de 40 países e ainda, como uma das fundadoras da aliança OneWorld, conta com aproximadamente 700 destinos em mais de 140 países e territórios por todo o mundo. No Brasil, ela opera atualmente os seguintes vôos, todos diários: Rio de Janeiro (GIG) –Nova York - Aeroporto J. F. Kennedy (JFK) via Guarulhos (GRU), com Boeing 777; Rio de Janeiro (GIG) – Miami (MIA), com Boeing 767-300; Guarulhos (GRU) – Dallas (DFW) com Boeing 767-300; um vôo Guarulhos (GRU) – Miami (MIA), com Boeing 777, e outro vôo Guarulhos (GRU) – Miami (MIA), com aeronave Boeing 767-300. Há conexões rodoviárias para o transporte de carga entre os aeroportos de Confins (CNF) em Belo Horizonte), Curitiba (CWB), Porto Alegre (POA), Viracopos (VCP) em Campinas e Florianópolis (FLN).

Na Tabela 11, o Hotran para a American Airlines:

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
AA	0950		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	GIG	GRU	1825	1935
AA	0950		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	JFK	2130	0705
AA	0951		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	JFK	GRU	2230	0800
AA	0951		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	GIG	1010	1115
AA	0962		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	DFW	2135	0805
AA	0963		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	DFW	GRU	2145	0750
AA	0995		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	MIA	GRU	0030	0835
AA	0998		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	MIA	2240	0705
AA	2919		B763		3		5		S	D	I	MIA	GIG	2135	0600
AA	2943		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	MIA	GRU	1305	2115
AA	2944		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	MIA	1035	1905
AA	2980		B763	2		4		6		D	I	GIG	MIA	2150	0625

Tabela 11 – Hotran para a American Airlines

4.2.1.2. United Airlines

Outra companhia aérea internacional que opera no país aproveitando para lucrar com o transporte de cargas é a United Airlines, que conta com vôos diários entre o Brasil e os EUA nos seus Boeings 767-300.

A United Airlines Cargo também utiliza os porões das aeronaves de passageiros, não possuindo aeronaves exclusivamente cargueiras. A frota é de cerca de 460 aeronaves e a empresa deverá substituir as mais antigas para reduzir os gastos com combustível.

O total de carga transportada pela United Cargo em 2007 no Brasil foi de 5.200 toneladas. Já no primeiro bimestre de 2008 foi transportado um total de 876 toneladas. A taxa de aproveitamento médio das aeronaves foi de 85%. A empresa teve um crescimento de 14,6% no faturamento em relação a 2006 e acima de 17% comparado ao plano para 2007.

A empresa opera diariamente, com aeronaves Boeing 767-300, dois vôos do Brasil para os Estados Unidos: São Paulo (GRU) – Chicago (ORD) e Rio de Janeiro (GIG) – São Paulo (GRU) – Washington (IAD) e, a partir desses pontos, para mais de 210 destinos no mundo.

A United está sempre inaugurando novas rotas e aumentando sua malha aérea. A empresa conta com 56 mil colaboradores no total, sendo que no Brasil são cerca de 200.

Na Tabela 12, o Hotran para a United Airlines:

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
UA	0842		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	ORD	2020	0705
UA	0843		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	ORD	GRU	2332	1005
UA	0860		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	GIG	GRU	1830	1945
UA	0860		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	IAD	2210	0752
UA	0861		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	IAD	GRU	2243	0820
UA	0861		B763	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	GIG	1045	1145

Tabela 12 – Hotran para a United Airlines

4.2.1.3. Emirates Airlines

Embora seja uma das mais novas companhias aéreas do mundo a voar para o Brasil, a Emirates Airlines já conquistou o mercado com seus serviços e sofisticação. Além, é claro, do potencial para negócios e turismo que Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, vem se tornando. Em outubro de 2007, a Emirates inaugurou seu vôo sem escalas ao Brasil, com seis freqüências semanais em Boeing 777-200LR. A partir de julho de 2008, o vôo São Paulo/Dubai passou a ser diário. A Emirates SkyCargo tem acordos de *code-share* (compartilhamento)

com a Scandinavian, South African, Air Malawi, Austrian Airlines, Czech Airlines e Astral Aviation.

