

transporte aéreo

PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO EM MACAU*

*Pedro Pinto ***

Com a futura inauguração do novo Aeroporto Internacional de Macau, a população do Território passará a dispor de uma nova infra-estrutura que lhe conferirá acesso directo ao transporte aéreo. Neste artigo passam-se em revista alguns indicadores que possam, de algum modo, sugerir o sucesso deste meio de transporte em Macau.

Este trabalho apresenta algumas limitações devido a restrições óbvias de espaço e de tempo. Uma importante limitação restringe o objecto da análise exclusivamente ao tráfego de passageiros. Além disso, assume-se também dum modo simplista que a oferta cobrirá integralmente a procura independentemente da natureza cíclica da indústria de transporte aéreo ou de outros constrangimentos que possam surgir.

Tomando em linha de conta estas considerações, a pesquisa procura discutir os seguintes pontos relativamente a Macau:

- A possível correlação entre a evolução da economia e do transporte aéreo.
- A provável maturação do tráfego aéreo de passageiros.
- A hipotética adesão ao transporte por via aérea.
- A provável direcionalidade dos fluxos de tráfego.
- Hábitos de ocupação da população e a sua influência no transporte aéreo.
- Taxas de crescimento do consumo privado.
- Flutuação cambial.

* As opiniões expressas neste artigo reflectem exclusivamente a opinião pessoal do seu autor e nunca a posição oficial da Autoridade da Aviação Civil de Macau relativamente às matérias focadas.

** Engenheiro Mecânico. Doutorado em Transporte Aéreo.

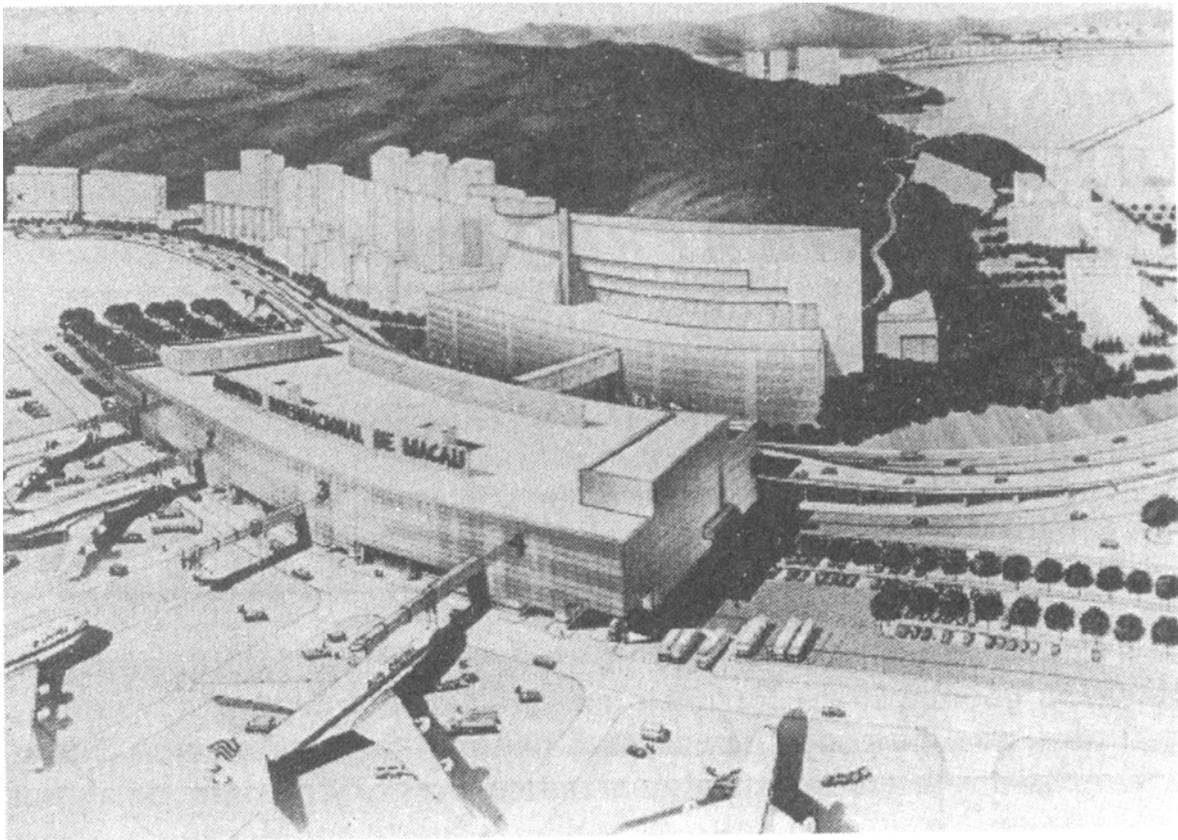


Figura 1 — Uma ilustração artística sobre o Aeroporto Internacional de Macau

A POSSÍVEL CORRELAÇÃO ENTRE A EVOLUÇÃO DA ECONOMIA E DO TRANSPORTE AÉREO

Numa primeira análise, pode começar por se discutir a provável evolução do tráfego aéreo de passageiros em Macau, baseados na evolução da situação económica do Território. De um modo geral, há muito que é conhecida uma forte correlação entre uma situação económica de um país e a correspondente evolução da actividade do transporte aéreo do país em causa. Por outras palavras, se existe uma tendência para um abrandamento da actividade económica, o mesmo efeito se faz sentir na evolução do transporte aéreo. O mesmo acontece nas situações de retoma ou crescimento acelerado. Daí que não seja novidade em representar com frequência uma determinada correlação numérica entre a variação do Produto Interno Bruto *per capita* dum determinado país ou território e o evoluir da actividade do transporte aéreo dessa região (ver Figura 2).

