

AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAU *

*Jorge Guimarães ***

INTRODUÇÃO

Macau tornou-se um elemento importante no desenvolvimento da região do Delta do Rio das Pérolas, que experimenta um rápido desenvolvimento desde que a República Popular da China (RPC) procedeu à abertura das trocas comerciais com os outros países.

Macau, para manter essa importância no futuro, necessita de ser uma placa giratória, onde as trocas comerciais e a indústria de serviços floresçam, apoiadas numa infra-estrutura importante como é o aeroporto, e um sistema de aviação civil moderno, eficiente e inserido na competitiva região da Ásia-Pacífico.

ANTECEDENTES

Em finais de 1987, o governo encomendou a um consórcio de empresas, liderado pelo aeroporto de Frankfurt, a elaboração do estudo de viabilidade económica, bem como do plano director do Aeroporto Internacional de Macau.

A limitada área física e as zonas montanhosas circundantes impuseram uma solução técnica original para o aeroporto, que consistiu na criação de uma ilha artificial onde ficam situados a pista e os caminhos de circulação. As trajectórias de voo são basicamente sobre a água e a

* Trabalho elaborado em Agosto de 1994.

** Presidente da Autoridade de Aviação Civil de Macau até 31 de Agosto de 1994.

pista, dada a predominância dos ventos, é orientada por forma a provocar o mínimo impacto ambiental possível.

INSTALAÇÕES

O desenvolvimento da primeira fase do projecto (estando prevista, numa segunda fase, a expansão do terminal logo que a procura do tráfego assim o aconselhar) considera:

- Uma pista de 3 360 metros de comprimento, para funcionar 24 horas por dia, que poderá receber qualquer tipo de aviões de longo curso.
- Um terminal de passageiros com capacidade para receber 4,5 milhões de passageiros/ano, numa primeira fase, e seis milhões na fase posterior.
- Quatro pontes telescópicas («mangas») e 16 posições para estacionamento de aviões.
- Área para tratamento de carga aérea com um terminal preparado para 125 000 ton./ano.

Nas áreas vizinhas do Aeroporto Internacional de Macau foram construídas as infra-estruturas que vão apoiar e reforçar o seu funcionamento. Entre estas estão o porto de contentores, a segunda ponte Macau-Taipa, ligada por uma estrada circular à fronteira com a China, uma zona de depósitos de combustíveis, uma central de incineração não poluidora e um gerador de energia adicional.

Em fase de planeamento encontram-se importantes desenvolvimentos, como sejam uma nova área residencial e industrial entre as ilhas de Taipa e Coloane e a ligação de caminho-de-ferro à linha de Cantão--Zhuhai, com um terminal ferroviário nas vizinhanças da aerogare de passageiros do aeroporto.

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

É convicção da indústria de aviação de que a procura de transporte aéreo vai duplicar nos próximos dez anos, e sabendo-se que esta região Ásia-Pacífico é a de maior desenvolvimento mundial no domínio aéreo, é fácil imaginar um crescimento maior que nos outros continentes deste meio de transporte.

Atendendo às reservas, encomendas e opções recebidas pelos fabricantes, o número de aviões a operar irá aumentar de 40 a 50 por cento até ao ano 2000. Verifica-se uma tendência para o crescimento dos coeficientes de ocupação dos aviões, atingindo-se na região Ásia-Pacífico os valores mais elevados.

O rápido crescimento económico desta região asiática permitiu que os rendimentos reais tenham duplicado no espaço de doze anos.

As chamadas «dragon economies» (Coreia do Sul, Taiwan, Singapura, Hong Kong e Macau) têm, todas crescido a mais de 7 por cento ao ano, duplicando rendimentos em menos de uma década.

PERSPECTIVAS DE CARGA AÉREA

As perspectivas comerciais de Macau, e as da região em que está situado, apontam para um expressivo aumento de volume de carga no novo aeroporto. No virar deste século calcula-se que cerca de 123 000 toneladas de carga aérea passem anualmente pelo novo aeroporto, e os números vão duplicar nos dez anos seguintes.

A experiência do vizinho território de Hong Kong mostra que a indústria de exportação produz, cada vez mais, caros e sofisticados produtos e as vantagens do transporte aéreo são claras: economizar, no custo e no tempo. Cerca de um terço do valor total do comércio externo de Hong Kong passa, neste momento, pelo seu aeroporto e espera-se que o mesmo aconteça com o de Macau.

A LIGAÇÃO COM A CHINA

Alimentando Macau com produtos manufacturados, bem como com um número cada vez maior de uma população flutuante, as infra-estruturas necessárias a estes fluxos estão a ser feitas na China nas áreas circundantes e nas zonas económicas especiais.