A Emirates opera uma frota total de 115 aeronaves Airbus e Boeing, incluindo cinco Boeings 747-400F, um Boeing, 747-200F e três Airbus A310-300F. É dona da maior encomenda do avançado Airbus A380, com a entrega dos 58 aviões contratados começando este ano. Além disso, tem em encomenda 50 Airbus A350-900 e 20 A350-1000 e 50 opções para o A350-900. Também encomendou 57 Boeings 777 e se tornará a maior operadora desse modelo quando todas as entregas estiverem concluídas. A Emirates emprega cerca de 35 mil pessoas de 145 nacionalidades, incluindo brasileiros.

Embora a divisão de cargas da Emirates, a Emirates SkyCargo não voe para o Brasil, vale ressaltar que a empresa registrou no último ano fiscal um aumento de 13,5% no total de toneladas de carga transportada, chegando a 1,2 milhão de toneladas, um recorde que comprova o sólido crescimento da Emirates em toda a sua malha.

Em paralelo à frota exclusivamente cargueira, a Emirates SkyCargo transporta carga de porão em todos os vôos de passageiros. Os vôos diários que chegam ou partem de São Paulo, que se tornou o primeiro destino na América do Sul, oferecem 20 toneladas de carga de capacidade. Desde o início das operações para São Paulo, já transportou mais de 2,5 milhões de quilos de carga entre as duas cidades.

Na Tabela 13, o Hotran para a Emirates Airlines:

IATA		C	TIPO	FREQUÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
EK	0261		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	DXB	GRU	0335	1830
EK	0262		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	DXB	0125	1605

Tabela 13 – Hotran para a Emirates Airlines

4.2.2. Cargueiras Exclusivas

Nesta seção, apresentaremos, além das companhias genuinamente cargueiras, os braços cargueiros das companhias aéreas tradicionais de passageiros em operação no Brasil, com destaques para: Air France / KLM,

Lufthansa Cargo, Polar Air, CargoLux, FedEx e UPS. Suas operações serão detalhadas a seguir.

4.2.2.1. Air France / KLM Cargo

A Air France Cargo é um dos braços cargueiros do grupo Air France KLM, que engloba ainda a KLM Cargo. Atualmente, a companhia opera diariamente, no mundo todo, cerca de 1.700 vôos. Ela atende a mais de 200 destinos, sendo que uma das principais filosofias da empresa é operá-los com recursos idênticos, oferecendo assim a mesma estrutura para todos os seus clientes.

Criada em 1974, a companhia possui hoje uma das maiores frotas do segmento do mundo, que é composta por 225 aviões, sendo 12 deles destinados exclusivamente para o setor de cargas.

A frota da empresa cargueira é padronizada com aeronaves Boeing 747. Em outubro de 2002, a Air France Cargo tornou-se a primeira companhia a operar a versão cargueira do modelo 747-400 do fabricante americano, que tem uma autonomia de 9.000 Km e conta com tecnologia de última geração.

Em maio de 2004, com a assinatura do contrato entre a Air France e a holandesa KLM, que sacramentou uma das mais bem-sucedidas fusões da história da aviação mundial, foi estabelecida a sincronização comercial entre as operações das companhias.

No momento do levantamento dos dados relativos às empresas, o Grupo Air France / KLM Cargo ainda não possuía os números definitivos do exercício 2007/2008. Apesar das restrições de *payload* (carga útil) advindas do fechamento para reformas, por cinco meses, da pista principal em Guarulhos, a diretoria da empresa está prevendo um resultado equivalente ao realizado no período anterior, cerca de 22 mil toneladas exportadas. A taxa de ocupação média de 85% também deve se manter equivalente.