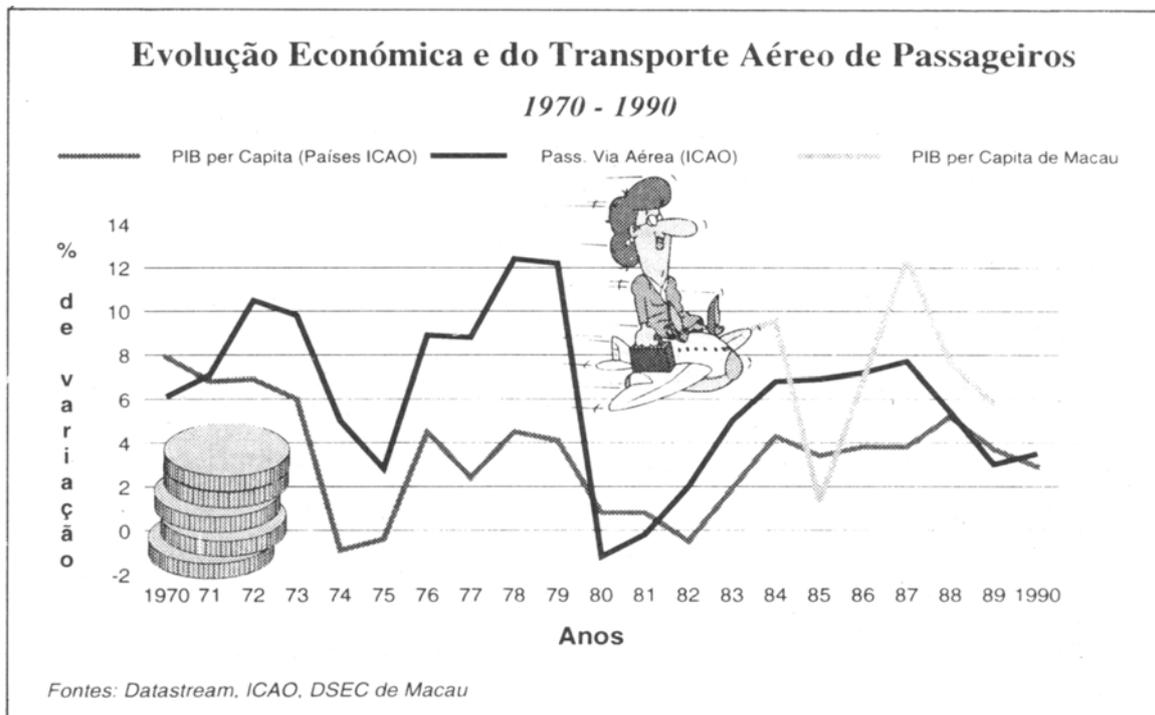


Figura 2 — Correlação entre a evolução da economia e a evolução do transporte aéreo de passageiros

No caso de Macau, e baseados na evolução do seu Produto Interno Bruto *per capita*, é possível, numa primeira aproximação, deduzir que o número total de passageiros residentes varie de uma forma homóloga à daquele indicador; porém afectado dum certo factor multiplicativo. A recente explosão do transporte aéreo noutros países da região, nomeadamente na China, no Vietname, na Coreia do Sul e na Formosa, sugere que a taxa de crescimento inicial possa rondar valores entre 20 a 30 por cento. Assumindo no caso de Macau um fenómeno em tudo idêntico, poder-se-á admitir que o factor multiplicativo possa rondar, inicialmente, o valor 4. Daí que se admita que, na eventualidade de uma variação positiva do Produto Interno Bruto *per capita* da ordem dos 5 por cento no ano de 1996, poderíamos estimar uma variação aproximada de cerca de 20 por cento no crescimento inicial do tráfego de passageiros residentes em Macau.

A PROVÁVEL MATURAÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO DE PASSAGEIROS

Um outro factor importante a ter em conta numa análise pontual é o grau de maturidade do mercado. Consoante este seja mais ou menos maduro, podem-se esperar taxas de crescimento dos movimentos aéreos inferiores ou superiores. Uma análise deste género, levada a efeito pela AIRBUS e que inclui cerca de 30 mercados em distintas fases de maturação, pode ser vista na Figura 3.

