



IMPACTO DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO TURISMO E NA ECONOMIA EM MOÇAMBIQUE

*Maputo, Moçambique
20 Março 2014*

Conteúdo



1. Introdução e contexto
2. Separação de funções – políticas, regulador, operações e investigação
3. Impacto das reformas de liberalização na economia
4. Resumo das reformas propostas

Introdução



- Moçambique registou um crescimento económico significativo, aliado a paz e estabilidade política.
- Moçambique está entre os destinos turísticos mais atractivos na região com uma variedade de atrações naturais e culturais.
- Porém, o sector ainda não desenvolveu o seu potencial real.
- A integração contínua na SADC vai melhorar o mercado aéreo no país e na região.
- Porém, espera-se que com a integração regional, os aeroportos nos países da SADC criem uma forte concorrência entre eles.

Quadro Político e Legal



- Mocambique registou avanços importantes para uma política de liberalização do espaço aéreo.
- Mas, esforços adicionais são necessários para implementar estas políticas e promover a concorrência e a participação do sector privado.
- O Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM) faz as políticas, é o regulador técnico, e é o investigador dos acidentes no sector.
- O Governo de Mocambique considera LAM como um activo estratégico do país; daí uma política e um quadro institucional da aviação civil 'protectora' da LAM.

Acordo Bilateral de Serviço Aéreo (BAS)



- Moçambique assinou BASAs com 7 países: Brasil, Malawi, Portugal, RSA, Swazilândia, Tanzania, e Zâmbia
- Moçambique assinou MoUs com Angola, China, Etiópia, Maurícias, Kénia, Reino Unido e Singapura.
- O Governo de Moçambique está a trabalhar para negociar acordos de serviço aéreo com o Egipto, os EAU, os EUA, Índia, Macau, Qatar, e Turquia.
- LAM é a companhia aérea portadora da bandeira nacional para os BASAs com países estrangeiros.
- Porém, apesar de as decisões finais serem do governo, o staff da LAM participa nas negociações.