O Aeroporto insere-se num sistema multimodal de transportes, sendo complementado com um porto de contentores, uma via rápida de ligação directa à República Popular da China (Zhuhai), ficando-lhe igualmente vizinho o terminal ferroviário de Macau, e disporá, à sua beira, de um parque industrial para instalação de indústrias de média tecnologia, indo, portanto, ser um activo centro de trânsito de exportações e importações.

Macau terá todas as condições para expandir a sua posição como destino internacional de passageiros e carga, quando as ligações aéreas adequadas estiverem disponíveis. Assim, Macau será a porta de entrada para turistas e homens de negócios com destino à República Popular da China.

Ainda nesta perspectiva, Macau vai tornar-se um elemento importante no crescimento económico da região do Delta do Rio das Pérolas, sendo que esse crescimento vai ser diversificado, baseado em novas indústrias de alto valor acrescentado e vocacionadas para a exportação para países industrializados.

O Aeroporto será peça essencial na reconversão industrial do Território, dado que esta se pretende centrada nas indústrias de média tecnologia, vocacionadas para a exportação, laborando com base em matérias-primas importadas da RPC, isto é, indústrias que a montante e a juzante dependerão do Aeroporto.

O Aeroporto de Macau permitirá ainda potenciar a actividade turística de Macau que, neste momento, representa uma importantíssima parcela do PIB do Território.

Por fim, frise-se que a especial configuração económica e política

de Macau lhe permitirá oferecer às transportadoras aéreas estrangeiras direitos de tráfego muito mais alargados que aqueles que, nomeadamente, Hong Kong poderá oferecer, porquanto em Hong Kong existe uma poderosa indústria de transporte aéreo instalada, que, de qualquer forma, o Governo respectivo terá sempre de proteger.

CARACTERÍSTICAS DO AEROPORTO

PISTA

O aeroporto foi concebido de forma a operar com todos os tipos de aviões civis existentes e mesmo com futuros modelos a aparecer. O avião de referência é o «Boeing 747-400». Numa primeira fase o aeroporto vai ser equipado tecnicamente com o sistema «CAT II»¹, para aterragens de precisão.

A futura expansão para um máximo de 6 milhões de passageiros/ano está prevista no projecto. A consequente futura expansão na área das instalações do terminal terá de ser feita pelo tradicional processo de aterros, sobre águas de pouca profundidade, e numa área superior a 50 hectares.

A pista de 3 360 metros foi construída com a orientação 16-34.² Com este comprimento, as companhias aéreas poderão considerar voos directos de Macau para destinos como S. Francisco e Frankfurt. A pista está preparada para operações «CAT II» na direcção 34, estando a outra direcção preparada para receber uma estação terrestre de apoio ao *Global Positioning System* (GPS).³

Dois caminhos de circulação em ponte ligam a plataforma de estacionamento de aviões à ilha artificial, permitindo aos aviões uma circulação fácil. Estão considerados 16 «stands» para os aviões, sendo seis deles especialmente concebidos para os «B747-400».

TERMINAL DE PASSAGEIROS

O terminal de passageiros está localizado sobre a parte rochosa resultante do corte da colina existente no extremo oriental da ilha da Taipa e foi concebido de forma a minimizar a área de aterros necessá-

¹ Sistema de aproximação por precisão que permita à tripulação e aeronaves certificadas operar até a um mínimo de 50 pés de altitude no eixo do segmento de aproximação final.

² Orientação magnética da pista correspondente a 161.⁹/341 (graus magnéticos).

³ Sistema de Navegação por Satélite. A utilização de uma estação GPS descodificadora dos sinais recebidos do satélite através de um sistema diferencial, permite, entre outros, à aeronave uma aproximação por precisão em cuso à pista 16.

rios. O conceito que serviu de base à efectivação do projecto baseou-se na procura de soluções custos/eficiência, facilidades de construção e durabilidade dos materiais.

Numa primeira fase terá uma área total coberta de 50 000 metros quadrados, distribuída por dois pisos e um «mezanine» podendo, em horas de ponta, suportar um fluxo de 2 000 passageiros em cada sentido.

O edifício de todo terminal comporta fluxos de passageiros diversos e também facilidades apropriadas para permitir uma fácil ligação por via marítima a Hong Kong.

O aeroporto atenderá uma população diversa e cosmopolita em trânsito e uma outra que fará daqui o seu ponto de partida para voos com destino à RPC.

CONCESSÃO E EXPLORAÇÃO

A Sociedade do Aeroporto Internacional de Macau (CAM) é a empresa privada a quem foi atribuída a concessão para a construção do aeroporto e sua exploração durante um período de 25 anos.

Esta empresa foi constituída em 1989 com um capital social de 1,5 mil milhões de patacas, aumentado posteriormente para 3 mil milhões, sendo o Território de Macau o accionista maioritário com 51%.

