



USAID | **SPEED**
FROM THE AMERICAN PEOPLE | For a Better Business Environment

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

ESBOÇO – MARÇO DE 2014

Esta publicação foi produzida para revisão pela Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. Foi preparada por DAI e Nathan Associates.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Moçambique deu passos importantes rumo a uma política de céu liberalizado, mas são necessários mais esforços para implementar essas políticas e promover uma maior concorrência e a participação do sector privado. No entanto, o governo de Moçambique continua a considerar que a LAM é um activo estratégico para o país, pelo que a política formal e o quadro institucional da aviação civil de Moçambique se combinam para proteger a companhia aérea.

O tráfego de passageiros nos aeroportos de Moçambique aumentou significativamente nos últimos 10 anos, desde 829.337 em 2002 para um total de 1.675.948 passageiros em 2012, o que representou uma CAGR de 7,3 por cento. No entanto, o tráfego cresceu menos do que o PIB do país, mostrando uma elasticidade de 0.97X.¹ Isto compara-se a 1.44X no Quênia e 1.45X na Tanzânia, países vizinhos que foram submetidos a uma substancial liberalização.

A LAM e a MEX são dominantes no mercado nacional de Moçambique. A LAM e a MEX têm apenas dois pequenos concorrentes a servir o mercado nacional: a Kaya Airlines e a TTA Airlink. No entanto, estes fornecem serviços fundamentalmente diferentes e não constituem uma ameaça competitiva.

As tarifas aéreas regionais são mais elevadas em Moçambique do que noutros destinos regionais, devido à conectividade ser limitada e às ofertas serem reguladas. As condições de concorrência garantem, para a maior parte destes mercados, tarifas mais baratas aos viajantes provenientes da África do Sul do que para um voo para Maputo.

A tarifa aérea média entre Joanesburgo e Maputo é uma das mais elevadas da região. É duas vezes superior ao preço por milha, em comparação com uma amostra de rotas semelhantes na região. A partir daqui é evidente que a South African Airways e a LAM, longe de estabelecer uma concorrência leal, conseguiram manter os preços tão elevados quanto possível, através de um acordo informal num mercado dominado por viajantes de negócios com muito baixa elasticidade de preço. Esta situação está a impedir o acesso, a preços razoáveis, de viajantes não-comerciais da África do Sul ao mercado do turismo em Moçambique.

As tarifas domésticas em Moçambique (em US\$ por milha) são 27,4 por cento mais elevadas do que na Tanzânia; 33,5 por cento mais elevadas do que na África do Sul e 46,5 por cento mais elevadas do que na Índia.

Moçambique encontra-se entre os destinos turísticos mais atractivos na região, com uma variedade de recursos naturais e culturais. No entanto, por várias razões, este sector não desenvolveu o seu verdadeiro potencial.

As chegadas internacionais a Moçambique (de todas as modalidades) rondaram os 1.830.000 em 2012 (WTTC, 2013), estimando-se uma contribuição directa de 2,97 por cento das Viagens & Turismo (T&T) para o PIB, ou seja, cerca de MZN 8,5 mil milhões (US\$ 290 milhões).²

¹ Indica que, para cada 1,00 por cento de crescimento do PIB, o tráfego aumentou em apenas 0,97 por cento.

² Fonte: *WTTC-Mozambique 2013*.

A MUDANÇA REGULAMENTAR E INSTITUCIONAL

A liberalização exige uma regulação eficaz pelo governo, para garantir que as forças de mercado funcionam de forma eficaz e que as regras são cumpridas na prestação de serviços de transporte aéreo.

Este estudo propõe a aplicação de um quadro institucional que separe, estritamente, as funções da formulação de políticas, das operações, do regulamento técnico e da investigação. O Ministério dos Transportes e Comunicações deve ser responsável por formular políticas, incluindo os acordos bilaterais, a regulação das tarifas e o acesso ao mercado /às rotas. O IACM deve assegurar a observância das normas internacionais de segurança dos transportes aéreos. Os três componentes operacionais do sector: a infra-estrutura aeroportuária, os serviços de controlo de tráfego aéreo e as companhias aéreas, deveriam ser geridos por entidades separadas, não controladas directamente pelo governo. Finalmente, é necessária uma comissão independente antitrust com capacidade técnica para regular as práticas monopolistas e incentivar a concorrência. Tal entidade está prevista ao abrigo da Lei da Concorrência, recentemente aprovada.

