



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE ECONOMIA

TRABALHO DE LICENCIATURA EM ECONOMIA

**IMPACTOS DO PROCESSO DE LIBERALIZAÇÃO DO MERCADO DE
TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE**

Desafios e Possibilidades para as Linhas Aéreas de Moçambique, (LAM)

Quinita Rosa Videira Uqueio

Junho de 2011

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	IV
DECLARAÇÃO DE HONRA	V
ÍNDICE DE FIGURAS	VI
ÍNDICE DE GRÁFICOS	VII
ÍNDICE DE TABELAS	VIII
LISTA DAS ABREVIATURAS UTILIZADAS	IX
RESUMO	X
CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO	1
1.1 Introdução.....	1
1.1. Estrutura do Trabalho	2
1.2. Problematização.....	2
1.3. Justificação da Escolha do Tema.....	3
1.4. Objectivos do Estudo.....	4
1.4.1. Objectivo Geral.....	4
1.4.2. Objectivos Específicos	4
1.5. Metodologia do Trabalho	4
1.5.1. Delimitação no Tempo e no Espaço	5
1.5.2. Definição das Variáveis em Análise.....	5
CAPÍTULO II - HISTORIAL DO SURGIMENTO E ENQUADRAMENTO LEGAL DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE	8
2.1. Surgimento do Mercado de Transporte Aéreo - Contexto Geral.....	8
2.1.1. Conferência de Chicago	8
2.1.2. Da Conferência à Convenção de Chicago	9
2.2. Surgimento do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique	10
2.2.1. DETA Antecessora da LAM	10
2.2.2. Criação das Linhas Aéreas de Moçambique.....	11

CAPÍTULO III - REVISÃO DE LITERATURA	13
3.1. Conceitualização.....	13
3.2. Protecționismo Estatal vs. Liberalizaçāo	14
3.3. Características Gerais do Sector de Transporte Aéreo	16
3.4. Motivaçāo para a Liberalizaçāo do Mercado de Transporte Aéreo.....	18
3.5. Resultados do Processo de Liberalizaçāo a Nível Internacional	20
3.5.1. Vantagens da Liberalizaçāo do Transporte Aéreo.....	21
3.5.2. Desvantagens da Liberalizaçāo do Transporte Aéreo	22
3.6. Impactos Económicos da Liberalizaçāo do Transporte Aéreo	24
3.6.1. Impactos da Liberalizaçāo Sobre as Curvas de Oferta e Demanda	30
CAPÍTULO IV - ESTUDO DE CASO	32
4.1. Enquadramento Legal da Liberalizaçāo do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique e Implementaçāo do Protocolo de Yamoussoukro	32
4.2 Processo de Liberalizaçāo do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique	34
4.3. Análise das Variáveis	35
4.3.1 Fluxo de Tráfego Aéreo de Passageiros	36
4.3.2. Índice de Pontualidade Operacional (IPO).....	39
4.3.3. Índice de Ocupaçāo de Passageiros (IOP).....	43
4.4. Impactos da Liberalizaçāo do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique...47	
4.4.1 Acçōes da LAM Rumo a Liberalizaçāo	49
4.4.2. Desafios para a Empresa LAM com a Liberalizaçāo	52
4.4.3. Possibilidades da Empresa LAM com a Liberalizaçāo	54
4.4.4. Análise SWOT.....	56
CAPÍTULO V - CONCLUSÕES.....	57
CAPÍTULO VI - REFERÊNCIAS E ANEXOS	58
6.1 Referências	58
6.2 Anexos.....	62

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que directa ou indirectamente colaboraram na execução do presente trabalho. Em especial ao meu tutor, Dr. Constantino Marrengula pela orientação precisa para a elaboração do trabalho.

Agradecer também, aos meus filhos e marido pela paciência e compreensão pela minha ausência no período de estudo e elaboração do trabalho.

Aos meus pais e irmãos, que sempre me apoiaram e demonstraram confiança e acima de tudo pelo estímulo de continuar, mesmo nos momentos de fraqueza.

Os meus agradecimentos se estendem a todos os amigos e colegas pelo carinho e apoio prestado. Em especial, ao Engenheiro Carlos Siteo, Dra. Marlene Manave, Dr. Ésio De Freitas e ao Dr. Cláudio Banze que aceitaram ser entrevistados no âmbito do presente estudo, pela sua disponibilidade, colaboração e interesse.

DECLARAÇÃO DE HONRA

Declaro que este trabalho é da minha autoria e resulta da minha investigação. Esta é a primeira vez que o submeto para obter um grau académico numa instituição educacional.

Maputo, aos _____ de _____ de 2011

Quinita Rosa Videira Uqueio

APROVAÇÃO DO JÚRI

Este trabalho foi aprovado com _____ valores, no dia _____ de _____ de 2011 por nós, membros do júri examinador, na Faculdade de Economia, da Universidade Eduardo Mondlane.

Presidente do Júri

Arguente

Supervisor

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema das Diferentes Dimensões Alcançadas com a Liberalização do MTA.....25

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Curvas da Oferta e da Demanda.....	30
Gráfico 2: Evolução do Tráfego de Passageiros no período compreendido entre 1998-2008 .	37
Gráfico 3: Evolução do Índice de Pontualidade Operacional no período compreendido entre 1998-2008	41
Gráfico 4: Evolução do Índice de Ocupação de Passageiros (IOP) entre 1998-2008	45
Gráfico 5: Média do Índice de Ocupação para as Regiões do Mundo	65

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Companhias Aéreas que Firmaram Acordo Comerciais para Emissão de Bilhete Electrónico com a LAM	50
Tabela 2: Renovação da frota.....	52
Tabela 3: Evolução do Tráfego de Passageiros, Carga e Correio	62
Tabela 4: Evolução do Índice de Pontualidade Operacional.....	63
Tabela 5: As Liberdades do Ar	64

LISTA DAS ABREVIATURAS UTILIZADAS

AFRAA	Associação Africana das Companhias Aéreas, (<i>African Airlines Association</i>)
AC	Air Corridor
DETA	Direcção de Exploração de Transportes Aéreo
DY	Declaração de Yamoussoukro
IACM	Instituto de Aviação Civil de Moçambique
IATA	Associação Internacional dos Transportadores Aéreos, (<i>International Air Transport Association</i>)
IOP	Índice de Ocupação de Passageiros
IOSA	Programa de Auditoria definida pela IATA, (<i>IATA Operational Safety Audit</i>)
IPO	Índice de Pontualidade Operacional
LAM	Linhas Aéreas de Moçambique
MTA	Mercado de Transporte Aéreo
MTC	Ministério dos Transportes e Comunicação
OACI	Organização da aviação Civil internacional
PIB	Produto Interno Bruto
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
TAP	Transportes Aéreos Portugueses

RESUMO

O presente trabalho analisa os efeitos do processo de liberalização do transporte aéreo em Moçambique no contexto da SADC e no âmbito da Declaração de Yamoussoukro (DY), para o desenvolvimento da aviação civil africana, tomando em consideração os desafios e possibilidades para a companhia aérea nacional LAM.