BASA com a RSA

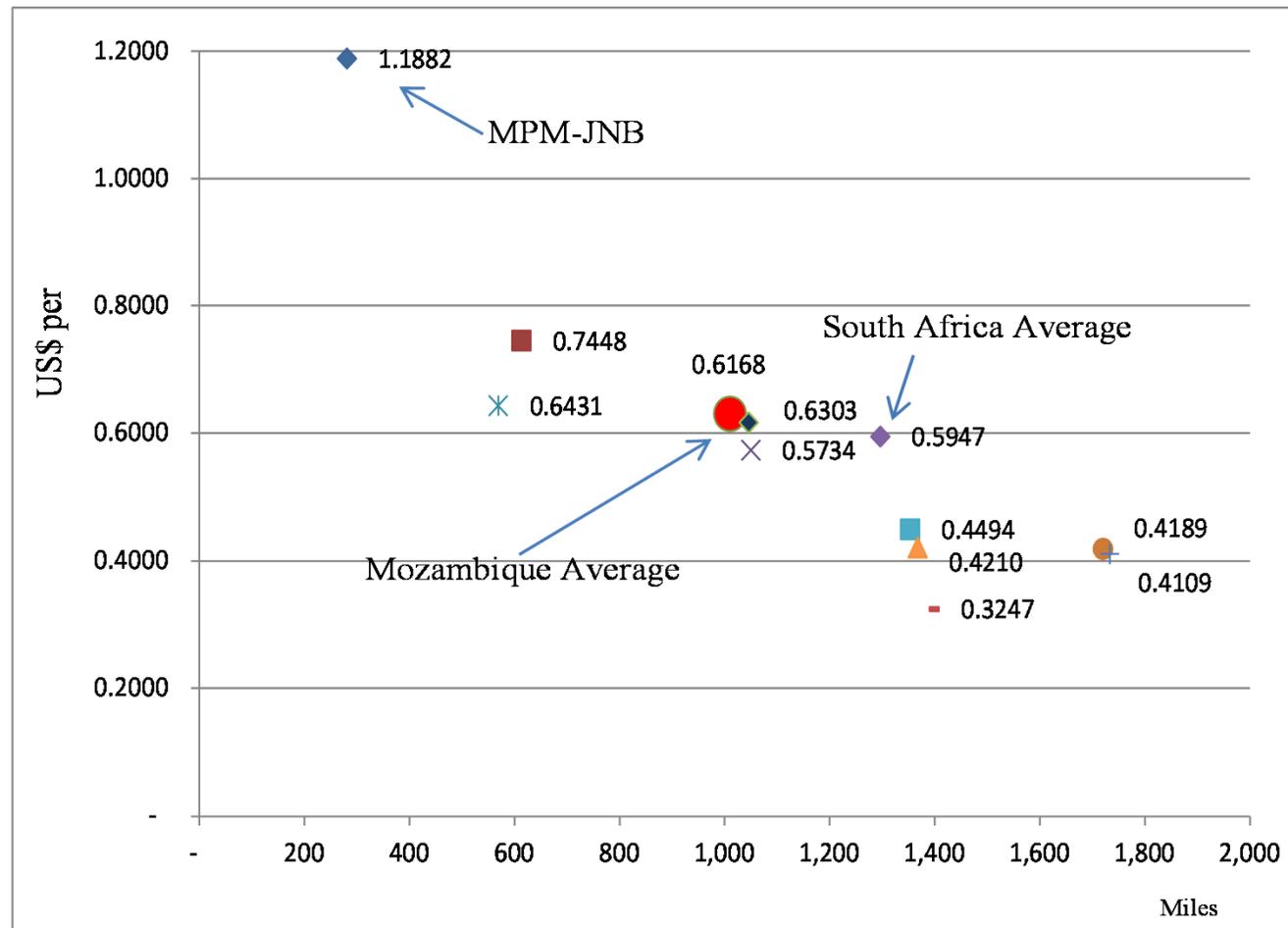


- Saída gradual de uma posição restrictiva para uma mais liberal.
- Aumento da frequência e aumento do envolvimento dos operadores aéreos.
- Designação Dupla das Companhias Aéreas por rota e Designação Múltipla por país.
- Limitações relacionadas com a capacidade de assentos / passageiros.
- Nalgumas condições, a *Quinta Liberdade do Ar*, pode ser exercida pelas companhias designadas por cada parte contratante onde não existem a Terceira e a Quarta Liberdade em exercício.

Amostra de Tarifas Aereas Regionais



Sample of Regional Air Fares from Mozambique (Graph)