A MUDANÇA OPERACIONAL

A lógica por trás da liberalização é a criação de concorrência entre os prestadores de serviços aéreos, o que irá induzir tarifas aéreas mais baixas e melhores serviços aéreos. Isto irá provocar um aumento do tráfego e desenvolvimento económico. As informações sugerem que o mercado responde a serviços melhorados e mais acessíveis.

A liberalização do mercado da aviação civil irá induzir a concorrência e a entrada de novas companhias aéreas no mercado. Isto irá conduzir à redução dos preços, aumentando ao mesmo tempo o nível de serviços e de fiabilidade. Tudo isso irá gerar a credibilidade e a certeza exigidas pelos grandes investidores estrangeiros para retomar os investimentos de longo prazo no sector do turismo em Moçambique e isso, juntamente com as melhorias no sector de aviação, irá gerar um produto mais competitivo e induzir um aumento significativo no afluxo de viajantes estrangeiros. Por sua vez, isto irá desenvolver a indústria do turismo e fortalecer o sistema aéreo nacional, permitindo viagens mais eficazes e menos dispendiosas. Haverá então um sistema interno mais fiável capaz de apoiar o turismo e os investimentos, tanto estrangeiros como locais. O tráfego estrangeiro irá depois aumentar porque serão cumpridas as suas exigências de um produto melhor.

A Exposição ES- 1 apresenta uma análise de mercado da situação actual em Moçambique, em comparação com outros países num estágio mais avançado da liberalização. Note-se a correlação entre o estágio do processo de liberalização e os indícios do desenvolvimento económico.