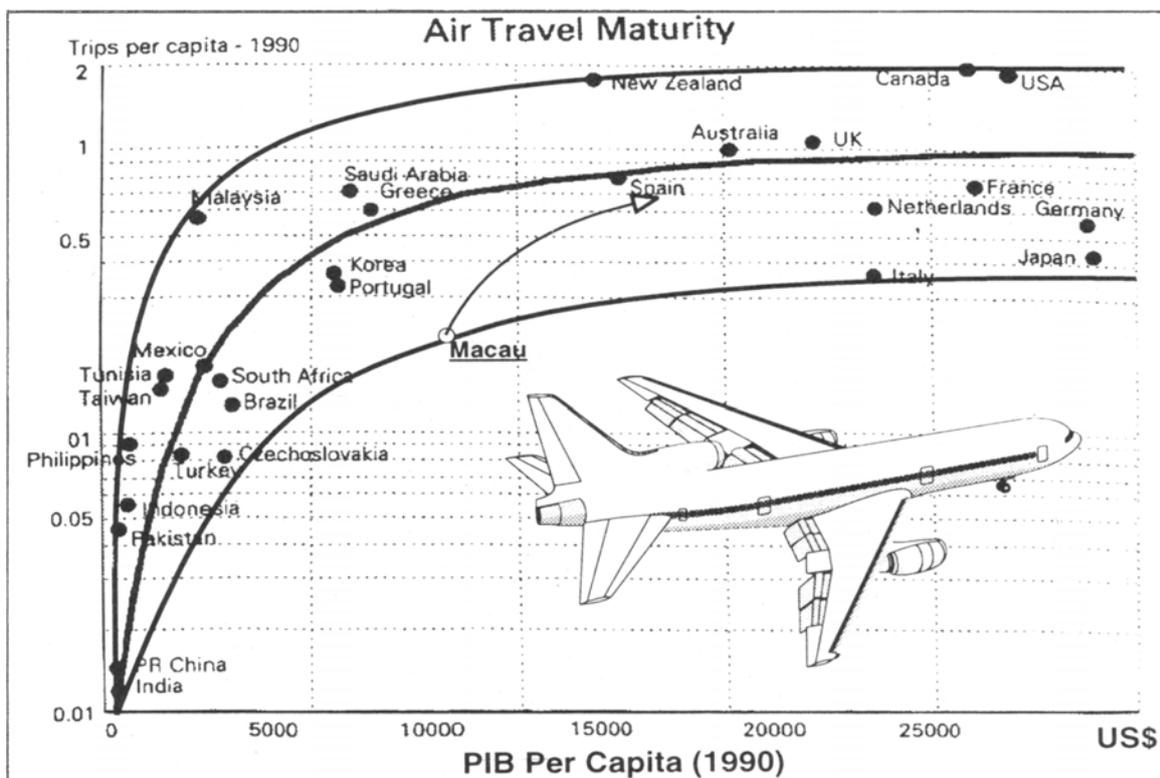


Figura 3 — Estudo comparativo da maturação do transporte aéreo em vários países do mundo no ano de 1990

O gráfico em causa compara para cada país, a respectiva fase de desenvolvimento económico com o número médio de viagens aéreas por habitante. Como se pode facilmente constatar, os casos da extremidade direita da figura correspondem às situações de países economicamente mais desenvolvidos — normalmente mercados mais maduros e com maior tráfego de passageiros. Isso significa que estes países têm normalmente taxas de crescimento mais baixas que aquelas em plena maturação.

No caso de Macau poderemos fazer uma estimativa rápida do número médio de viagens aéreas por habitante, baseados no valor do seu Produto Interno Bruto *per capita* registado em 1990. Uma vez que o valor registado foi de \$ US 10,475, isto significa que, de acordo com o gráfico da Figura 3, o número médio provável de viagens aéreas por habitante seria de aproximadamente 0,2. De notar que este é um valor médio global, não contemplando distinções entre extractos da população que possam demonstrar mais apetência e possibilidades para usar este meio de transporte. Uma vez que se trata de um mercado novo, economicamente forte e em franca expansão, pressupõe-se que o desenvolvimento siga aproximadamente de acordo com o vector representado na figura, à semelhança de casos como a Formosa e a Coreia do Sul. De notar que mercados muito vastos, como a China e a Índia, aparecem na extremidade inferior esquerda do gráfico. Isto significa apenas que estes mercados dispõem ainda de um enorme potencial em termos de crescimento até atingir a fase de começo da maturação.

A HIPOTÉTICA ADEÇÃO AO TRANSPORTE POR VIA AÉREA

Uma outra forma de se discutir o potencial crescimento do transporte aéreo na região Ásia-Pacífico e particularmente em Macau, é através da análise do gráfico representado na Figura 4. De notar que as colunas representam taxas de crescimento acumuladas em 5 anos e a linha representa a penetração do transporte aéreo quantificada através do número de viagens *per capita* dos residentes por ano. De acordo com este estudo comparativo, depreende-se claramente que países como a Tailândia, Filipinas, Indonésia, Coreia do Sul e Formosa são casos de fraca penetração e grandes taxas de crescimento, significando assim ainda um vasto potencial de desenvolvimento para os próximos anos. Dadas as suas características, e assumindo o valor de 0,2 encontrado anteriormente, prevê-se que Macau possa facilmente incluir-se neste grupo. Daí que possamos estimar que a taxa de crescimento em 5 anos possa atingir valores em tudo semelhantes aos casos da Formosa e da Coreia do Sul (aproximadamente de 60 por cento).

Um outro caso, que vale a pena mencionar por curiosidade, é o de países como o Japão, que aparecem representados numa situação visivelmente amadurecida no gráfico da Figura 3, apresentarem, contudo, ainda um vasto potencial de crescimento. De acordo com as fontes citadas na Figura 4, o Japão movimenta por ano cerca de 12 milhões de passageiros por via aérea, número este que corresponde a cerca de 10 por cento da população do país. Espera-se que no fim do século este número venha a atingir os 20 milhões.