O desenvolvimento teórico da pesquisa faz uma analogia a duas políticas económicas do transporte aéreo, nomeadamente, protecção Estatal e liberalização do transporte aéreo. Descreve também as motivações, resultados e impactos económicos da liberalização do transporte aéreo. No estudo de caso é analisado o processo de liberalização em Moçambique e os seus impactos.

Uma das grandes constatações do trabalho reside no facto da liberalização do transporte aéreo estimular toda a economia pois, o sector de transporte aéreo, produz um efeito em cadeia nos diferentes ramos de actividade económica, como seja, turismo, comércio e negócios. Além de que, um transporte aéreo liberalizado proporciona aos consumidores uma escolha mais vasta de serviços, a preços mais baixos, graças a uma maior concorrência no mercado, garantindo deste modo maior acesso social e territorial.

Em Moçambique devido a liberalização do transporte aéreo doméstico, verificou-se uma série de benefícios, tais como: incremento da oferta de serviços aéreos, preços mais próximos do consumidor, maior frequência de voos, níveis consideráveis de pontualidade. Consequentemente, registou-se um incremento da demanda por transporte aéreo no país, principalmente no segmento de lazer.

CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO

1.1 Introdução

O transporte aéreo constitui um factor crucial para o desenvolvimento económico de um país, o que torna indispensável o provimento de uma rede de transporte bem estruturada, para induzir uma maior integração, a nível doméstico, regional e internacional. A busca pela competitividade não se restringe apenas ao domínio das operadoras nesta área, depende também de um conjunto de factores externos, entre outros: a situação macroeconómica e institucional do país, as infra-estruturas e um nível de conhecimento adequado, incluindo outros requisitos capazes de gerar externalidades positivas sobre todo o sistema produtivo.

O processo de liberalização do mercado de transporte aéreo, pressupõe que no mercado, as condições devem ser estabelecidas com base na reciprocidade, partindo do princípio de que vence o melhor operador aéreo, não pondo de lado a necessidade de uma lei de concorrência adequada à situação e país. De modo a demonstrar melhor desempenho e competitividade, espera-se das empresas aéreas uma melhoria na qualidade dos serviços e redução dos preços das passagens aéreas.

O presente trabalho, faz uma análise sobre os efeitos da liberalização do mercado de transporte aéreo em Moçambique, através de uma avaliação dos desafios e possíveis benefícios à principal companhia aérea nacional LAM, face à concorrência provocada pela entrada de novas companhias nacionais e estrangeiras. O trabalho procura dar maior ênfase à análise das acções que vem sendo desenvolvidas pela LAM, com vista a enfrentar a liberalização do Mercado de Transporte Aéreo (MTA), tendo em conta os constrangimentos que se verificam no referido processo e que dificultam a implementação na íntegra para a maximização do bem-estar social e económico no país.

Este trabalho descreve o impacto que a liberalização do serviço de transporte aéreo tem sobre a indústria da aviação e identifica os largos benefícios do aumento da concorrência. O estudo faz também uma breve explanação sobre a política de transporte aéreo no contexto da “SADC,” e da implementação do protocolo de Yamoussoukro rumo ao desenvolvimento da aviação civil africana. A Declaração de Yamoussoukro (DY), conforme acordado por todos os Estados africanos que ratificaram o protocolo, foi concebida para efectuar uma radical redução do controle estatal sobre a indústria da aviação. Em outras palavras, os Estados africanos decidiram liberalizar o transporte aéreo no contexto intra-África, de modo a estimular a integração económica e o desenvolvimento do transporte aéreo africano.

1.1. Estrutura do Trabalho

O presente trabalho está dividido em seis capítulos, estruturados do seguinte modo:

Capítulo I, integra introdução, na qual se faz a delimitação do tema no tempo e no espaço, problematização, justificação da escolha do tema, objectivos de trabalho e metodologia de trabalho;

No capítulo II, faz-se um breve historial do surgimento do mercado de transporte aéreo em Moçambique e seu contexto regional e internacional;

O capítulo III, dedica-se a uma revisão da literatura, com referência às abordagens sobre aspectos ligados à liberalização do mercado de transporte aéreo, tais como: características do sector de transporte aéreo, protecção ESTATAL, motivação, resultados e impactos económicos da liberalização;

No capítulo IV, faz-se o estudo de caso, em que se analisam aspectos ligados, ao enquadramento legal da liberalização, Declaração de Yamoussoukro, desafios e possibilidade para a LAM, impactos económicos da liberalização em Moçambique, acções da LAM rumo a liberalização, análise das variáveis;

Capítulo V, são feitas as Conclusões em função daquilo que se constatou ao longo do estudo sobre o impacto da liberalização do mercado de transporte aéreo.

O trabalho encerra com a apresentação das Referências e Anexos.

1.2. Problematização

Segundo Issufo (2005), com a consagração da Independência de Moçambique, em 25 de Junho de 1975, registou-se uma progressiva e generalizada saída de técnicos portugueses, facto que provocou um impacto negativo para a indústria aeronáutica e o enfraquecimento de outros sectores de actividade no país. Assim, a única transportadora aérea de que Moçambique dispunha na altura da Independência, designada por DETA, foi sofrendo uma acentuada degradação, tendo sido abolida por decisão governamental e, criada em seu lugar, a empresa estatal LAM - Linhas aéreas de Moçambique, em 1980.

Todavia, já em 1998 esta empresa é transformada numa Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, com acções repartidas entre o Governo e os trabalhadores,

enquadrados na VinteLAM, como parte das várias transformações que ocorrem no âmbito do processo de liberalização do MTA. Por seu lado, este processo enquadra-se nas reformas do ramo dos transportes aéreos a nível internacional, cujos mecanismos de partilha do mercado de transporte aéreo, no geral, estão definidos na Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional de Chicago, bem como, na Declaração de Yamoussoukro, a nível do continente africano (MTC, 2008: 86).

É neste âmbito que a grande questão que serve de base ao presente estudo se coloca:

Que impactos se podem esperar com a liberalização do mercado de transporte aéreo para Moçambique, em geral e, para a LAM, em particular?

1.3. Justificação da Escolha do Tema

A importância e actualidade deste tema residem, por um lado, no facto de Moçambique encontrar-se num processo de abertura do seu espaço aéreo à integração de outras companhias aéreas (nacionais e estrangeiras) e, de expansão e acesso a nível regional e intercontinental. Por outro lado, pela constatação de que o MTA é fortemente regulado por uma série de acordos bilaterais entre países, os quais estabelecem as condições em que as companhias aéreas operam em cada rota bilateral. Entretanto, estes acordos bilaterais, restringem substancialmente os serviços de transporte e reprimem a concorrência.