Para o Grupo, o período 2007/2008 foi marcado por um incremento na oferta de capacidade de carga em função da colocação de aeronaves B777-300 e interposição de aeronaves A340-300 e A330 em alguns de seus vôos diários com passageiros entre Paris e São Paulo, além da inclusão de uma segunda frequência diária do Rio de Janeiro operada por A330 e interposição de aeronaves B777-300

e B777-200 nos vôos diários KLM entre Amsterdã e São Paulo, nos quais a carga segue pelos porões.

Com a retirada de todos os B747-200 da frota da Air France, a atual frota cargueira do Grupo é composta por nove B747-400ERF (seis da Air France e três da KLM) e quatro B747-400BCF (Air France). A Air France Cargo é também a companhia aérea de lançamento do novíssimo B777 Freighter, aeronave que será incorporada à frota a partir de dezembro deste ano, iniciando-se vôos cargueiros também para o Brasil.

Atualmente, a malha da Air France/KLM Cargo cobre mais de 350 destinos em 175 países. O Grupo é também membro da aliança Skyteam Cargo e conta com aproximadamente 102 mil funcionários.

Nas Tabelas 14 e 15, os Hotran para a Air France e KLM (ambos incluindo os vôos de passageiros):

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA								NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D	ORIGEM		DESTINO	PART	CHEG	
AF	0442		B744	2	3	4	5	6	S	D	I	CDG	GIG	1815	0520	
AF	0443		B744	2	3	4	5	6	S	D	I	GIG	CDG	1620	0255	
AF	0444		A332	2	3		5	6			D	I	CDG	GIG	0515	1655
AF	0447		A332	2	3		5	6			D	I	GIG	CDG	1905	0610
AF	0454		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	CDG	GRU	1815	0545	
AF	0455		B772	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	CDG	1630	0335	
AF	0456		A332	2	3	4	5	6	S	D	I	CDG	GRU	0515	1715	
AF	0459		A332	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	CDG	1920	0650	
AF	6804		B744				5				G	CDG	GRU	0135	1250	
AF	6804		B744				5				G	GRU	EZE	1450	1735	
AF	6810		B744	2							G	CDG	GRU	1300	0015	
AF	6811		B744		3						G	GRU	CDG	0305	1405	

Tabela 14 – Hotran para a Air France

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA								NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D	ORIGEM		DESTINO	PART	CHEG	
KL	0791		B773	2	3	4	5	6	S	D	I	AMS	GRU	0450	1645	
KL	0792		B773	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	AMS	1845	0610	

Tabela 15 – Hotran para a KLM

4.2.2.2. Lufthansa Cargo

Outra companhia aérea que aposta nesse nicho de mercado é a Lufthansa. O grupo alemão está entre as 10 maiores companhias aéreas do mundo em termos de tamanho e marca presença no Brasil desde 1956.

Com o objetivo de criar uma divisão independente para cuidar da área cargueira do grupo, que vinha crescendo a cada ano, surgiu a Lufthansa Cargo AG em 1994.

Em 1997, foi desenvolvido o Business Partnership Program, visando estreitar as relações entre a empresa aérea e os agentes de carga. Aos poucos, ela foi firmando parcerias com outras companhias para fortalecer a sua rede de atendimento.

Com mais de 500 destinos, a linha aérea mantém o seu mais importante centro de distribuição de carga aérea, o Lufthansa Cargo Center, no Aeroporto de Frankfurt, Alemanha.

O Brasil, detém uma das maiores ofertas de vôos para a Europa, com seis frequências semanais cargueiras, partindo do Aeroporto de Viracopos (VCP), Campinas, além dos porões de suas aeronaves nos dois vôos diários que saem do Aeroporto de Guarulhos (GRU) com destino a Frankfurt (FRA) e Munique (MUC).