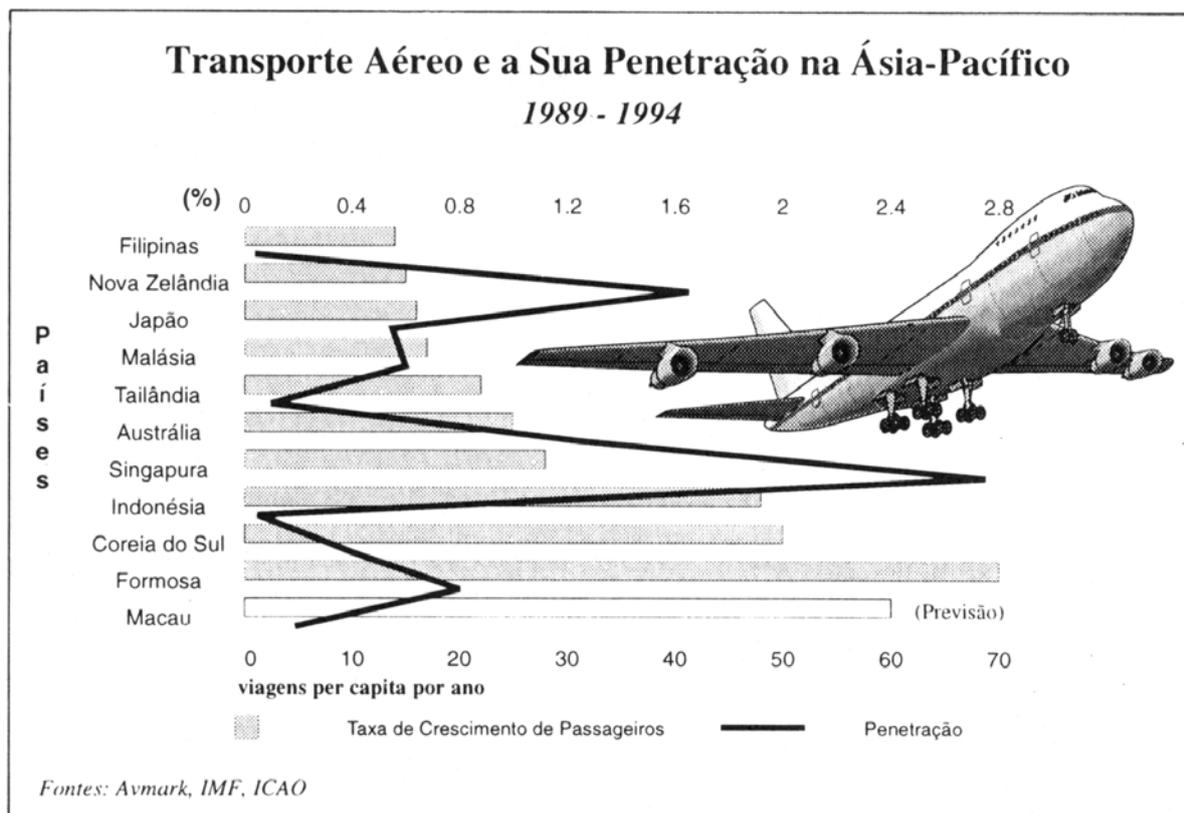


Figura 4 — Adesão ao transporte aéreo nos diversos países da região Ásia-Pacífico

PROVÁVEL DIRECCIONALIDADE DOS FLUXOS DE TRÁFEGO

Dadas as características de Macau e a distribuição étnica dos seus habitantes, é de esperar que os fluxos de tráfego aéreo que se venham a gerar tenham obviamente mais incidência em determinados países ou regiões circunvizinhas. Uma simples constatação desta afirmação é claramente visível no gráfico representado na Figura 5. Excluindo o caso de Hong Kong como hipotético destino final — uma vez que dada a sua proximidade geográfica com Macau não se espera que venha a ter peso significativo nos futuros fluxos de tráfego aéreo, todos os outros casos elucidam a existência duma certa direccionalidade.