Responsabilidade sobre a supervisão e segurança



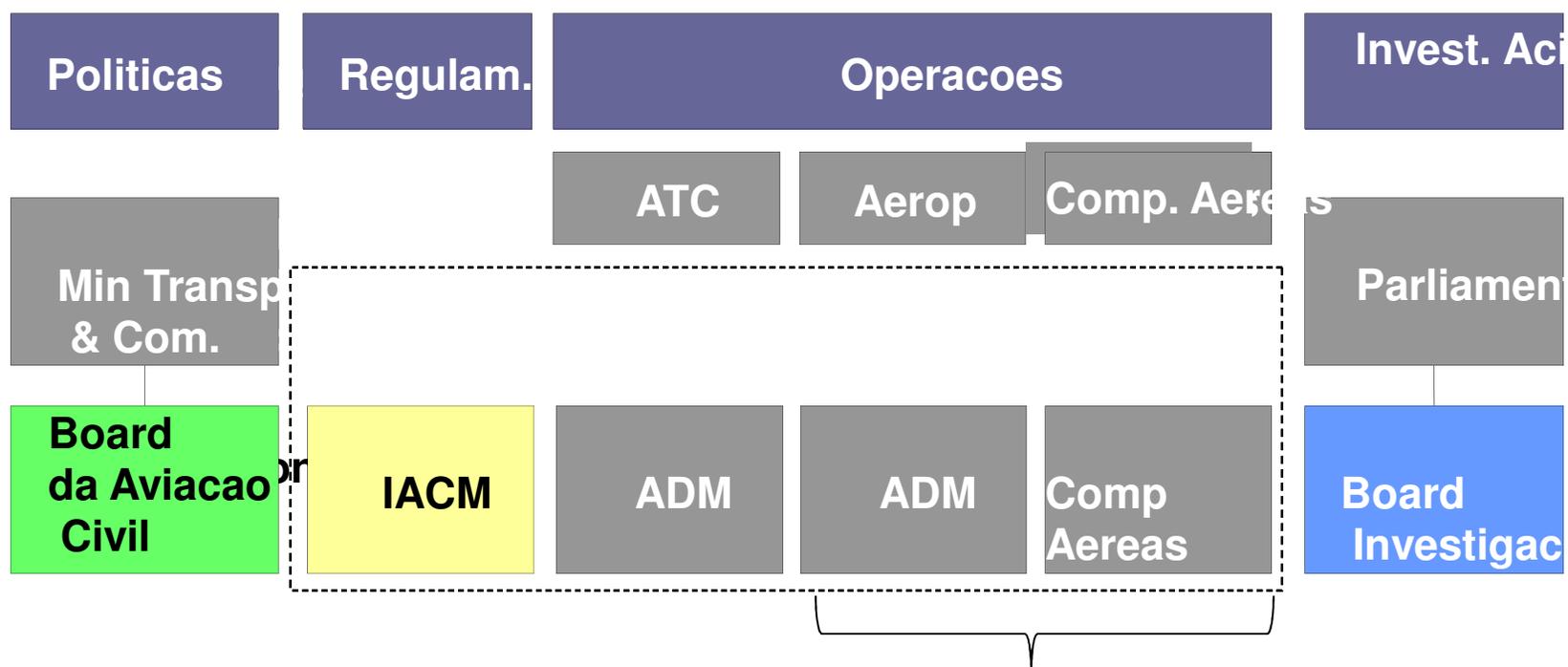
- Em Janeiro de 2010, a Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) reportou um número significativo de discrepâncias sobre a capacidade das autoridades nacionais exercerem a sua responsabilidade sobre a supervisão e segurança aérea.
- Em 2 de Abril de 2011, a Comissão Europeia adicionou todas as companhias aéreas registadas em Moçambique na sua “*ban list*” . O banimento não é especificamente relacionado com a LAM ou outra companhia aérea, mas a instituição reguladora, o IACM.
- A LAM cumpre com todos os regulamentos de segurança e está certificada. A LAM recebeu pela primeira vez em 2007, um certificado de auditoria sobre a segurança operacional da IATA e foi posteriormente certificada em 2009 e em 2011.

Quadro Institucional Proposto



- **Políticas:** Ministério dos Transportes e Comunicações - elaboração de políticas, incluindo os acordos bilaterais, tarifas, acesso aos mercados, etc.
- **Regulador técnico:** IACM - observação dos padrões de segurança no transporte aéreo.
- **Operadores:** Os 3 principais operadores no sector são: A infra-estrutura dos aeroportos (ADM), serviço de controle de tráfego aéreo (ADM), e as companhias aéreas. A (LAM) deveria ser independente e entidades autónomas do sector privado deveriam participar.
- **Investigador dos acidentes:** Um órgão totalmente independente de qualquer agência envolvida no sector.