Atualmente a frota mundial da Lufthansa Cargo é composta por 19 MD-11F, mais de 300 aeronaves para passageiros, além da frota da Swiss (72) e cinco 747F da Jade Cargo International. No Brasil, são seis vôos cargueiros semanais com MD-11F e 14 vôos com passageiros (sete com B747-400 e sete A340-300), mais sete da Swiss para Santiago (SCL) e Zurique (ZRH) (A340-300). A empresa ainda oferece serviços “charters” através da Lufthansa Cargo Charter (aeronaves diversas). Não há previsão de renovação da frota no momento. A Lufthansa Cargo possui 4,6 mil funcionários mundialmente e aproximadamente 50 no Brasil.

A Lufthansa Cargo transportou entre janeiro de dezembro de 2007, no mercado brasileiro, 21,9 mil toneladas, com load factor de 100%. No primeiro bimestre de 2008 foram transportadas 3,3 mil toneladas, com load factor de 93%.

A desvalorização do dólar americano em relação ao real e ao euro foi considerável em 2007, favorecendo mais a importação, porém as duas fases de reforma da pista de Guarulhos, totalizando quatro meses de restrição de capacidade das aeronaves, acabaram favorecendo a indústria da aviação de carga, com a possibilidade de *upsell*, isto é, vender melhor, otimizando o espaço ofertado com cargas mais interessantes no preço e na densidade.

Desde 2002 a Lufthansa Cargo desenvolve junto com a DHL Express uma aliança visando atender carga expressa, principalmente no mercado europeu. Em

janeiro deste ano, ambas lançaram uma nova cargueira chamada Aerologic, que será baseada em Leipzig e iniciará suas atividades com quatro Boeings 777-200LRF em 2009. Também há uma aliança com a Swiss World Cargo e a *joint venture* com a Shenzhen Airlines resultou na fundação da Jade Cargo International. A antiga aliança cargueira WOW, da qual a Lufthansa participava, foi desfeita em 2007.

Na Tabelas 16 a 18, os Hotran para a Lufthansa, Lufthansa Cargo e Swiss:

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
LH	0504		A343	2	3	4	5	6	S	D	I	MUC	GRU	1645	0525
LH	0505		A343	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	MUC	1250	0030
LH	0506	C	B744	2	3	4	5	6	S	D	I	FRA	GRU	1735	0515
LH	0507	C	B744	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	FRA	1820	0535

Tabela 16 – Hotran para a Lufthansa

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
LH	8264		MD11						S		I	FRA	DKR	1345	1950
LH	8264		MD11						S		I	DKR	VCP	2050	0320
LH	8264		MD11						S		I	VCP	EZE	0535	0825
LH	8266		MD11		3						I	FRA	DKR	1035	1640
LH	8266		MD11		3						I	DKR	VCP	1740	0010
LH	8266		MD11		3						I	VCP	EZE	0225	0515
LH	8270		MD11	2			5	6		D	G	FRA	DKR	1340	1945
LH	8270		MD11	2			5	6		D	G	DKR	VCP	2045	0315
LH	8271		MD11	2	3			6	S		G	VCP	DKR	0550	1210
LH	8271		MD11	2	3			6	S		G	DKR	FRA	1310	2200

Tabela 17 – Hotran para a Lufthansa Cargo

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
LX	0096	C	A343	2	3	4	5	6	S	D	I	ZRH	GRU	1740	0535
LX	0096	C	A343	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	SCL	0645	1055
LX	0097	C	A343	2	3	4	5	6	S	D	I	SCL	GRU	1255	1630
LX	0097	C	A343	2	3	4	5	6	S	D	I	GRU	ZRH	1835	0605

Tabela 18 – Hotran para a Swiss

4.2.2.3. Polar Air Cargo

A companhia americana Polar Air Cargo iniciou as suas atividades em 1993 e, atualmente, é uma das líderes mundiais no mercado de transporte regular de cargas na modalidade *aeroporto-aeroporto* e também no setor de serviços *charter*

entre as Américas, Ásia, Europa e Oriente Médio. Em novembro de 2001, a Polar Air Cargo foi adquirida pela Atlas Air Worldwide Holding mas continuou a utilizar seu próprio nome.