O custo total da obra é, a preços de 1995, de 7,5 mil milhões de patacas (950 milhões de US dólares) e, segundo a CAM, a data prevista para o início dos voos de ensaio é Julho de 1995.

A empresa é responsável por toda a construção e operações que vão desde o planeamento até ao funcionamento e desenvolvimento das instalações respeitantes ao fluxo de carga e passageiros.

ACORDOS DE TRANSPORTE AÉREO

Macau insere-se numa região do mundo que apresenta um dos ambientes mais concorrenciais em matéria de transporte aéreo. Com efeito, na região encontram-se sediadas 7 das 25 maiores transportadoras aéreas mundiais (JAL, ANA, SIA, QANTAS, CATHAY, THAI e KAL), bem como 12 das 50 maiores em volume de rendimentos.

É também relevante Macau apresentar-se como alternativa a Hong Kong, que pratica uma política restritiva de concessão de direitos de tráfego, nomeadamente em 5.^{as} liberdades, isto é, a possibilidade de as companhias aéreas utilizarem comercialmente pontos intermédios e além, em relação aos seus países e a Hong Kong.

Por tudo isto, Macau assume perante os acordos de transporte aéreo uma postura liberal, baseada na livre competição entre transportadoras, como contraponto na reciprocidade bilateralmente consignada, sendo as capacidades, frequências e preços ditados pelo mercado.

Não esquecendo, igualmente, que Macau como destino final e como ponto de origem de tráfego terá um reduzido peso proporcional no trá-

fego total previsto. Macau tem demonstrado grande abertura na concessão de 5.^{as} liberdades de tráfego, com exclusão, unicamente, em termos absolutos, para a RPC e para Taiwan.

Por fim, refira-se a especial vocação do aeroporto de Macau para o transporte de carga, porquanto, sendo construído de raiz, permite a definição da sua configuração de instalações à medida das necessidades das transportadoras.

Têm sido, aliás, as transportadoras de carga as que mais insistentemente têm abordado Macau em ordem à obtenção de direitos de tráfego.

Foram concluídos, até Agosto de 1994, e na sequência da deliberação do Grupo de Ligação Conjunto de Junho de 1993 que autorizou Macau a concluir por si acordos de transporte aéreo para vigorarem antes e depois de 20 de Dezembro de 1999, 12 acordos: 10 com países europeus (Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, Holanda, Luxemburgo, Noruega, Suécia e Suíça); um com a Nova Zelândia e outro com o Brasil, este já formalmente assinado em Macau, no passado mês de Julho.

A TRANSPORTADORA AÉREA DE MACAU

A futura transportadora aérea de Macau tem, à partida, dois tipos de mercados possíveis onde é susceptível poder operar: o «doméstico», de e para a RPC, e o regional (Japão, Coreia, Taiwan, Indochina, Malásia, Singapura, etc...).

No âmbito regional crê-se dever a companhia apostar nas origens previsíveis de tráfego (Japão e Taiwan), explorando igualmente um «nichos»⁴ de mercado com voos para aeroportos secundários que, nomeadamente, no caso do Japão, evitem a necessidade dos respectivos nacionais se deslocarem aos grandes «hubs»⁵ congestionados (Tóquio e Osaka) para poderem atingir Macau, Hong Kong e o Sul da China.

Esta transportadora a ser designada por AIR MACAU, está numa fase avançada de lançamento, sendo a estrutura accionista dividida por interesses chineses (maioritários), portugueses e macaenses. A gestão seguirá um figurino internacional sendo o director geral (já recrutado) um conhecido especialista internacional de transporte aéreo, com provas dadas na gestão de companhias aéreas.

A participação de interesses portugueses insere-se na estratégia portuguesa de aproveitamento do Território de Macau para desenvolvimento das suas relações comerciais na Ásia. Há uma potencialização

⁴ Mercados especiais.

⁵ Aeroportos que são, fundamentalmente, Centros de Concentração e dispersão de tráfego de passageiros ou carga.

das facilidades de penetração económica em mercados que conhecem elevados crescimentos económicos, aliada ao bom entendimento político entre Portugal e a RPC.

CONCLUSÃO

A aviação civil é já o principal meio de transporte de passageiros e desempenha um papel cada vez mais importante no transporte de mercadorias. O sistema de aviação civil, em fase adiantada de implementação em Macau, tem encontrado um importante apoio nas autoridades aeronáuticas da RPC, sendo o aeroporto internacional de Macau, situado no centro da região Ásia-Pacífico, entendido como preenchendo uma lacuna de transportes nesta área, dando um contributo substancial em benefício da economia do Território e de toda a região sul da China.

Macau vai portanto, tornar-se numa nova escala aérea internacional. Deixa-se para trás, definitivamente, a época em que Jorge Álvares aqui aportou há longínquos 430 anos. A velha cidade-Território do Delta do Rio das Pérolas vai conhecer uma nova fase.