O interesse pelo tema resulta, de certa forma, pelo facto de a autora pretender aprofundar um assunto ainda pouco explorado em publicações e pesquisas académicas no país: ‘Impactos da Liberalização do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique: Desafios e Possibilidades para a LAM’. E, também pelo facto de, os estudos realizados num conjunto de países como EUA e UE, que já liberalizarão os seus MTA, apresentarem evidências significativas de que a liberalização do transporte aéreos entre os países gera significativas oportunidades adicionais para os consumidores, e para outras actividades comerciais, quer directa, quer indirectamente. Existem também, evidências de que os acordos bilaterais de serviços aéreos entre os países reprimem de certa forma o transporte aéreo, e desta feita o turismo e negócios, e, consequentemente, o crescimento económico e a criação de emprego.

1.4. Objectivos do Estudo

1.4.1. Objectivo Geral

- Analisar os efeitos da liberalização do mercado de transporte aéreo em Moçambique.

1.4.2. Objectivos Específicos

- Descrever o processo de liberalização do transporte aéreo em Moçambique, no contexto da “SADC” e no âmbito da implementação da Declaração de Yamoussoukro (DY) para o desenvolvimento da aviação civil africana;
- Identificar os impactos económicos da liberalização e sua importância no desenvolvimento de outros sectores de actividade económica;
- Identificar as oportunidades e ameaças que se colocam à empresa LAM, como resultado da abertura do MTA e, as estratégias adoptadas por esta empresa.

1.5. Metodologia do Trabalho

Como metodologia de pesquisa destaca-se o método descritivo, complementado através de levantamento bibliográfico e pesquisa de campo, que foram realizados de seguinte modo:

Pesquisa teórica das fontes bibliográficas, com recurso à técnica documental através da recolha de dados escritos em livros, teses, dissertações e outras publicações avulsas (imprensa escrita, revistas e Internet).

Pesquisa oral, em que foi utilizada a técnica da entrevista, a gestores e técnicos, cujas actividades estão ligadas ao tema em análise.

A pesquisa de campo foi levada a cabo através de uma análise de três variáveis (Fluxo de Tráfego Aéreo de Passageiros, Índice de Pontualidade Operacional e Índice de Ocupação de Passageiros), entre outras, as quais influenciam ou são afectadas pelo processo de liberalização, sendo por isso, que constituem motivo de grande preocupação quando ocorre a liberalização do transporte aéreo.

1.5.1. Delimitação no Tempo e no Espaço

A presente pesquisa cobre um espaço temporal de dez anos, ou seja, de 1998 até 2008, período que decorre desde o ano em que a empresa LAM é transformada em Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, até o início das grandes reformas no ramo do transporte aéreo com vista a liberalização do transporte aéreo em Moçambique, a nível regional e, circunscreve-se ao território moçambicano.

1.5.2. Definição das Variáveis em Análise

Para o presente trabalho, foram escolhidas três seguintes variáveis que de certa forma são influenciadas ou afectadas pelo processo de liberalização do MTA:

- Fluxo de Tráfego Aéreo de Passageiros
- Índice de Pontualidade Operacional (IPO);
- Índice de Ocupação de Passageiros (IOP);

Fluxo de Tráfego Aéreo de Passageiros

O fluxo de tráfego aéreo de passageiros depende essencialmente da demanda dos serviços de transporte aéreo e do desempenho económico do país. Segundo Silveira (2007:114) a demanda é definida como um potencial de fluxo de tráfego. Este potencial, é relatado por si próprio à produção e consumo das actividades entre os destinos A e B ou ainda, em geral, a qualquer actividade sócio económica.

Por outras palavras, o fluxo de tráfego de passageiros, é essencialmente derivativo, pois o passageiro obtém maior utilidade, dependendo das actividades que realizará no destino, tais como lazer, negócios, entre outras actividades. Por outro lado, o fluxo de passageiros é essencialmente condicional pois, as acções do mercado influenciam o nível e tipo de demanda. Segundo Guimarães (2003:6), o fluxo de tráfego aéreo de passageiros, tenderá a ter um crescimento acelerado em economias em rápido crescimento. Importa referir que a demanda por transporte aéreo é pro-cíclica: retrai-se em momentos de crise e se expande em momentos de crescimento económico.

Índice de Pontualidade Operacional (IPO)

Mabjaia (2008:12), refere a **Pontualidade** como um dos pressupostos básicos (imprescindíveis), das boas maneiras e estabelece cada vez mais o diferencial de comportamento para aqueles que se destacam no mundo corporativo. Uma das grandes apostas das companhias aéreas está na melhoria do Índice de pontualidade, com vista a oferecer serviços de qualidade aos clientes. A questão da pontualidade é muita das vezes posta em causa a quando da liberalização do transporte aéreo, sobretudo devido aos congestionamentos verificados nos aeroportos, principalmente em horários de pico (manhã e final do dia).

Para Teles (2006), **Pontualidade** é definida como Standard da indústria, medido pela percentagem do número de voos com partidas até 15 minutos após a hora de partida publicada em horário.

O índice de pontualidade, tem o papel de garantir a confiança ou não dos serviços prestados aos clientes dependendo da percentagem, e pode causar grandes prejuízos, tanto para o cliente, como para as empresas aéreas que têm o dever de arcar com as despesas referentes aos atrasos de voos, principalmente em passageiros que viajam a negócios e passageiros que tem voos de ligação com outras companhias para outras cidades.

“Ser pontual em relação à partida de voos não é simplesmente a partida do voo à hora, é sim, um conjunto de muitos factores...” (Mabjaia 2008:12).

Nota: Em relação ao período de análise do Índice de Pontualidade Operacional, a LAM disponibilizou apenas os dados referentes ao anos 2002 à 2008, não tendo actualizado os dados referentes aos 10 anos, correspondentes ao período em análise.

- **Índice de Ocupação de Passageiros (IOP)**

Segundo Teles (2006:13), o **Índice de Ocupação** define-se como o número total de passageiros por quilómetros realizados (**PKM**) dividido pelo, número total de lugares oferecidos por quilómetro (**LKM**). **IOP= PKM/ LKM:**

- **LKM** (Lugares Quilómetro Oferecidos), Corresponde ao número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados.

- **PKM** (Passageiro Quilómetro Realizados), Corresponde ao número total de passageiros, multiplicado pelo número de quilómetros voados.

Assim, uma das estratégias para o melhoramento do índice de ocupação dos aviões adoptadas pelas companhias aéreas tem sido a introdução de pacotes de tarifa promocionais (geralmente com muitas restrições, sendo deste modo, práticas para viagens por motivo de lazer). Segundo Manave (entrevista 2009), o principal factor que influencia o índice de ocupação dos assentos nas aeronaves é o tipo de frota (aeronave). As tarifas cobradas constituem um factor a considerar, que, desta feita, dependendo da disponibilidade das mesmas em cada voo, podem promover maior ou menor demanda de passageiros. Isto é, se as tarifas cobradas são baixas, o índice de ocupação tende a ser maior devido a maior demanda de passageiros; Se as tarifas cobradas são altas, o índice de ocupação tende a ser menor, provavelmente devido a reduzida demanda de passageiro disposta a pagar tarifas elevadas.