Contando com uma frota de aviões Boeing 747, a companhia começou a voar para o Brasil em 1996. Desde então, uma das rotas que opera é a Miami (MIA) – Viracopos (VCP) – Miami (MIA), trazendo, sobretudo, microcomponentes e levando eletrônicos, peças automotivas e aeronáuticas, telefones celulares, couro, sapatos, entre outros.

Hoje, a empresa possui uma vasta rede de terminais de carga espalhados pelo mundo em cidades como Los Angeles, Miami, Nova York, Chicago, São Francisco, Amsterdã, Tóquio-Narita, Seul e Hong-Kong. Recentemente, a companhia anunciou 18 novas frequências para o Japão, mercado considerado muito importante e promissor.

Na Tabela 19, o Hotran para a Polar Air Cargo:

IATA		C	TIPO	FREQUÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
PO	0031		B744		3						G	MIA	VCP	0135	0920
PO	0031		B744		3						G	VCP	SCL	1120	1510
PO	0041		B742	2							G	MIA	VCP	2225	0615
PO	0042		B742		3						G	VCP	MIA	0845	1705
PO	0045		B744				5				G	MIA	VCP	1050	1840
PO	0045		B744				5				G	VCP	SCL	2115	0105
PO	0047		B742				5				G	MIA	VCP	1605	0001
PO	0048		B742					6			G	VCP	LIM	0235	0630
PO	0053		B742							D	G	MIA	VCP	1550	2345
PO	0054		B742	2							G	VCP	MIA	0850	2010
PO	0055		B744							D	G	MIA	VCP	1725	0015
PO	0056		B744	2							G	VCP	BOG	0950	1620
PO	0056		B744	2							G	BOG	MIA	1900	2230
PO	0057		B744							D	G	MIA	VCP	0820	1615
PO	0057		B744							D	G	VCP	SCL	1900	2250
PO	0063		B744			4					G	MIA	VCP	0705	1500
PO	0063		B744			4					G	VCP	SCL	1715	2110
PO	0071		B744					6			G	LAX	IAH	1015	1325
PO	0071		B744					6			G	IAH	VCP	1525	0110
PO	0072		B744						S		G	VCP	LIM	0340	1120
PO	0072		B744						S		G	LIM	MIA	1330	1750
PO	7540		B744						S		G	VCP	JFK	0515	1420
PO	7541		B744					6			G	JFK	VCP	1615	0115

Tabela 19 – Hotran para a Polar Air

4.2.2.4. CargoLux

Fundada em 4 de março de 1970, a CargoLux de Luxemburgo, foi, ao longo do tempo, tornando-se uma das principais linhas aéreas do mundo. Ela opera

serviços regulares e “charters” dentro de uma rede que engloba todos os continentes. A companhia tem mais de 35 anos de experiência no segmento e, atualmente, está posicionada entre as 10 primeiras do mundo em Toneladas/Km voados.

Visando atender às mudanças de um mercado altamente competitivo e sempre permeado por novas tendências, a empresa tem investido constantemente em outros destinos. Entre os mais recentes que foram incorporados, estão: Chicago, Petrolina – PE (PNZ), Doha (Qatar), Aman (Jordânia) e Daman (Arábia Saudita). Além dessas, a companhia tem aberto novas rotas no mercado asiático, que vem se mostrando cada vez mais promissor.