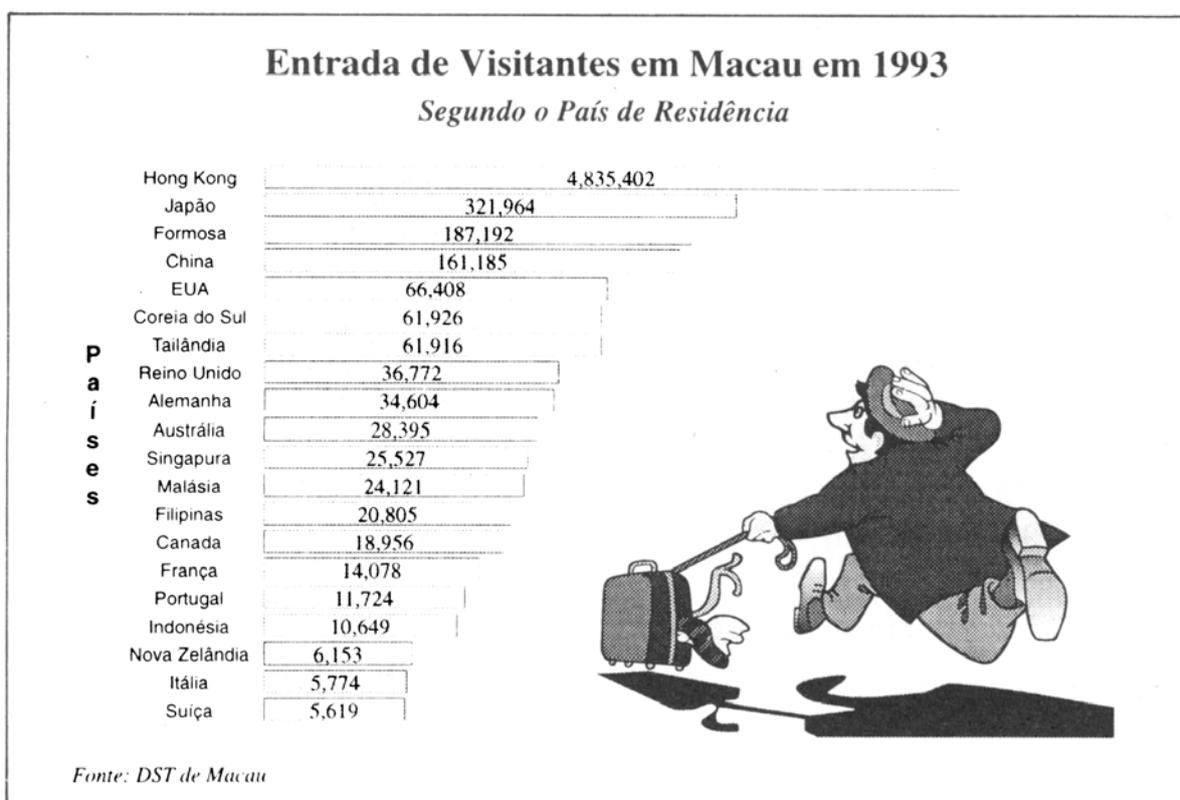


Figura 5 — Estatística dos movimentos de visitantes em Macau segundo o país de residência

Com base no historial de entradas e saídas do Território e também com base nos acordos bilaterais de tráfego aéreo celebrados até ao momento, bem como outros que se prevêem vir a iniciar-se a médio prazo, foram estimadas taxas de cobertura dos mercados tradicionais. Elaborou-se de seguida um modelo quantitativo que após calibração e usando a técnica de simulação sugeriu uma provável distribuição dos fluxos de tráfego. Os resultados obtidos indicam que os futuros fluxos de passageiros se concentrem mais na região do leste Asiático (incluindo a RPC, Formosa, Japão e Coreia do Sul), seguidos pela região do Sudeste Asiático (Malásia, Filipinas, Singapura, Tailândia, Birmânia, etc.), Europa e Américas. Uma síntese desses resultados está representada no gráfico da Figura 6.

De notar, contudo, que se trata aqui duma previsão a médio prazo. A distribuição inicial dependerá essencialmente do empenho dos operadores em começar por servir Macau desde a primeira hora. Neste momento ainda é cedo para afirmar quais serão esses operadores. No modelo em causa assumiu-se que nem todos os operadores se empenhariam na fase inicial.

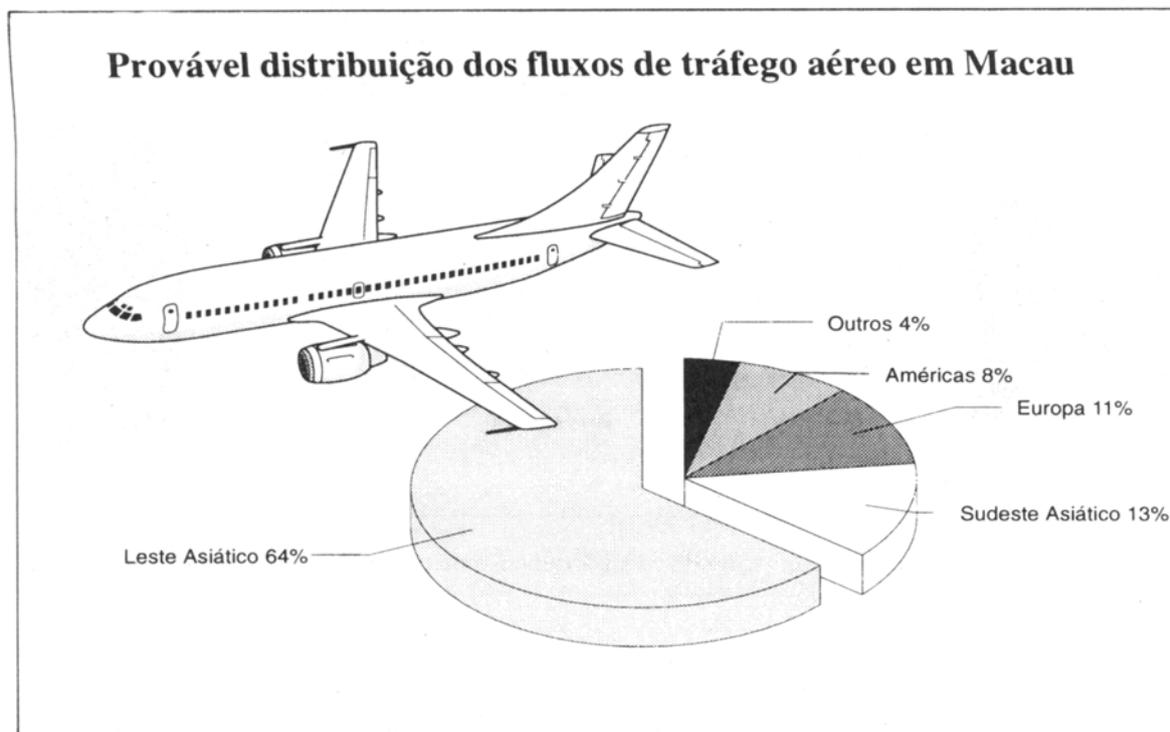


Figura 6 — Estimativa duma provável distribuição dos utilizadores de transporte aéreo com origem/destino Macau