Quadro Institucional Proposto



Principais aeroportos e companhias domesticas sob operação e controle do sector privado

Análise Comparativa de Mercados



Parâmetro	India	Kenya	Tanzania	Mocambique
Sector da Aviação Civil - Quadro institucional e regulatório: Separação entre Políticas, Operações e Regulamentação	Separação completa	Separação completa	Em transição	Separação não efectiva
Regulamentação Económica	Entidade reguladora efectiva e independente	Entidade reguladora independente	Entidade reguladora independente	Entidade reguladora independente nao funcional
Provição da Servicos de Aviação (Companhias)	Mais de cinco com uma quota de Mercado menor que 25%	Concentrada mas com alguns participantes novos a aparecerem	Concentrada mas com alguns participantes novos a aparecerem	Altamente concentrada e protegida
Propriedade das companhias e Operações	Principalmente O sector privado	PPP	PPP	Governo
Provição da Servicos de Aeroporto	PPP/Government in charge of smaller airports	PPP	PPP	Governo
Handling	Muitos participantes	Concentrado	Concentrado	Concentrado

Análise Comparativa de Mercados



Parametro	India	Kenya	Tanzania	Mocambique
Tarifas Domesticas e Regionais	Baixas. Entrada de comp. de baixo custo bem sucedida	Med-Altas	Med -Altas	Altas
Procura Geral para Transporte Aereo. (Embarque e desembarque de passageiros por 1000 habitantes)	Med 104 Passa por 1,000 hab. em 2010 fde 25 em 2000	Med 204 Pas por por 1,000 hab em 2012 de 143 em 2000	Baixa 62 Pass por 1,000 hab em 2012 de 26 em 2000	Baixa 74 Passpor 1,000 habY em 2012 de 44 em 2000
Perfile Actual Pax	Negocios e Lazer (60/40?)	Negocios e Lazer (70/30)	Negocios e Lazer (75/25)	Principalmente negocios (80/20 at most)
Crescim. Historico Trafego vs Cresc. PIB (2000-2012)	>2.50X. O mercado domest. tem 20% taxa annual de cresc composta a mais de 10 anos	1.44X	1.45X	0.97X
Infraestrutura Aeroportuaria	Insuficiente devido ao boom do merc domestico na decada anterior. Mas em rapido desenv em aranjos PPP	Aeroportos necessitam de investimentos moderados	Aeroportos necessitam de investimentos avltados	Expansao e modernizacao recente de Maputo. Outros necessitam de invest imentos avltados