EXPOSIÇÃO ES-1

Análise Comparativa do Mercado

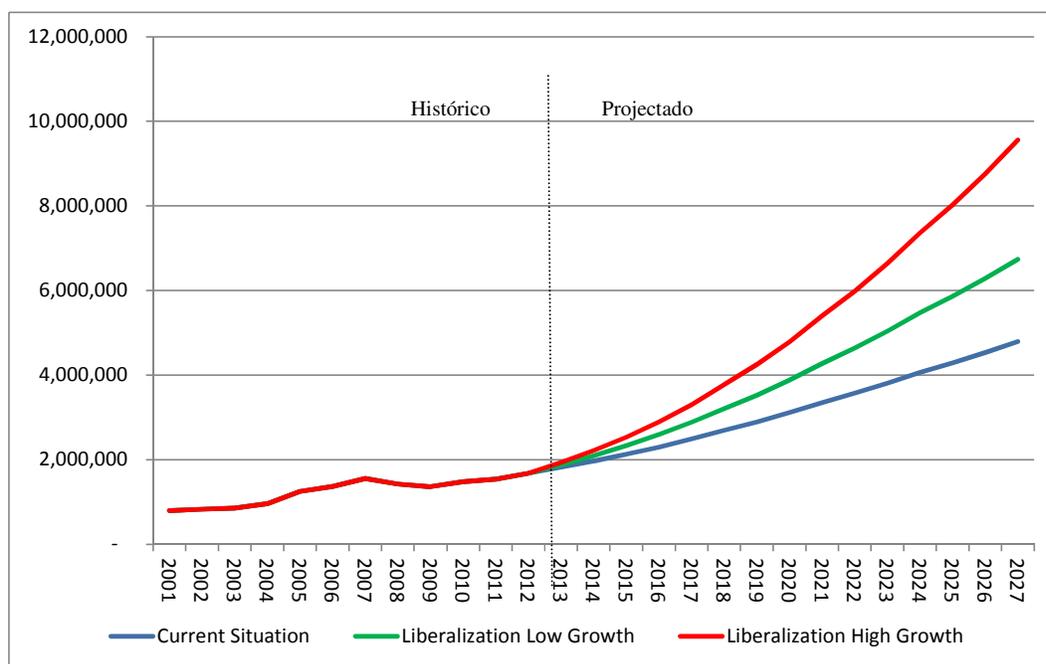
Parâmetro	Índia	Quênia	Tanzânia	Moçambique
Ambiente Institucional e Regulamentar do Sector da Aviação Civil: Separação entre Política, Operações e Regulação	Separação clara	Separação clara	Em Transição	Sem Separação Efectiva
Regulação Económica	Entidade reguladora independente efectiva	Entidade reguladora independente	Entidade reguladora independente	Sem entidade reguladora independente funcional
Prestação de Serviços de Aviação (Companhias Aéreas)	Mais de Cinco com uma quota de mercado inferior a 25%	Concentrada mas com alguns novos participantes	Concentrada mas com alguns novos participantes	Altamente Concentrada e Protegida
Propriedade e Operações das Linhas Aéreas	Principalmente Sector Privado	PPP	PPP	Governo
Prestação de Serviços Aeroportuários	PPP/Governo responsável pelos aeroportos pequenos	PPP	PPP	Governo
Serviços de assistência em escala	Vários Participantes	Concentrados	Concentrados	Concentrados
Tarifas aéreas nacionais e regionais	Baixas, Entrada das LCC com sucesso	Médias-Elevadas	Médias-Elevadas	Elevadas
Procura geral de serviços de transporte aéreo. (Chegada ou Partida de Passageiros por 1000 habitantes)	Média de 104 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 25 no Ano 2000	Média de 204 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 143 no Ano 2000	Baixa 62 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 26 no Ano 2000	Baixa 74 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 44 no Ano 2000
Actual Perfil do Passageiro	Negócios e Lazer (60/40?)	Negócios e Lazer (70/30)	Negócios e Lazer (75/25)	Na maioria Negócios (80/20 no máximo)
Historial do crescimento de tráfego face ao crescimento do PIB (2000-2012)	>2.50X. O mercado nacional mostra uma CAGR de 20% ao longo dos últimos 10 anos	1.44X	1.45X	0.97X
Infraestrutura aeroportuária	Insuficiente devido à profusão do mercado nacional durante a última década. Mas a desenvolver-se muito rapidamente ao abrigo de acordos de PPP	Aeroportos precisam de investimentos moderados	Aeroportos precisam de investimentos substanciais	Maputo expandido e modernizado recentemente. Outros aeroportos precisam de investimentos substanciais
Sector do Turismo (Fonte WTO/IMF/WTTC))	A desenvolver-se rapidamente	A desenvolver-se a uma taxa moderada	A desenvolver-se lentamente	Não desenvolvido

Fonte: investigação própria de Nathan

A Nathan criou dois cenários considerando uma maior liberalização do transporte aéreo em Moçambique. Um cenário de baixo crescimento, considerando uma elasticidade do crescimento de Tráfego-PIB de 1,4X, semelhante à elasticidade experimentada em países como o Quênia e a Tanzânia, e um cenário de crescimento elevado, considerando uma elasticidade do crescimento de Tráfego PIB de 1,8X. Este cenário mais otimista deve ser comparado com um caso de liberalização mais avançado, tal como a Índia, onde nos últimos 10-12 anos as reformas induziram uma elasticidade do crescimento de Tráfego-PIB de mais de 2,5X. A Figura ES-2 apresenta um resumo das previsões de tráfego da Nathan para os aeroportos de Moçambique (ADM). O Apêndice A apresenta os resultados econométricos do tráfego previsto.

EXPOSIÇÃO ES-2

Previsão preliminar de longo prazo do tráfego nos ADM, com base no crescimento do PIB e da população (número de passageiros), da Nathan



Fonte: previsão da Nathan com base nas estatísticas de tráfego nos ADM e nas estatísticas do FMI para o PIB e população e numa previsão de curto prazo.

AVALIAÇÃO DO IMPACTO ECONÓMICO DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Há fortes indícios em todo o mundo de que a liberalização do transporte aéreo traz importantes benefícios para o sector do turismo e para toda a economia de um país. Vários estudos têm sugerido que a redução das barreiras à entrada no mercado do transporte aéreo de Moçambique resultaria numa grande expansão do tráfego e do crescimento.

O Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC) tem estado a investir em pesquisas do impacto económico há mais de 20 anos. Estas investigações avaliam a contribuição da indústria de Viagens & Turismo para o PIB e para o emprego, em 184 países e 24 regiões e grupos económicos no mundo, incluindo Moçambique.