HÁBITOS DE OCUPAÇÃO DA POPULAÇÃO E A SUA INFLUÊNCIA NO TRANSPORTE AÉREO

A pesquisa revela que em países e territórios industrializados da região Ásia-Pacífico, como o Japão, Hong Kong, Formosa, Coreia do Sul e Singapura, existe uma tendência a longo prazo para uma alteração dos hábitos da população. À medida que os países caminham para uma situação de desenvolvimento, as populações passam a reduzir o número total de horas de trabalho e a dedicar mais tempo ao lazer e aos tempos livres. Esta tendência tem óbvias repercussões no crescimento das indústrias de turismo e transportes. Isto pode ser facilmente constatado no gráfico da Figura 7, baseado num estudo efectuado recentemente no Japão. Simplisticamente, a interpretação do gráfico pode sugerir que a melhoria das condições de vida da população conduz, por um lado, ao crescimento dos grandes centros urbanos e uma melhor formação escolar das populações, incentivando assim o desejo de visitar outros países e conhecer outras culturas. Daí que o tempo dedicado a viajar se torne uma parcela cada vez mais importante dos tempos livres dos cidadãos.

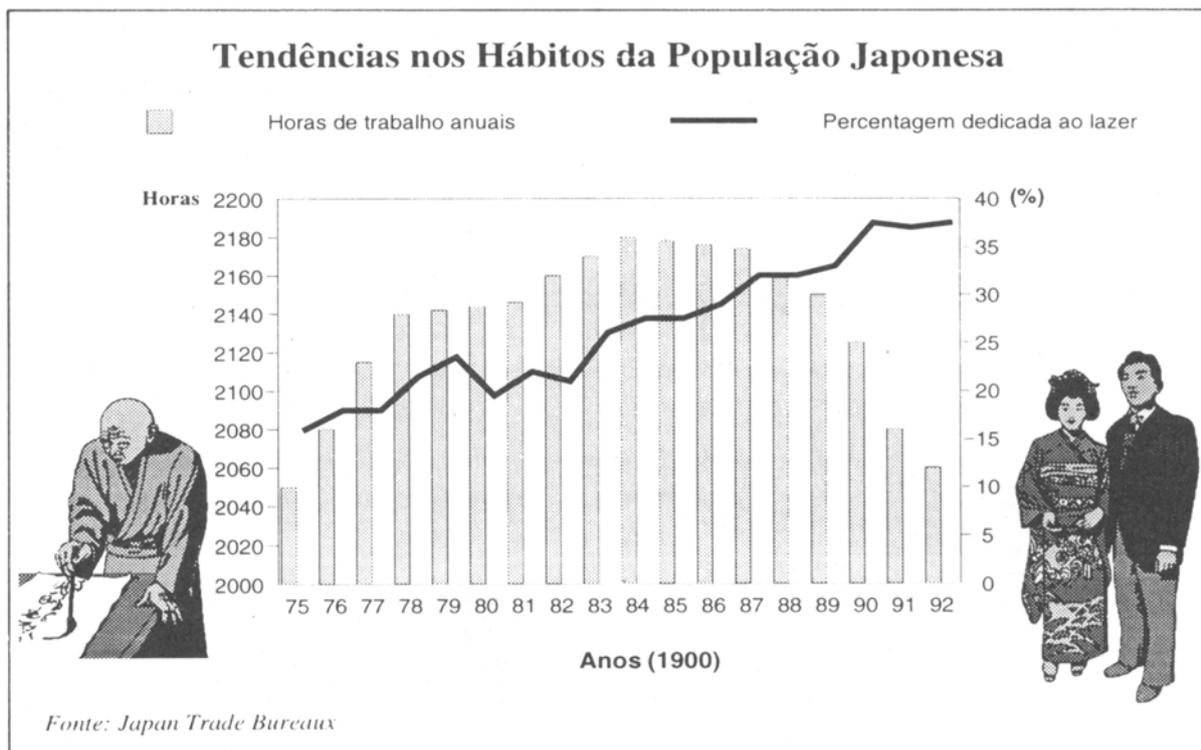


Figura 7 — Prova da alteração de comportamento da população de países desenvolvidos como o Japão

No caso de Macau não são conhecidas estatísticas oficiais que elucidem sobre os hábitos de ocupação dos seus residentes. No entanto, e dadas as características do Território, é natural que se venha a registar a mesma tendência a longo prazo. Daí que este seja mais um factor importante a tomar em consideração nas previsões a longo prazo do tráfego aéreo de passageiros dos residentes em Macau.

TAXAS DE CRESCIMENTO DO CONSUMO PRIVADO

Um outro factor importante na pesquisa refere-se aos recursos materiais disponíveis, e mais importante ainda, ao aumento real dos gastos na rubrica do consumo privado. O objectivo é inquirir sobre a disponibilidade e vontade em dispendir em actividades de recreio da população de Macau, muitas das quais poderão envolver viagens aéreas. No gráfico da Figura 8, representaram-se os vários países por ordem decrescente das taxas de crescimento registadas do consumo privado. Como se pode constatar, Macau apresenta a maior taxa de crescimento do consumo privado, significando uma maior apetência para possíveis dispêndios em passagens aéreas. Outros países, como a China e a Tailândia, mostram tendências semelhantes.