Evidência a Favor da Liberalização

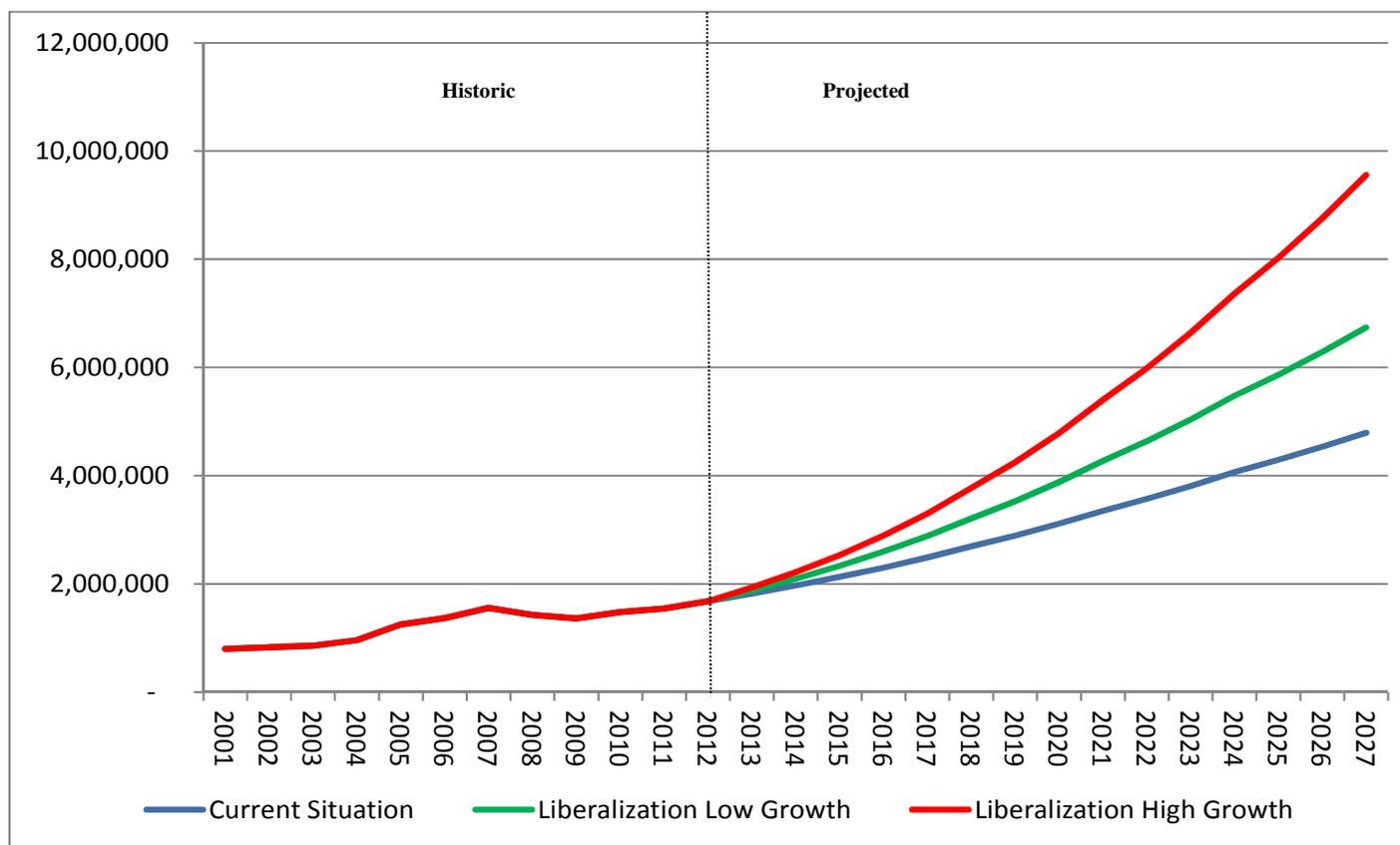


- Forte evidência de que a liberalização do transporte aéreo tem benefícios importantes no turismo e na economia.
- Estudos sugerem que maior tráfego e expansão do crescimento resultaria numa redução das barreiras à entrada no Mercado do transporte aéreo Moçambicano.
- InterVISTAS concluiu que o crescimento do tráfego aéreo após a liberalização dos acordos sobre serviços aéreos entre países em média está entre os 12 e 35 % ao ano.
- O Mercado Europeu de Aviação resultou num aumento de 44 milhões de passageiros: Mais de 33 % comparado com um histórico crescimento de mercado de 4 - 6 % ao ano; e na criação de 1.4 milhões de empregos e um aumento de PIB de US\$ 85 mil milhões.

Previsão do Tráfego a Longo Prazo



Previsão do tráfego (ADM) com base no crescimento do PIB e da População (numero de passageiros)