Quando a empresa iniciou as suas atividades, voava com turboélice Canadair CL-44. Em 1973, essas aeronaves foram substituídas pelos jatos McDonnell Douglas DC-8. Seis anos depois, a companhia recebeu o seu primeiro Boeing 747-200F e, desde então, passou a adquirir apenas aviões desse modelo.

A CargoLux opera no Brasil nos seguintes aeroportos: Petrolina (PNZ), Viracopos (VCP) e Curitiba (CWB).

Na Tabela 20, o Hotran para a CargoLux:

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
CV	7642		B744		3						G	LUX	VCP	0945	2110
CV	7642		B744		3						G	VCP	CWB	2310	0005
CV	7646		B744						S		G	LUX	VCP	1205	2330
CV	7653		B744			4					G	CWB	PNZ	0135	0420
CV	7653		B744			4					G	PNZ	LUX	0550	1505
CV	7657		B744							D	G	VCP	PNZ	0200	0415
CV	7657		B744							D	G	PNZ	LUX	0545	1500

Tabela 20 – Hotran para a CargoLux

4.2.2.5. Federal Express

A Federal Express (FedEx) é uma das líderes mundiais em transporte expresso no mundo. Presente no Brasil desde 1990, ela concentra as suas operações no Aeroporto de Viracopos, em Campinas, e possui cerca de 600 funcionários.

Os números globais impressionam. A FedEx transporta uma média de 3,3 milhões de pacotes diariamente entre mais de 220 países no mundo, em mais de 375 aeroportos. Ao todo, são mais de 660 aeronaves, 139.000 funcionários, 10

hubs expressos aéreos, 894 estações e 713 centros de serviços internacionais. Hoje, a FedEx possui 143 mil funcionários.

No Brasil, a FedEx possui um voo com saída diária de Viracopos com destino a Memphis (MEM), nos EUA, cinco dias por semana. Esses voos atualmente são realizados com equipamento MD-11, que tem capacidade para 77 toneladas. A empresa informa que o avião tem saído com capacidade máxima. A FedEx não opera mais aviões próprios entre Ezeiza (EZE), em Buenos Aires. Atualmente a FedEx faz essa etapa por meio de um acordo operacional com a VarigLog que utiliza o Boeing 757-200F — antes utilizava um F-27 próprio.

A FedEx possui uma aliança desde 2002 com as empresas rodoviárias brasileiras, o que permite que atenda com mais agilidade às entregas ou coletas em solo brasileiro. Atualmente são 2.850 cidades atendidas. A FedEx possui cerca de 669 aeronaves e cerca de 44 mil veículos motorizados no mundo todo. No Brasil, a frota da empresa é composta por uma aeronave MD-11 e 156 veículos próprios. A FedEx atualmente está investindo nos pequenos e médios empresários brasileiros e da América Latina, com um programa de incentivo às empresas desse porte que querem começar a exportar ou aumentar suas remessas ao exterior. A companhia também abriu uma estação própria em Blumenau - SC no final de 2007, para atender à demanda da região.

Na Tabela 21, o Hotran para a FedEx:

IATA		C	TIPO	FREQUÊNCIA								NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D	ORIGEM		DESTINO	PART	CHEG	
FX	0040		MD11		3	4	5				G	MEM	VCP	0512	1430	
FX	0041		MD11	2	3	4	5				G	VCP	MEM	1600	0156	
FX	0042		MD11							D	G	MEM	VCP	1959	0522	
FX	0043		MD11							S	G	EZE	SCL	1320	1529	
FX	0043		MD11							S	G	SCL	VCP	1630	1954	
FX	0043		MD11							S	G	VCP	SJU	2130	0344	
FX	0043		MD11							S	G	SJU	MEM	0445	0907	
FX	0044		MD11					6			G	MEM	VCP	0512	1430	
FX	0044		MD11					6			G	VCP	EZE	1900	2147	

Tabela 21 – Hotran para a FedEx

4.2.2.6. UPS

A UPS (United Parcel Service) é uma das maiores empresas de entregas expressas e líder global em serviços para a cadeia de suprimentos. Além de

oferecer diversas opções de entrega expressa aérea e terrestre aos seus clientes, a empresa conta com várias opções de logística personalizada.