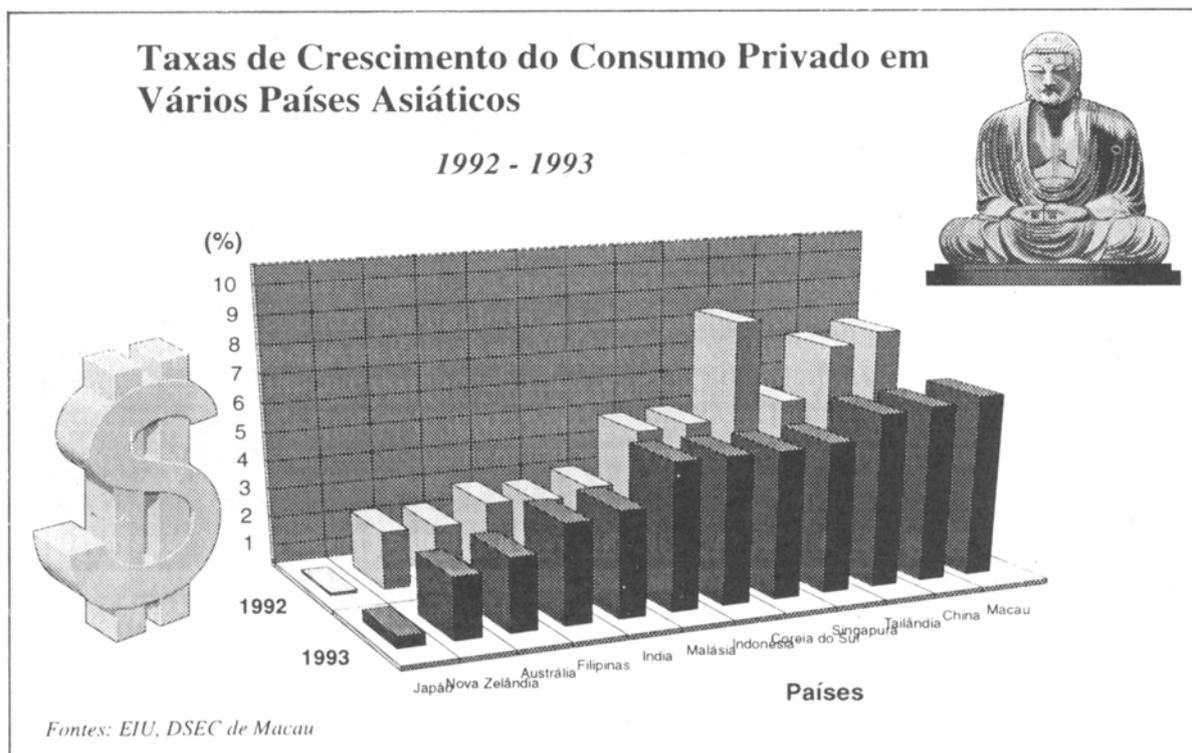


Figura 8 — Comparação entre as taxas de crescimento do consumo privado em vários países Asiáticos

FLUTUAÇÃO CAMBIAL

Por último devemos analisar a importância das alterações do mercado cambial e a sua influência nos hábitos de viajar por via aérea das populações. Um estudo recente efectuado a este respeito no Japão, mostra claramente a existência de uma forte correlação entre o aumento do número de deslocações ao estrangeiro com o fenómeno do fortalecimento do Yen. O gráfico representado na Figura 9 elucidamente este caso. A explicação deste fenómeno é simples: numa situação de moeda forte a população local tem tendência a deslocar-se com mais frequência ao estrangeiro para beneficiar das vantagens associadas a esta situação, bem como aumenta o investimento no estrangeiro já que se torna difícil competir no mercado local. Daí que muitas vezes se registre um aumento do número de viagens aéreas. Esta situação traz, contudo, outros inconvenientes para os operadores.

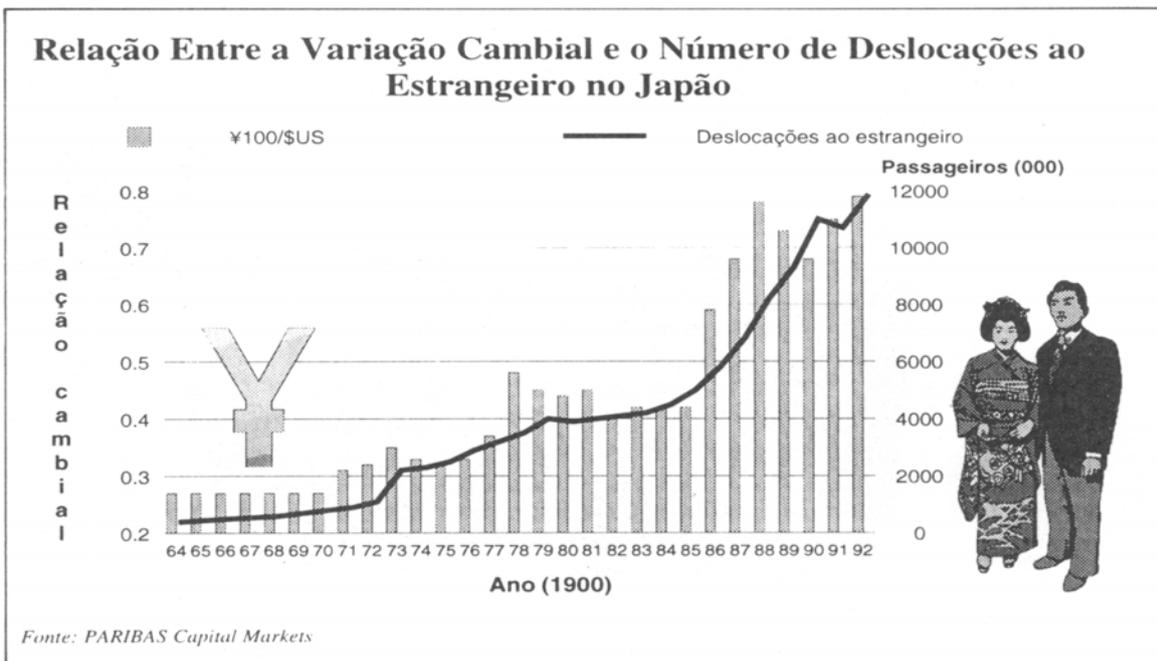


Figura 9 — Relação entre a variação cambial e o movimento de deslocações ao estrangeiro por via aérea no Japão

