

# Piratas ou Pioneiros?

*Sem problemas de recursos e com encomendas milionárias de modernos jatos, várias companhias aéreas da região do Golfo Pérsico começam a assediar mercados de tradicionais operadores internacionais.*



A globalização do século 21, reforçada pela crescente política de "céus abertos", constitui o clima ideal para a evolução de importantes companhias aéreas do Golfo Pérsico, que, graças a sua disponibilidade financeira e ao encorajamento de seus respectivos países, têm causado impacto no que era até pouco um *status quo* tranqüilo para tradicionais companhias aéreas europeias e asiáticas, em especial. O assédio inicial a esta condição de "reserva de mercado" se traduz na sucessão de grandes encomendas dos mais modernos jatos, a maioria de grande capacidade e longo alcance, não escondendo as intenções dos mais recentes *players* vindos do Golfo: eles já são o endereço de um em cada seis wide-body vendidos pela Boeing e Airbus e um em cada 18 jatos de qualquer modelo entregue pelas duas arqui-rivais. Os dados mais recentes do final do ano passado dão uma idéia clara do novo poder de compras que emergiu no Oriente Médio: somando as encomendas diretas das companhias aéreas com as das principais empresas de leasing, os pedidos em carteira chegavam a 403 aeronaves novas ou 10% da carteira de pedidos da Boeing e Airbus em âmbito mundial.

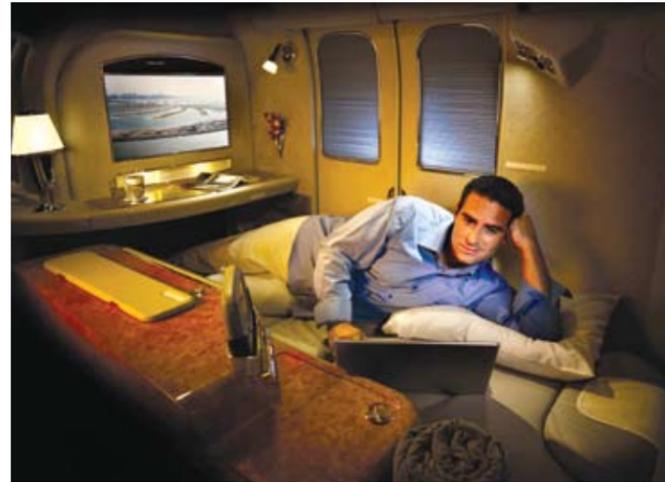
A partir do aeroporto internacional de Dubai, a Emirates oferece vôos para os cinco continentes. A expansão vai aumentar com a chegada dos A380.

Liderados pela Emirates, os novos *players* começam a preocupar as companhias aéreas tradicionais dos mercados da Europa, sul da Ásia e Austrália, na medida em que transformam o fluxo habitual de tráfego com suas encomendas maciças e programas agressivos de expansão. Segundo o Teal Group, renomada consultoria norte-americana, "enquanto o preço do

petróleo continuar nas alturas, as empresas do Golfo podem aumentar sua fatia de mercado atacando o tráfego de terceiros. Seu tráfego próprio certamente não justifica o nível de expansão em oferta de capacidade. Trata-se, basicamente, de um esforço para converter a receita proporcionada pelo óleo em algo tangível, mesmo que não seja lucrativo".

Uma coisa parece certa: as companhias aéreas e as de leasing em todo o mundo estão travando conhecimento com um grupo de concorrentes de grande solidez financeira, que vai estabelecer o preço de seus assentos sem se preocupar tanto com seus lucros líquidos. Se

A Emirates oferece suítes privadas na primeira classe, assento que vira cama e tela de cristal líquido de 23 polegadas.



Investimento na frota, um dos diferenciais da Emirates. A foto mostra um Boeing 777-200LR.

não for este o caso, como justificar esta revolução em frotas e aeroportos em uma região há pouco considerada marginal, com uma base inferior aos 100 milhões de pessoas?

A resposta pode estar no desejo de promover diversos países do Golfo como destinos turísticos, pois nem todos vivem na opulência do "ouro negro". Caso típico de Dubai, que implanta a imagem de templo do consumo, lazer e aposentadoria milionários, já que apenas 6% da renda do país é vinculada ao petróleo.

É também a situação da Etihad com sua cidade costeira de Abu Dhabi, que, por outro lado, controla cerca de 10% das reservas mundiais de petróleo.