Em 2007 a UPS celebrou 100 anos de atuação global. A UPS está presente no Brasil desde 1989 e presta serviços no país por meio da UPS Brasil (Serviços Expressos), da UPS Air Cargo, da UPS Capital Business Credit e da UPS Supply Chain Solutions.

Em maio de 1995, estabeleceu a sua subsidiária UPS Brasil. Ela começou a realizar vôos no país em 1998. Atualmente, eles são conectados a uma rede de quase 500 aeroportos no mundo todo.

Com matriz em Atlanta, na Geórgia, a UPS opera em mais de 215 países e territórios e possui mais de 427.700 funcionários em todo o mundo. No Brasil, a empresa opera em 14 aeroportos e 12 portos brasileiros, que estão ligados a 20 centros operacionais e de distribuição. Com 268 aeronaves, a UPS é a nona maior companhia aérea do mundo.

Com matriz em São Paulo, ela tem cerca de 600 funcionários no Brasil e mais de 20 centros de distribuição/coleta, servindo aos aeroportos de Campinas, Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiás, Manaus, Navegantes, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e Vitória.

No Brasil a companhia opera oito vôos semanais, sendo quatro para Buenos Aires (EZE) e quatro vôos para Bogotá (BOG), todos com aeronaves próprias.

Em 2006, a empresa atingiu um faturamento de US\$ 47,5 bilhões com todas as suas operações. Transportou um volume médio de 15,6 milhões de pacotes e documentos por dia.

Em 2007, A UPS entregou 4 bilhões de pacotes, ou seja, cerca de 15,8 milhões de encomendas e documentos entregues diariamente. Fora dos Estados Unidos o volume diário de entregas da UPS foi de 1,9 milhão.

Para 2008, o objetivo da UPS é continuar investindo em tecnologia e oferecendo novos serviços para atender às necessidades de negócios dos clientes no Brasil. A empresa pretende dar continuidade ao projeto de áreas estendidas em parcerias com agentes nos locais onde a UPS não possui operações próprias.

Na Tabela 22, o Hotran para a UPS:

IATA		C	TIPO	FREQÜÊNCIA							NAT	TRECHO (IATA)		HORA	
EMP	VOO			2	3	4	5	6	S	D		ORIGEM	DESTINO	PART	CHEG
5X	0410		B752			4					G	MIA	VCP	0934	1729
5X	0410		B752			4					G	VCP	EZE	2314	0149
5X	0411		B752				5				G	EZE	VCP	0500	0725
5X	0411		B752				5				G	VCP	BOG	1045	1625
5X	0411		B752				5				G	BOG	MIA	1726	2101
5X	0412		B763				5				G	MIA	VCP	0934	1729
5X	0412		B763				5				G	VCP	EZE	2314	0149
5X	0413		B763						S		G	EZE	VCP	0500	0725
5X	0413		B763						S		G	VCP	BOG	1045	1610
5X	0413		B763						S		G	BOG	MIA	1726	2110
5X	0414		B763		3						G	MIA	VCP	1151	1946
5X	0414		B763		3						G	VCP	EZE	2314	0149
5X	0415		B763			4					G	EZE	VCP	0500	0725
5X	0415		B763			4					G	VCP	BOG	1045	1610
5X	0415		B763			4					G	BOG	MIA	1726	2101
5X	0416		B763							D	G	MIA	VCP	0828	1623
5X	0416		B763							D	G	VCP	EZE	2151	0026
5X	0417		B763	2							G	EZE	VCP	2026	2251
5X	0417		B763	2							G	VCP	BOG	0006	0531
5X	0417		B763	2							G	BOG	MIA	0646	1021

Tabela 22 – Hotran para a UPS