Nem sempre a preocupação da companhia aérea é atingir elevado índice de ocupação, porque este índice pode não justificar os custos operacionais do voo, pois o mesmo pode estar preenchido com tarifas baixas. Neste contexto, o voo pode apresentar um índice de ocupação de passageiros elevado com uma receita total baixa. Esta situação não interessa à empresa porque se for frequente dificilmente garante a sua sobrevivência no mercado.

CAPÍTULO II - HISTORIAL DO SURGIMENTO E ENQUADRAMENTO LEGAL DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE

2.1. Surgimento do Mercado de Transporte Aéreo - Contexto Geral

Segundo Almeida (2003:3), como actividade comercial, a aviação civil efectuou a primeira ligação entre Paris e Londres, a 8 de Fevereiro de 1919 e, a partir de então, desenvolveu-se um novo meio de transporte que serviu de fortalecimento das relações económicas e culturais entre os povos de todo o mundo.

Após a II guerra Mundial (1939-1945) a aviação civil teve um desenvolvimento acelerado, tendo atingido a dimensão de uma actividade de âmbito internacional, cujo propósito era de solucionar os enormes problemas económicos e sociais resultantes da guerra.

A guerra serviu de motor de desenvolvimento do mercado de transporte aéreo (MTA) devido, aos avanços técnicos verificados no domínio dos equipamentos e da infra-estrutura aeronáutica e, às múltiplas utilizações da aeronáutica, quer no âmbito civil, quer no militar (combate e transporte de tropas, armamento e abastecimento).

Porém, a rápida evolução do mercado de transporte aéreo criou a necessidade de enquadrar juridicamente a nova actividade, dotando-a de uma organização e estrutura própria, com clara definição de princípios e objectivos. Desta feita, seguiram-se várias conferências e convenções, dentre as quais se evidenciam, no presente trabalho, a conferência e convenção de Chicago.

2.1.1. Conferência de Chicago

A conferência de Chicago, foi convocada pelos Estados Unidos e teve lugar em Chicago, de 1 de Novembro à 7 de Dezembro de 1944, na qual estiveram presentes 54 países. Constituiu a primeira conferência celebrada entre os Estados nos finais da II Guerra Mundial. É considerada a Conferência mais importante no ramo da aviação civil internacional na medida em que, para além dos seus acordos, estabeleceu os princípios e conceitos básicos da aviação civil internacional e instituiu a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

O transporte aéreo internacional é regido pelo princípio da soberania dos Estados, o que significa a existência de barreiras jurídicas impostas ao tráfego. A liberalização pressupõe a criação de um número de liberdades definidas pelos acordos internacionais. Foi com a Convenção de Chicago que se definiram as primeiras liberdades do ar, inicialmente em número de cinco, mas que foram alargadas para nove, por vontade dos Estados e da evolução das relações comerciais entre estes. As nove liberdades do ar estão definidas na tabela n.º 5, em anexo.

Segundo Almeida (2003:3), os acordos definidos na conferência de Chicago, aplicam-se somente à aviação civil. Na referida conferência foram propostos uma série de acordos, dentre os quais o acordo que permite o sobrevoo e a escala técnica livres às aeronaves estrangeiras que não operem serviços aéreos comerciais regulares e exploração aérea rentável do espaço aéreo internacional. Esta permissão genérica seria regulamentada com base em acordos bilaterais, com base nos princípios das "liberdades do ar" estabelecida pela Convenção. Esta Convenção foi ratificada por Moçambique através da Resolução número 63/2008, de 28 de Novembro.

2.1.2. Da Conferência à Convenção de Chicago

Entre os instrumentos adoptados pela Conferência de Chicago destaca-se a Convenção com o mesmo nome, assinada a 7 de Dezembro de 1947, cujos princípios centram-se essencialmente na navegação aérea.

Segundo Almeida (2003:7), os princípios gerais da Convenção de Chicago foram os seguintes:

- Soberania completa e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo que cobre o seu território;
- Exploração dos serviços aéreos internacionais numa base de igualdade de oportunidades;
- Aplicação da lei nacional do Estado sobrevoado nos vários domínios relativos ao transporte e navegação aérea;
- Igualdade de tratamento e não discriminação para as aeronaves dos Estados contratantes;

- Obrigação de simplificar e harmonizar o conjunto de regulamentos técnicos, jurídicos e económicos nacionais, segundo os modelos propostos pela OACI;
- A Convenção aplica-se apenas as aeronaves civis, isto é, a aeronaves que não são do Estado. São aeronaves do Estado, as usadas nos serviços militares aduaneiros e policiais.

Relativamente à navegação aérea, a convenção regula aspectos seguintes (Almeida, 2003:7):

- Estatuto jurídico da aeronave e sua utilização (nacionalidade, certificação técnica, etc.);
- Normas e práticas internacionais em matéria de licenças do pessoal navegante, das regras do ar e métodos de circulação, características dos aeroportos, de ajudas à navegação entre outros aspectos;
- Facilitação da navegação aérea em matéria aduaneira, sanitária, aeronaves em perigo e em caso de acidentes e uniformização de sistemas na navegação aérea internacional.

2.2. Surgimento do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique

2.2.1. DETA Antecessora da LAM

Segundo Yussof (2005:9), a **DETA** (Direcção de Exploração de Transportes Aéreo) foi criada a 26 de Agosto de 1935, na então colónia portuguesa de Moçambique, o surgimento desta primeira companhia aérea, deveu-se à necessidade na altura, de satisfazer os interesses comerciais dos colonos portugueses com os países vizinhos de Moçambique, África do Sul, Zimbabwe, Suazilândia e Malawi.

A DETA, constituía uma divisão dos Caminhos de Ferro de Moçambique, tendo iniciado a sua actividade de transporte aéreo com dois aviões, um monotor e um bimotor. Inicialmente, foram contratados dois pilotos, Manuel Maria da Rocha e o sul - africano Daniel Rabeck.

Em 22 de Dezembro de 1937 foi efectuada a primeira viagem, na rota do então Lourenço Marques a Joanesburgo. A única pista de aterragem então existente em Lourenço Marques era a do Campo Militar Carreira de Tiro. Foi dessa forma, que iniciou a operação comercial da DETA e a expansão das actividades comerciais, levando à aquisição de mais aeronaves de

modo a assegurar as ligações domésticas entre os principais centros de Moçambique. A referida companhia aérea começou a efectuar voos regulares para Inhambane, Beira, Quelimane, Tete, Nampula, Vila Cabral (Lichinga), Lumbo (Ilha de Moçambique), Porto Amélia (Pemba), Vilanculos, Morrromeu, Vila Coutinho (Angonia/Tete) e António Enes (Angoche), tendo como base operacional Lourenço Marques. Logo de seguida, iniciaram as rotas regionais e internacionais, com voos regulares para Luanda, Blantyre, Antanarive, Leopoldville, Livingstone e Lisboa.