Conclusões

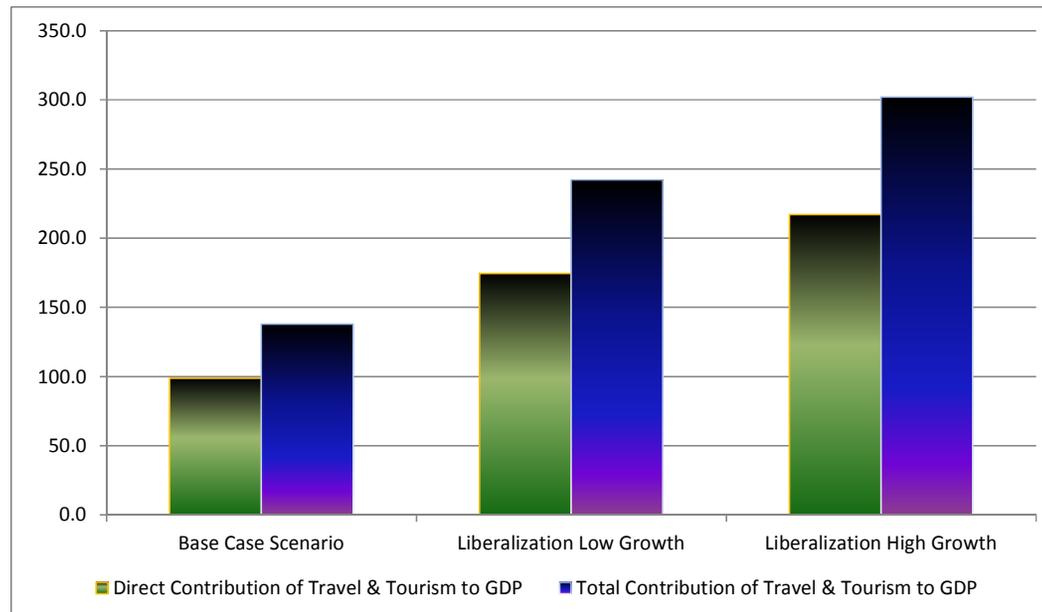


- Cenário da Liberalização com Baixo-Crescimento
 - As recomendações da liberalização são propriamente implementadas e o mercado responde positivamente,
 - A Contribuição total turismo e viagens (T&V) ao PIB é 242.2 bn MZN.
 - Este cenário vai criar 158,811 empregos directos até 2027; isto é 49,288 mais empregos directos do que os criados pelo Cenário Base até 2027.
- Cenário da Liberalização com Alto-Crescimento
 - As recomendações da liberalização são propriamente implementadas e o Mercado responde muito positivamente,
 - A Contribuição total T&V ao PIB é 302.2 bn MZN.
 - Este cenário vai criar 226,709 empregos directos até 2027; isto é 117,186 mais empregos directos do que os criados pelo Cenário Base até 2027.
- Assume-se que com a implementação plena de políticas de liberalização e a LAM transformar-se-ia num provedor de serviços competitivo e eficiente.

Conclusões



- O valor actual líquido de um plano de liberalização bem implementado na indústria da Aviação Civil combinado com uma estratégia de turismo bem desenhada e implementada em Moçambique está entre 105 e 165 mil milhões de MZN (US\$ 3.6 e US\$ 5.7 mil milhões).



Principais Prioridades



1. Assegurar a separação plena das atribuições: formulação de políticas, regulamentação, investigação e operações.
2. Tornar o IACM forte e independente.
3. Rever toda a legislação e regulamentos que disincentivam os operadores domésticos
4. Promover a entrada de novos participantes no Mercado domestico da aviação civil.
5. Tornar LAM independente do Governo.
6. Negociar os direitos da Quinta Liberdade do Ar com os países da SADC.
7. Providenciar um produto turístico de qualidade a um preço competitivo.



IMPACTO DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO TURISMO E NA ECONOMIA EM MOÇAMBIQUE



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

SPEED
For a Better Business
Environment

Liberdades do Ar

- **Primeira Liberdade:** O direito de sobrevoar o território do Estado contratante sem pousar.
- **Segunda Liberdade:** O direito de fazer uma escala técnica (reabastecimento ou manutenção) no território do outro Estado contratante, sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga.
- **Terceira Liberdade:** O direito de transportar passageiros e carga do território do Estado de nacionalidade da aeronave para o território do outro Estado contratante.
- **Quarta Liberdade:** O direito de transportar passageiros e carga do território do outro Estado contratante para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.
- **Quinta Liberdade:** O direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave.
- **Sexta Liberdade:** O direito de transportar passageiros e carga, através do território do Estado de nacionalidade da aeronave, entre o território de um terceiro Estado (ponto aquém) e o território do outro Estado contratante