No caso de Macau, e se bem que possamos admitir a concretização dum fenómeno parecido se semelhante situação ocorresse, é difícil prever a evolução do comportamento da moeda local. A estabilidade da pataca em relação ao dólar norte-americano, nos últimos anos, não sugere que uma situação destas possa vir a ocorrer pelo menos a curto prazo. Isto é o que se pode constatar pela análise do gráfico da Figura 10.

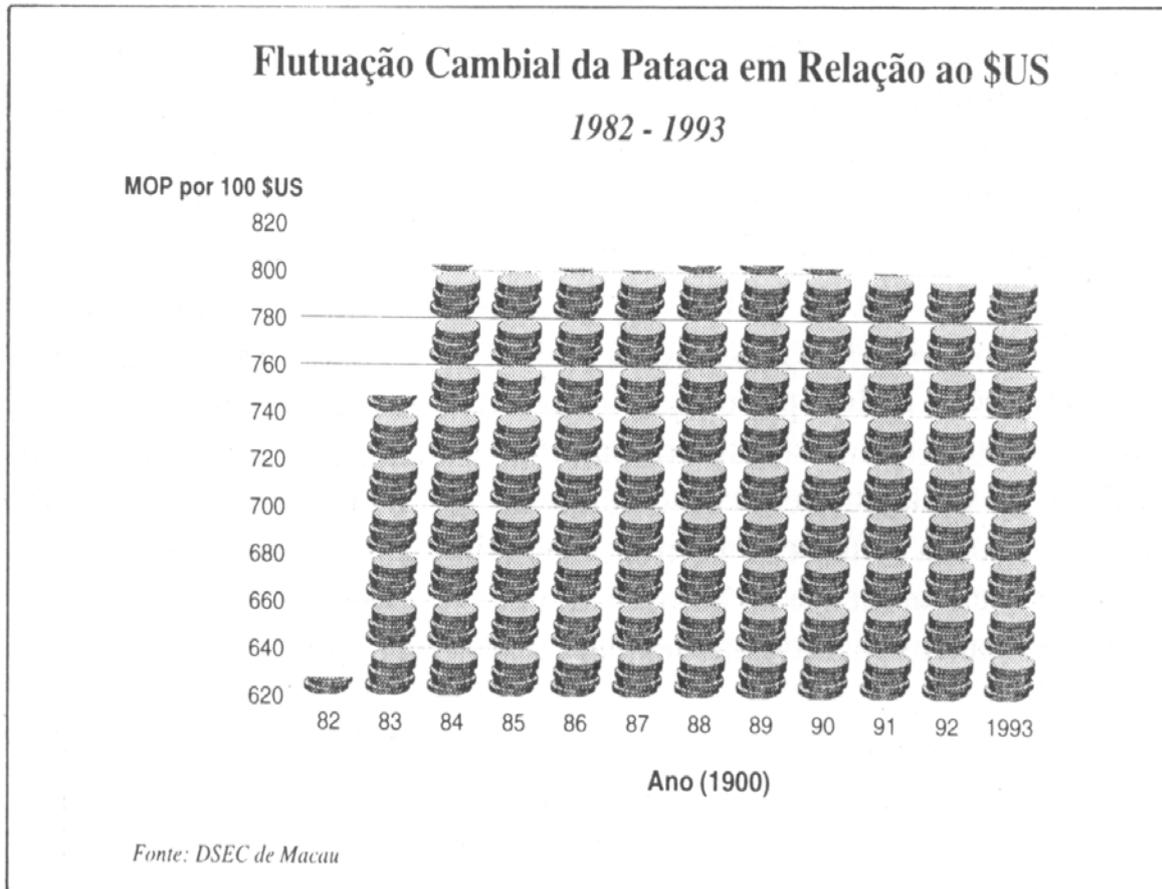


Figura 10 — Flutuação cambial da Pataca em relação ao \$ US

CONCLUSÃO

Além destes, muitos outros factores poderiam ter sido analisados de modo a sugerir a possível evolução do tráfego aéreo de passageiros dos residentes de Macau. Aqueles aqui comentados pareceram-me alguns dos mais importantes. O facto de Macau apresentar um passado aeronáutico muito débil torna, contudo, difícil o estabelecimento de previsões. Mesmo assim, e baseados na experiência de outros países da região, os vários aspectos analisados sugerem uma certa consistência nas hipóteses de sucesso do transporte aéreo em Macau.

Conclui-se deste modo que, com a construção do Aeroporto Internacional de Macau, com o estabelecimento dum operador local e com um ambiente de estabilidade política e social alimentado por um contínuo fortalecer do tecido económico como os registados até ao momento, são francamente animadoras as perspectivas de desenvolvimento do transporte aéreo em Macau.