Para Yussof (2005:10-12), o salto qualitativo dado pela DETA ocorre com aquisição dos *F-27* pois, tratavam-se de aviões turbo-hélice que ofereciam maior conforto aos passageiros e encurtavam distâncias, dada a sua maior velocidade. Já em 1970 foram adquiridos os dois primeiros Boeings 737-200, aparelhos mais modernos.

2.2.2. Criação das Linhas Aéreas de Moçambique

A criação da LAM - Linhas Aéreas de Moçambique, Empresa Estatal sob a tutela do Ministério dos Correios, Telecomunicações e Aviação Civil, a 14 Maio de 1980, resulta da extinção da DETA. Tratava-se de uma empresa dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, destinada ao serviço público de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, de âmbito internacional, regional e nacional, com carácter regular e não regular, cujos propósitos eram (Yussof, 2005:26):

1. Transformar-se numa empresa de transporte aéreo da unidade nacional, de modo a tornar todo o país unido;
2. Contribuir para acabar com o subdesenvolvimento do país em 10 anos, isto é, de 1980 à 1990, uma medida de reconstrução da economia de moçambicana do pós independência;
3. Servir de forma mais eficaz e organizada a população moçambicana e ser uma digna embaixadora pelo mundo fora de um jovem país ambicioso por uma afirmação a nível regional e internacional;
4. Assumir a função de auxiliar os moçambicanos, nas mais diversas e difíceis situações de âmbito social e humanitário, prestando apoio em situações de calamidades, dado que se tinha tornado numa verdadeira companhia aérea de bandeira nacional.

Duas décadas após a sua criação, a LAM foi transformada em Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, tendo adoptado a denominação de *LAM - Linhas Aéreas de Moçambique, S.A.R.L.* Sendo assim, 20% do capital social é detido pelos trabalhadores, através da VINTELAM e os restantes 80% pelo Estado.

CAPÍTULO III - REVISÃO DE LITERATURA

3.1. Conceitualização

- **Liberalização do Transporte Aéreo**

De acordo com o MTC (2008), a liberalização do transporte aéreo, significa abertura do espaço aéreo ao tráfego doméstico e internacional. Isto é, com a liberalização do transporte aéreo, verifica-se uma abertura do espaço aéreo nacional a novas companhias aéreas estrangeiras e nacionais.

Para Coltman (1989), citado por Teles (2006: 42), a liberalização pode ser definida como a libertação das companhias aéreas de controlos governamentais. Neste processo elas passam a ter maior liberdade de decisão sobre: as suas próprias rotas, horários, e na maior parte dos casos, o preço.

O conceito de liberalização do transporte aéreo pode ser entendido, de forma abrangente, como um movimento de política comercial de transporte aéreo, orientado no sentido de: redução do grau de intervenção (liberalidade), abertura do mercado, elevação do fluxo de tráfego aéreo e redução de ineficiência de mercado (através de incentivos motivadores para igualar em média, a competição entre empresas aéreas).

Segundo Velia (2008:15), a liberalização implica que um determinado tipo de mudança ocorra ao longo do tempo em diferentes dimensões, o que torna liberalização algo difícil de avaliar.

Soutelino (2008:26) defende que um processo de liberalização tem em conta os direitos de exploração que consistem na especificação do número de transportadores designados. E, para este autor, a designação¹ possui quatro formas: única; dupla; múltipla controlada; e múltipla ilimitada. Geralmente, antes da liberalização do transporte aéreo, os mercados estão sujeitos ao regime de designação única (unidesignação), através da qual cada país indica uma transportadora aérea para operar na rota acordada. Normalmente numa primeira fase tem sido

¹ Segundo Soutelino (2008: 26), **Designação** refere-se a notificação formal concedida por um Estado ao outro com o nome do transportador seleccionado pelo Estado designante para utilizar todos os direitos de acesso aos mercados concedido por este.

a companhia aérea de bandeira de cada país que garante essas ligações. Concretamente em África o exemplo de unidesignação pode ser visto actualmente, na rota Maputo - Joanesburgo – Maputo. Em que do lado moçambicano foi designada a companhia aérea nacional LAM para operar essa rota e do lado sul-africano foi designada a companhia aérea *South Africa Airline*, SAA. A designação dupla (duodesignação) é aquela que permite no máximo dois operadores aéreos de cada Estado. A múltipla designação controlada ocorre quando existe um número determinado de companhias aéreas de cada Estado que operam uma rota acordada. E a designação múltipla ilimitada ocorre quando cada Estado tem o direito de designar qualquer número de companhias aéreas para explorar a rota acordada.

O processo de liberalização pressupõe a igualdade de direitos às companhias que operam num determinado mercado. Isto significa que o número de operadores aéreos designados por cada Estado para operar em determinada rota acordada deve ser o mesmo.

3.2. Protecționismo Estatal vs. Liberalização

Almeida (2003: 35), explica que o **protecționismo estatal** pode ser traduzido em ajudas financeiras às companhias de bandeira e em acordos aéreos negociados bilateralmente entre Estados, assentes em poderes de soberania estrita e defesa dos interesses das respectivas transportadoras.

Neste contexto o protecționismo, é uma prática económica de intervenção do Estado no Comércio Internacional, sendo que os produtos nacionais são favorecidos em concorrência com os produtos estrangeiros. Isso significa que, em larga escala, existe a participação dos Estados no MTA, quer como entidades reguladoras, quer como investidores. Com exclusão dos EUA, a parte mais significativa da indústria tem sido controlada pelos governos que detêm, parcial ou totalmente, o capital social das empresas. “Com a liberalização da indústria de transporte aéreo a nível mundial, verifica-se na última década uma tendência para os governos alienarem pelo menos parte da propriedade, ou permitirem uma concorrência acrescida por parte do sector privado,” (Almeida 2003:12/13).

Muita das vezes os Estados, principalmente em países menos desenvolvidos, mostram-se relutantes em proteger os seus mercados da concorrência externa alegando a defesa do papel social e nacional das suas empresas. Porém, tendo em consideração que a liberalização constitui uma estratégia através da qual os países abrem os seus mercados para a livre

circulação de bens e serviços, os pró – liberalização acreditam que os países para crescerem economicamente precisam de estabelecer com outros países uma série de relações, tais como comerciais, troca de tecnologia e outras experiências para que cada um dos mesmos se beneficie das suas vantagens comparativas.

No caso do transporte aéreo, vários governos locais adoptaram políticas proteccionistas em relação às suas companhias aéreas e, deste modo, tornam lento o processo de liberalização. Uma das consequências prováveis é que os respectivos países se tornem mais periféricos e menos atractivos do ponto de vista turístico.

