



Novos Modelos de Negócios na América Latina

Da Perspectiva de uma Transportadora Aérea Cargueira Internacional Brasileira

Aviation Expo Latin America 2007

Seminário de Aviação Civil

Sala Auditório Aviation Expo - Pavilhão 4 - RioCentro

18/04/2007 11:00 às 12:00 hs.

- 1. Breve Histórico da Carga Aérea**
- 2. Carga Aérea Internacional no Brasil - Importância Econômica**
- 3. Características da Carga Aérea**
- 4. Pleitos da Carga Aérea**

1. Breve Histórico da Carga Aérea

1. Breve Histórico da Carga Aérea



- desde início a aviação contempla o transporte de passageiros como seu produto primário.
- conseqüentemente a carga aérea está relegada a um papel secundário como “preenchedor de lacuna” dos porões das aeronaves mistas, sendo sua contribuição considerada receita marginal.
- essa atitude de tratamento diferenciado também se vê refletida na legislação, regulamentação, normas e procedimentos existentes na aviação (até pouco tempo atrás muitos Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos sequer faziam menção ao produto carga aérea).

1. Breve Histórico da Carga Aérea



- até hoje as especificações operativas das empresa aéreas dão prioridade absoluta ao produto passageiro. Por princípio, passageiro + bagagem despachada têm preferência de embarque sobre a carga aérea.
- essa política vem impedindo o desenvolvimento de um sistema eficaz de revenue management para a carga aérea, como já há anos vem sendo utilizado com muito sucesso na área de comercialização da passagem aérea.

2. Carga Aérea Internacional no Brasil - Importância Econômica

2. Carga Aérea Internacional no Brasil Importância Econômica

Relação Modal Aéreo X Outros Modais

Brasil: Exportações 2006

Modal	TONS	%	USD	%
Marítima	402,556,442	96.09%	112,717,995,853.00	85.86%
Fluvial	10,656,184	2.54%	888,499,003.00	0.68%
Rodoviária	4,758,999	1.14%	8,933,154,470.00	6.80%
Ferrovária	637,826	0.15%	358,282,936.00	0.27%
Meios Próprios	136,674	0.03%	0.00	0.00%
Linha de Transmissão	14,509	0.00%	147,916,938.00	0.11%
Postal	8	0.00%	1,240,357.00	0.00%
Aérea	196,038	0.05%	8,234,564,439.00	6.27%
Total	418,956,680	100.00%	131,281,653,996.00	100.00%

Brasil: Importações 2006

Modal	TONS	%	USD	%
Marítima	88,514,094	86.54%	62,266,339,430.00	68.14%
Tube-Conduto	7,475,396	7.31%	1,327,716,969.00	1.45%
Rodoviária	5,597,020	5.47%	5,170,342,078.00	5.66%
Ferrovária	354,604	0.35%	152,327,062.00	0.17%
Fluvial	96,358	0.09%	78,093,217.00	0.09%
Linha de Transmissão	11,682	0.01%	45,600,265.00	0.05%
Lacustre	7,573	0.01%	2,232,123.00	0.00%
Meios Próprios	3,621	0.00%	382,485,392.00	0.42%
Postal	39	0.00%	6,169,076.00	0.01%
Aérea	214,850	0.21%	21,947,861,515.00	24.02%
Total	102,275,238	100.00%	91,379,167,127.00	100.00%

2. Carga Aérea Internacional no Brasil

Importância Econômica



- tráfego doméstico brasileiro de carga aérea em vôos mistos devotado ao transporte de carga Express
- a participação da aviação exclusivamente cargueira no tráfego doméstico brasileiro é pouco significativa, destacando-se a rota entre Manaus-São Paulo e os serviços de transporte da mala postal para a ECT.
- desvalorização do US\$ frente ao Real ocasiona crescente diminuição das exportações de produtos manufaturados brasileiros.
- em contra-partida, observa-se um considerável aumento do fluxo da carga aérea importação.

3. Características da Carga Aérea

3. Características da Carga Aérea



- por principio um produto one way.
- portanto exige redobrado esforço de comercialização (ida + volta).
- nível diferenciado de demanda por espaço e de tarifas entre os seguimentos ida e vinda exigem alto grau de flexibilidade no planejamento operacional.
- sazonalidades dos produtos primários.

3. Características da Carga Aérea



- 70% transportado em vôos mistos.
30% em aeronaves exclusivamente cargueiras.
- importância crescente do agente de carga desde o advento da logística e da consolidação - de mero intermediário à integrante vital na cadeia de transporte.
- o agente de carga assumiu assim o relacionamento direto com o produtor, relegando à empresa aérea a função de mero transportador.
- as agências de carga tornaram-se dessa maneira os clientes grupo alvo das empresas aéreas.
- o grupo alvo - agente de carga - por seu reduzido número é transparente, facilitando e direcionando as atividades de marketing ao marketing direto.

3. Características da Carga Aérea



- permanente esforço em atrair para a via aérea novos tipos de mercadorias em mãos do modal marítimo, a pesar do valor de frete mais elevado.
- as principais vantagens do transporte por carga aérea são:
 - rapidez do transporte
 - embalagem simplificada e menos dispendiosa
 - prêmio de seguro mais baixo
 - diminuição de estoque
 - menor retenção do capital aplicado
- a modalidade do *just in time* veio acrescentar novos tipos ao leque de mercadorias embarcando pelo modal aéreo.

3. Características da Carga Aérea



- atraso na entrega do produto acabado ou deficiências infra-estruturais em outros modais de transporte contribuem de forma significativa para o aumento da utilização da carga aérea. (ex: gargalos porto marítimos em 2004 e Fundação Tupi)
- perda para outros modais de tipos de produtos criados originalmente para o transporte aéreo ao atingir uma massa crítica. (ex: carne seca)
- tarifa mínima aplicável toma por base a relação peso / volume de $7 \text{ dm}^3 / \text{kg}$
(ex: embalagem de $1 \text{ m}^3 = 10 \text{ dm}^3 \times 10 \text{ dm}^3 \times 10 \text{ dm}^3 = 1.000 \text{ dm}^3$
 $1.000 \text{ dm}^3 / 7 = 143 \text{ kg}$)

4. Pleitos da Carga Aérea

4. Pleitos da Carga Aérea



- estabelecimento de acordos de cooperação e aliança estratégica com empresa parceiras na busca de efeitos de sinergia. (ex. ABSA)
- otimização de utilização da frota através da modalidade interchange (Resolução OICI 83bis).
- elevação do desempenho operacional através da otimização da utilização de horas de voo por aeronave da frota. (ex. ABSA)

4. Pleitos da Carga Aérea



- cadeia de produtos sazonais subsequentes. (ex. Chile)
- comissão governamental multidisciplinar para agilização de processos e procedimentos:
 - expediente integral da Receita Federal (24 hs / 7 dias / 365 dias)
 - interpretação uniforme das leis em todos aeroportos (ex. Manaus)
 - extensão do modelo de carga da Infraero Viracopos para outros aeroportos do Brasil (ex. Motorola)
- inclusão de pontos intermediários com direito da 5ª Liberdade do Ar (ex. ABSA - Bogotá-Quito-Guaiaquil-Lima) para melhor distribuição do risco operacional.



FIM