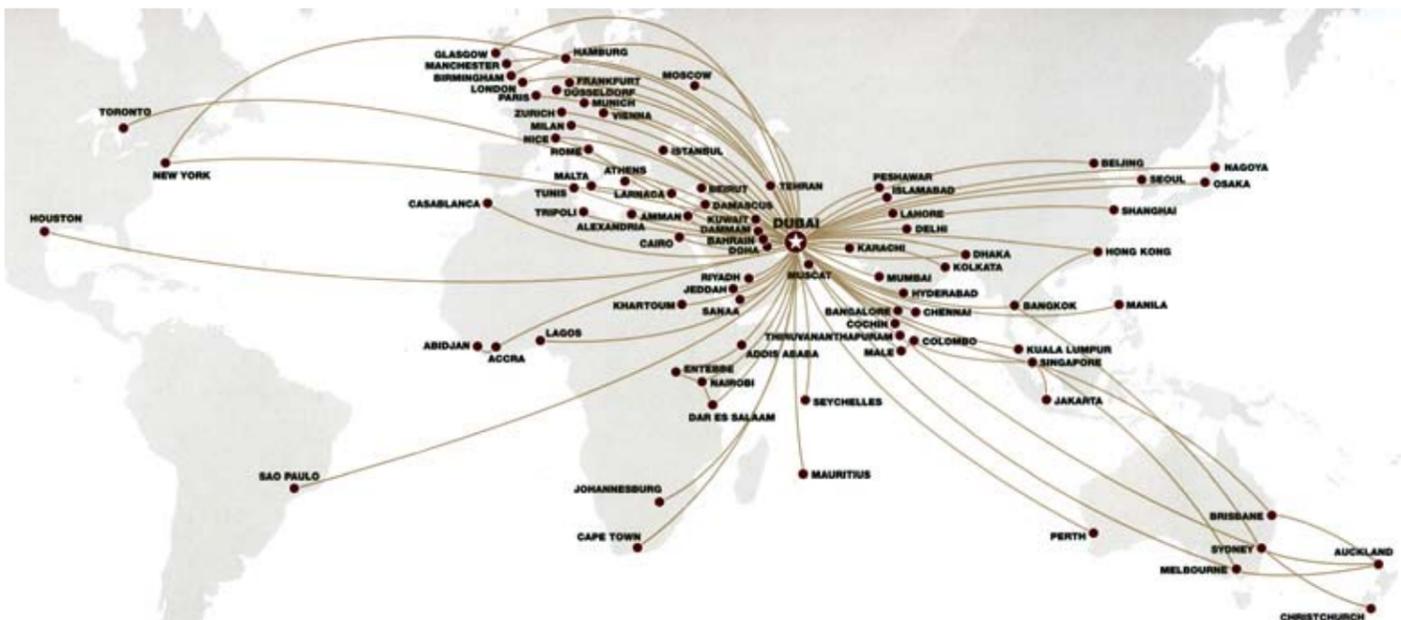
Gianfranco Beiling

Refeições de alta categoria nos vôos internacionais.



O freeshop faz do terminal Sheikh Rashid em Dubai parecer um grande shopping center, com mais de 5.400 metros quadrados de extensão.

FLAP 71 INTERNACIONAL



O mapa de rotas da Emirates mostra os mais de 100 destinos operados pela empresa.



A Qatar voa para 80 destinos com aeronaves de última geração como o Airbus A340-600.

### Nem tudo é ambição global

Nem todas as companhias aéreas do Oriente Médio aspiram fazer parte do domínio global do transporte aéreo. A Saudi Arabian Airlines só deseja transportar homens de negócios e turistas religiosos para visitas à Arábia Saudita. A maioria das congêneres tem preocupações semelhantes: na Gulf Air, cerca de 77% dos assentos se destinam ao Oriente Médio. Na Royal Jordanian são 74%, passando para 60% na Kuwait Airways, 67% na Middle East Airlines e 83% na Oman Air. A Etihad ampliou drasticamente suas atividades dentro da região, dobrando para 28 o número de vôos semanais a Bahrein e triplicando para 21 os vôos para Muscat. Mesmo a Qatar Airways opera 62% de seus assentos entre cidades do Oriente Médio – para a Emirates esta participação cai para 52%.

É claro que muitos destes vôos também servem para alimentar os grandes hubs de Dubai, Doha e Abu Dabi.

Para a Boeing, a volumosa carteira de pedidos do Golfo deve ser vista de forma muito mais ampla do que a explicação simplista de que se trata de simples concorrência predatória do momento. Seu vice-presidente de Marketing é taxativo: “Somente 56% das encomendas foram feitas em nome da

simples expansão da frota – o saldo é para substituir a frota antiga”.

Mesmo assim, as principais companhias aéreas que não operam na região não se sentem tranquilas, pois seus mercados tradicionais são atacados diariamente por companhias cujos governos, aparentemente, não poupam esforços para consolidar suas posições competitivas sem ter de se preocupar com todos os custos da base que muitas congêneres na Europa e Ásia-Pacífico tiveram de implantar, com grande esforço, ao longo dos anos.

A bordo do A340 da Qatar, o luxuoso lounge da primeira classe.



O espaço sofisticado da Qatar em Doha. Atendimento para conquistar passageiros em todo o mundo.



O Premium Terminal da Qatar. Spa com jacuzzi, sauna, quartos e duty-free.



Abu Dabi é o hub da promissora Etihad.

O interior de um A330-200 da Etihad conhecido como zona diamante.



Não fosse esta a intenção, não veríamos novos gigantes como uma Emirates promovendo, a peso de ouro, rotas que não têm – ao menos no momento – qualquer relevância com a origem ou destino dos vôos, ou ao menos algum ponto comum sob o ponto de vista cultural, étnico, religioso, etc.

Agora, o outro lado: quando uma companhia aérea encomenda mais de 50 megajatos A380, constrói um aeroporto só para abrigá-los e caminha para ser detentora da mais moderna frota de wide-body de longo alcance no mundo, estamos falando de algo muito mais grandioso do que simples concorrência predatória.

Esta matéria foi baseada em um artigo publicado recentemente pela conceituada revista *Air Transport World*.



Nem todas as empresas do Oriente Médio visam à expansão global, como é o caso da low-fare Air Arabia, que voa com aeronaves Airbus A320.