O sector de transporte aéreo europeu caracterizava-se, antes da liberalização, pela existência de elevado proteccionismo pelos seus governos em relação as suas companhias aéreas. Estes, desde o início da aviação comercial, estiveram determinados em utilizar as transportadoras aéreas em benefício da ambição nacional e como forma eficaz de chegar aos seus territórios coloniais. Assim, as companhias eram mantidas como a maior propriedade dos próprios governos, por motivos de defesa nacional e de segurança, podendo seus aparelhos ser requisitados para o caso de guerra, a qualquer momento. Na óptica de Teles (2006), os governos, além de poderem dispor totalmente das companhias, garantiam o controlo sobre as suas rotas. A nível intraeuropeu estabeleceram-se acordos bilaterais entre governos, onde se estipulava o controlo das entradas e da capacidade das rotas bem como o preço das tarifas, que eram determinados pela associação IATA.

Concretamente em Moçambique, o Regulamento das Actividades de Transporte Aéreo, segundo o Decreto 39/98, no seu artigo 21, aborda a questão do regime e tempo de concessão referindo, por outro lado, que a exploração de serviços de transporte aéreo doméstico, deve ser feita por rota, em regime de livre concorrência. Mas, por um lado defende que, revelando-se de interesse público, o Ministério dos Transportes e Comunicações poderá considerar que a concessão para a exploração de serviços de transporte aéreo regular doméstico, numa determinada rota, seja feita em regime de exclusividade a um operador aéreo.

Assim, pode-se concluir que, em geral, contrariamente ao fenómeno de proteccionismo, existem múltiplos benefícios com a liberalização dos mercados. Mas a prioridade não pode ser apenas a de promover o simples mercado aberto em todo o lado, mas sim tratar primeiro da reforma das instituições necessárias à promoção do crescimento e à eficiência dos próprios mercados, mesmo que para tal se verifique a necessidade de assegurar níveis de protecção elevados em certos sectores. Neste contexto, é compreensível a existência de um

proteccionismo para dar justas oportunidades aos países em desenvolvimento, de modo a garantir níveis aceitáveis de inserção social no mundo desenvolvido.

Consequências do Proteccionismo

Como se pode constatar, do que foi referido anteriormente, o fenómeno do proteccionismo não tem constituído factor de desenvolvimento MTA, pelo contrário (Teles: 2006):

- Tem um grande efeito sobre a concorrência, pois verifica-se uma tendência de redução da mesma, fazendo com que as empresas aéreas não estejam estimuladas a promover oferta de serviços com eficiência e levando a acomodação do sector de transporte aéreo nacional;
- Devido às políticas proteccionistas, os preços dos serviços aéreos tendem a ser elevados e isto reduz o acesso populacional e territorial dos serviços de transporte aéreo. A título de exemplo, “na Europa, antes da liberalização do MTA, os custos operacionais das companhias aéreas eram 48% mais elevados e, os custos de um bilhete eram entre 35% e 40% mais elevados, comparativamente aos liberalizados Estados Unidos da América”.
- O proteccionismo permite a formação de monopólios, através de leis ou regulamentações do governo, que limitam o número de concorrentes num determinado mercado.

3.3. Características Gerais do Sector de Transporte Aéreo

Antes de analisar concretamente as motivações e resultados do processo de liberalização do transporte aéreo, torna-se necessário começar com uma breve caracterização do sector de transporte aéreo de modo a criar maior percepção dos fenómenos que ocorrem no referido sector e que constituem factores preponderantes com influência directa na decisão de alteração de políticas económicas num dado período de tempo (Oliveira, 2006:5):

- O MTA apresenta uma demanda derivada, através da qual, o tráfego aéreo flutua, tendo em conta o desempenho económico do país e das expectativas do mesmo. E é também altamente segmentado, pois há dois grupos principais de consumidores (os

que viajam a negócios e os que viajam a lazer) que têm elasticidades - preço da demanda diferenciados. Um bem com demanda derivada pode ser definido como um bem cuja utilidade intrínseca é reduzida, se comparado com a utilidade dos bens que podem ser adquiridos a partir daquele bem; por exemplo, transporte é um bem com demanda derivada por que o passageiro obtém mais utilidade decorrente de seus afazeres no destino (negócios, lazer, motivos pessoais), do que com o transporte propriamente dito. Por consequência, a demanda por transporte é “derivada” (decorrente) da demanda pelos bens ou serviços no destino;

- Por razões de natureza Macroeconómica, segundo Oliveira (2006:4), o sector apresenta um desempenho extremamente vulnerável a condições exógenas, que por vezes induzem as companhias aéreas para um estado com operações rentáveis e de maior aproveitamento de voo, mas que também levam as mesmas para uma situação de baixa demanda, em que se verifica excesso de capacidade, pressão em custos entre outros factores. Algumas das variáveis que afectam o mercado de forma exógena tem sido: preço dos combustíveis, flutuações cambiais e o PIB.
- O sector tem um carácter cíclico; pois é fortemente afectado pelo desempenho da economia, que reflecte a evolução da economia como um todo. Nos períodos de expansão económica a demanda pelos serviços aumenta e nos períodos de recessão e estagnação da economia, a demanda pelos serviços diminui. Por seu turno, Guimarães (2003:6), defende que as flutuações cíclicas da demanda, são eventualmente agravadas por eventos pontuais que ocorrem num período determinado, bem como, em função de particularidades do ciclo de investimento da indústria. Alguns exemplos de eventos particulares de grande impacto que levaram a contracção da demanda por transporte aéreo foram: a invasão do Kuwait em 1990 e seus desdobramentos e os atentados de 11 de Setembro de 2001. Assim, o sector a nível mundial, experimentou perdas nos períodos 1980-1983 e 1990-1994 e a partir de 2001, mas recuperou-se e apresentou lucro nos anos 1984-1989 e 1995-2000.
- O MTA é caracterizado por elevada pressão para o constante aparecimento de inovação tecnológica, de modo a fazer face as grandes exigências do aumento dos padrões de segurança do transporte aéreo e protecção ambiental;
- É um sector designado de capital intensivo devido a necessidade de grandes investimentos em capital de modo a fazer face a inovação tecnológica exigida.

3.4. Motivação para a Liberalização do Mercado de Transporte Aéreo

O Protecționismo Estatal, tal como foi constatado anteriormente, tende a arrastar consigo grandes efeitos negativos, pois o mercado apresenta uma política que restringe a concorrência, muita das vezes em benefício da companhia aérea nacional. As políticas protecționistas são susceptíveis de levar os seus mercados a formação de Monopólios dado o poder de mercado atribuído as empresas protegidas. Verifica-se uma ineficiência no mercado, que causa uma perda de bem-estar social pois a oferta dos serviços no mercado é reduzida e os preços tendem a não estar ao alcance dos consumidores.