A Nathan considera a metodologia e os pressupostos utilizados pelo Conselho como sólidos e válidos. No entanto, temos de considerar que a avaliação do conselho inclui visitantes em geral, ou seja, os visitantes e turistas que chegam a Moçambique em todos os meios de transporte. De acordo com as nossas estimativas, baseadas nas estatísticas dos ADM e do WTTC, apenas 17 por cento dos visitantes e turistas internacionais em Moçambique chegam por via aérea, o que equivale a 316.472 visitantes internacionais que chegam por via aérea em 2012.

Com base na metodologia do WTTC e nos cenários da previsão do tráfego da Nathan, projectámos o impacto económico da reforma proposta. Tal como referido anteriormente, os

cenários de projecção da Nathan incluem alguns pequenos ajustes nos parâmetros históricos do WTTC, para poder incorporar alguns dos pressupostos de liberalização do mercado aéreo no âmbito dos cenários propostos.

CONCLUSÕES

1. O quadro legal e regulador de Moçambique para o Sector da Aviação Civil passou por importantes mudanças fundamentais ao longo dos últimos 5 anos. O governo, através da liberalização do sector, obteve sucesso na introdução e sustentação de mudanças que têm e terão um efeito muito positivo sobre a economia. No entanto, algumas alterações fundamentais estão ainda por fazer.
2. Apesar das importantes reformas legais e reguladoras, ainda não há uma separação clara entre a formulação de políticas, as operações e a regulação. O Governo de Moçambique ainda detém e controla a ADM e a LAM. A independência e as capacidades do IACM como entidade reguladora devem ser reforçadas.
3. É o governo, na sua capacidade de formulador de políticas, e não a LAM, que deve promover e negociar BASAs mais liberalizados com os países vizinhos, com mais flexibilidade nas restrições em termos operacionais e de propriedade e com a intenção séria de conceder a quinta liberdade em geral na região.
4. O sector do turismo tem o potencial para contribuir para a prosperidade de Moçambique, se oferecer um produto de qualidade a um preço competitivo. Prevemos que as reformas no sector da aviação irão dar ao investidor internacional no sector do turismo os incentivos para fazer os investimentos necessários a longo prazo, mas o Ministério do Turismo deve facilitar e orientar este processo.

Principais Prioridades

1. Assegurar uma clara separação da formulação de políticas pelo governo, da regulação e das funções de operação.
2. Fortalecer um IACM independente.
3. Rever toda a legislação que impede o surgimento de mais operadores nacionais.
4. Promover a entrada de novos participantes no mercado nacional de aviação civil.
5. Tornar a LAM independente do Governo.
6. Negociar direitos de quinta liberdade com os países da SADC.
7. Fornecer um produto turístico de qualidade a um preço competitivo.

O consultor estima que o actual valor líquido de um plano de liberalização bem implementado na Indústria de Aviação Civil, combinado com uma estratégia de turismo bem concebida e implementada para Moçambique, se situa entre os 105 e 165 mil milhões de meticais (US\$ 3,6 e US\$ 5,7 mil milhões)

Exoneração de responsabilidade

Esta análise, apoia-se em dados técnicos, financeiros e económicos fornecidos pelo SPEED, pela ADM e por outras partes interessadas, bem como em dados de fontes oficiais e não oficiais. Estas fontes são consideradas fiáveis; entretanto, os resultados da nossa análise podem alterar-se significativamente caso alguns dados se revelem imprecisos ou incompletos.³

O consultor recorreu ao seu conhecimento e experiência para modelar uma avaliação razoável e consistente do impacto económico; no entanto, não pode prever o futuro ou garantir as previsões do desempenho económico da política de liberalização recomendada, a qual está sujeita aos riscos e incertezas típicos da economia em geral e da região da África Austral em particular.

³ Apesar dos vários pedidos, a Nathan Associates não recebeu as estatísticas oficiais actualizadas do MITUR. Por isso, algumas estimativas baseiam-se em estatísticas publicadas pelo Conselho Mundial de Viagens e Turismo (principalmente na Avaliação do Impacto Económico do WTTC, de 2013).