Entretanto, para garantir maiores níveis de eficiência do MTA, os governos liberalizam progressivamente os seus mercados. Este processo induz uma maior competitividade entre as empresas concorrentes, através da qual as mesmas pretendem mostrar o seu potencial para atrair e fidelizar mais clientes. Para tal, as empresas introduzem novas estratégias de actuação no mercado, de modo a garantir a sua sobrevivência. “Pois as transformações sucessivas verificadas no ambiente competitivo e a um ritmo cada vez mais crescente, colocam às empresas a exigência de responder apropriadamente ao mercado, de forma a garantirem a sustentabilidade e o sucesso da sua actividade” (Teles 2006: VII).

No MTA, os fenómenos da globalização² e da evolução tecnológica vem modificando consideravelmente as relações comerciais e o ambiente de negócios. Neste contexto, a liberalização do transporte aéreo é uma política que pretende dar resposta a estes fenómenos.

Um dos factores que levam à liberalização do transporte aéreo, é o aumento do estímulo à concorrência entre os operadores aéreos, devido à abertura do espaço aéreo. Este aspecto, induz as companhias aéreas a preocuparem-se mais com a qualidade dos serviços oferecidos.

A **globalização** é um dos processos de aprofundamento da integração económica, social, cultural, política, que teria sido impulsionada pelo barateamento dos meios de transporte e comunicação dos países do mundo no final do século XX e início do século XXI. É um fenómeno gerado pela necessidade da dinâmica do capitalismo de formar uma aldeia global que permita maiores mercados para os países centrais (ditos desenvolvidos) cujos mercados internos já estão saturados. O processo de Globalização diz respeito à forma como os países interagem e aproximam pessoas, ou seja, interliga o mundo, levando em consideração aspectos económicos, sociais, culturais e políticos. Com isso, gerando a fase da expansão capitalista, onde é possível realizar transacções financeiras, expandir seu negócio até então restrito ao seu mercado de actuação para mercados distantes e emergentes, sem necessariamente um investimento alto de capital financeiro, pois a comunicação no mundo globalizado permite tal expansão, porém, obtêm-se como consequência o aumento acirrado da concorrência. (Wikipedia)

Concretamente em Moçambique, segundo IACM (2003), uma das razões apontadas para a liberalização do MTA é de carácter estratégico do governo, que tem em vista o incremento do fluxo de turistas, tendo em consideração que o país tem potencial na indústria de turismo³ e que o transporte aéreo tem o papel de fomentar determinados sectores de actividade.

Citando, ainda, a instituição reguladora da Aviação Civil no País, Moçambique tem sofrido pressões internas e externas, para a abertura do espaço aéreo a mais operadores quer nacionais, quer estrangeiros, em que o grande objectivo é a existência de tráfego regular de modo a estimular o desenvolvimento acelerado do turismo. Mas um dos grandes constrangimentos verificados é, por um lado, a inexistência de um quadro legal a altura da realidade do país. Um quadro legal bem definido garante a igualdade de condições a todos os operadores, sendo este um dos grandes factores que impulsiona a liberalização do transporte aérea. Por outro lado verifica-se a necessidade de grandes investimentos em infra-estrutura, sendo de destacar a construção e reabilitação dos aeroportos nacionais de modo a corresponder com o fluxo de tráfego aéreo em condições de liberalização aérea.

É importante referir que em grande parte dos países do mundo, consolidou-se a liberalização dos seus MTA quando sentiram que estavam criadas as condições internas de competição (estabilidade Política e económica, infra-estruturas, condições tecnológicas entre outras). A título de exemplo, “a liberalização do sector de transporte aéreo nos Estados Unidos da América deu-se, em 1978, por se considerar que a indústria tinha atingido a sua maturidade e era capaz de sobreviver às condições de um mercado aberto, sujeitas às forças da concorrência, em vez de continuar a actuar sob regulamentação económica,” (Teles 2006:42).

De forma resumida o processo de liberalização, pode ser visto num âmbito global, como uma política necessária para promover o desenvolvimento da indústria aeronáutica mundial, pois, “traz consigo melhores e novos serviços, dentre outros: o crescimento do tráfego aéreo e económico e a geração de emprego” (Soutelino 2008: 35).

Uma das estratégias adoptadas pelas companhias aéreas tem sido a formação de acordos comerciais com várias outras companhias de diferentes países. Esses acordos servem para as

³ Segundo Teles (2006: 21), “o sector de transporte aéreo é significativo para o turismo, crescendo ambos em termos paralelos, constituindo-se como dois segmentos interdependentes. Quaisquer alterações realizadas em política de aviação terão impacto na evolução do turismo, seja de uma forma adversa seja de uma forma benéfica”.

mesmas levarem a sua marca para outros mercados e deste modo garantirem a sua posição na liderança do MTA. Através de acordos comerciais de partilha de código⁴, *interline*⁵, entre outros, a LAM, proporciona aos seus clientes, por exemplo, a compra a partir das suas lojas de venda em Maputo bilhetes com o itinerário seguinte: Maputo - Lisboa – Bruxelas – Lisboa – Maputo a preços promocionais, sem que tenha equipamento próprio a operar determinadas rotas, isto é na rota Maputo – Lisboa – Maputo a LAM e TAP firmaram acordos de partilha de código e no percurso Lisboa – Bruxelas – Lisboa a LAM efectuou acordos de *interline* com a TAP.

3.5. Resultados do Processo de Liberalização a Nível Internacional

O primeiro resultado imediato da liberalização é o aumento do tráfego aéreo, isto é, entrada de mais operadores aéreos nos mercados liberalizados.

Segundo um estudo efectuado pela Intervistas – GA2 Consulting (2006: 17), como resultado da liberalização na União europeia, a expansão do tráfego estimulou o desenvolvimento de ambos os sectores de transporte aéreo e de turismo, além de outras indústrias. Portanto, a liberalização gerou 1,4 milhões de empregos a tempo integral e ainda resultou num crescimento do PIB em \$ 85 bilião de dólares americanos (62 mil milhões de Euros).

Um espaço aéreo liberalizado, faz com que o transporte aéreo não se restrinja a operadores aéreos nacionais e que também não se restrinja a determinado tipo de regulamentação constituído por uma série de acordos bilaterais, negociados pelos governos de cada país. Como resultando do processo verifica-se ainda aumento da oferta de serviços aéreos, dado o aumento da concorrência no mercado.

⁴ Segundo Soutelino (2008:28), **Partilha de código** significa cooperações comerciais entre concorrentes cujo código de identificação de voo de uma empresa aérea é vendido em voo operado por outra empresa aérea, com a previsão de que uma empresa comercialize e emita bilhetes de voos operados pela outra empresa. Este acordo, possibilita a companhia aérea maior planificação de voos a uma escala maior e expansão do seu mercado a um custo menor.

⁵ **Acordo de interline-** trata-se de um acordo comercial voluntário entre diferentes companhias aéreas, que permite que o passageiro com diferentes itinerários de viagem continue a sua viagem com outras companhias aéreas diferentes da que inicialmente iniciou a viagem, (Wikipedia).

O processo de liberalização contribui grandemente para a formação de alianças estratégicas⁶ a nível internacional com o objectivo de garantir a sobrevivência das companhias aéreas aliadas, a expansão de serviços, a racionalização das operações numa escala mundial. Garante, também, a melhoria da qualidade dos serviços prestados em que o grande beneficiário é o cliente. As alianças⁷ visam principalmente complementar as redes das companhias e multiplicar suas oportunidades de tráfego. Como resultado o número de alianças entre operadores aéreos internacionais tem vindo a aumentar e deste modo os clientes beneficiam-se de múltiplas escolhas em serviços de transporte aéreo a custos consideravelmente menores.

3.5.1. Vantagens da Liberalização do Transporte Aéreo

Um dos primeiros efeitos da liberalização, consiste em permitir a entrada de companhias estrangeiras em mercados até então acessíveis apenas a companhias nacionais, isto é, induz uma maior concorrência no sector, provocando uma dinâmica competitiva no mercado, que origina grandes mudanças no acesso populacional e territorial do transporte aéreo, devido a crescente oferta de voo e rotas, originadas pelo processo de liberalização.

Verifica-se uma descentralização que faz com que a determinação de preços e quantidades fique por conta da interacção mútua entre as forças da demanda e oferta.

Almeida (2003:35), refere que a liberalização induz o mercado a mudança de políticas proteccionistas dominantes em empresas aéreas nacionais, que dão grandes vantagens as mesmas em relação as novas entradas ou empresas aéreas menores, devido a tradição e imagem de grandes empresas. Geralmente, quando ocorre abertura do MTA a outros operadores, verifica-se uma tendência de redução dos preços, originando ganhos de eficiência

⁶ Segundo Mata (2007:219) **Alianças estratégicas** são aquelas nas quais duas empresas trocam participações no respectivo capital.

⁷ As grandes alianças actuais entre companhias aéreas são **Star Alliance** criada em 14 de Maio de 1997 entre: Lufthansa, United airlines, SAS, Thai airways e Air Canadá; **Oneworld** criada em 22 de Setembro de 1998 entre: British airways, American airlines, Cathay Pacific e Qantas; e a **Sky Team**- criada em 22 Junho de 2000 entre: Air France, Delta Airlines, Korean Airlines e AeroMéxico, (Almeida 2003:37). Actualmente, apenas três companhias aéreas africanas, fazem parte das grandes alianças mundiais de companhias aéreas, a Egypt Air (juntou-se a *Star Alliance* como membro em 2008), a Kenya Airways (juntou-se a SkyTeam como membro associado em 2007) e South African Airways (juntou-se a Star Alliance como membro em 2006), (Ssamula 2009: 7).

produtiva e dinâmica que ocorrem devido ao aumento da concorrência e consequente aumento do volume de tráfego. São criadas maiores oportunidades de expansão dos serviços aéreos e de redução de custos, motivadas por operações em maior escala.

Dado o ambiente competitivo originado pela liberalização do transporte aéreo, ocorre no mercado uma maior criatividade e inovação, por um lado, em termos de estratégias competitivas de fornecimento de melhores serviços com o objectivo de fidelizar os seus clientes. São exemplo de algumas das estratégias: a criação de sofisticados sistemas de reservas computadorizados, programas de passageiros frequentes, (*frequent flyer program /FFPs*), operações de Partilha de código. Por outro lado, a concorrência no sector de transporte aéreo, tem vindo a proporcionar um número expressivo de inovações no campo da tecnologia de informação e comunicação, em termos de *hardware* bem como de *software*.

Geralmente, observa-se o aparecimento de companhias aéreas designadas de *Low – Cost/Low-fare carrier*⁸ que são definidas como companhias de baixo custo, que em contrapartida, podem oferecerem preços bastante reduzidos.

Assinale-se que na Europa, após dez anos de liberalização, a indústria de transporte aéreo caracteriza-se como um sector de rápido crescimento dinâmico e competitivo. Tendo-se verificado, aumento do número de voos regulares, companhias a operar no mercado e expansão significativa de rotas. Observou-se ainda um maior estímulo a concorrência que provocou alterações nos preços, estando agora mais próximos do consumidor e o surgimento de companhias áreas de baixo custo.

3.5.2. Desvantagens da Liberalização do Transporte Aéreo

Em contrapartida, a liberalização do mercado de transporte aéreo pode originar um crescimento acelerado do tráfego aéreo causando congestionamento, com tendência a pressionar as infra-estruturas aeroportuárias e o espaço aéreo. A questão do congestionamento, é um problema de difícil resolução, dado que o processo de transformação

⁸ *Low – Cost/Low-fare carrier*: Caracterizam-se por apresentar uma tecnologia bastante inovadora que contribui para a redução dos seus custos operacionais, desde disponibilização de todo o serviço virtualmente em *on-line*, por internet, através do qual o cliente efectua a reserva, compra de bilhete, sendo o *check-in* efectuado muitas das vezes por terceiros ou mesmo em *on-line*, dispensando em grande escala o capital humano para o fornecimento de tais serviços. Operam, normalmente voos de curta duração, que por conta disso são desprovidos de serviços de *caterings*.

de um aeroporto ou a construção de um novo é muito moroso e acarreta elevados custos. Neste contexto, torna-se difícil dar uma resposta imediata ao provimento de infra-estruturas aeroportuárias.

Pode também originar aumento de atrasos nos voos, motivado pelo elevado nível de congestionamentos nos aeroportos, principalmente em horários de pico, primeiras horas do dia e final do dia.

Destaca-se, ainda, como desvantagem da liberalização, o aumento da pressão sobre a rentabilidade das empresas, pois, a liberalização, pressupõe que no mercado se verifique uma maior competitividade. “E como o sector da aviação civil é caracterizado por uma concorrência intensa, muita das vezes as empresas apresentam uma rentabilidade muito baixa que conseqüentemente pode levar a falência de muitas delas,”(Samuelson 1999: 310).

Verifica-se uma racionalização das operações das empresas aéreas com base na rentabilidade das rotas, isto é, maior concentração das empresas aéreas em rotas de maior fluxo de tráfego, onde podem operar com aviões de maior porte em detrimento de rotas pouco rentáveis. A título de exemplo, “ocorreu na Europa o abandono de rotas menos rentáveis, tendo como preferência os aeroportos HUB⁹ ponto de centralização de passageiros com a desvantagem para as pequenas comunidades,” (Teles 2006:45/46).

Por último, a liberalização cria maior instabilidade nas empresas aéreas, devido à possibilidade de reacções inesperadas das empresas concorrentes.

⁹ Segundo Almeida (2003:36), **Hub** é um aeroporto com elevada percentagem de tráfego e que para determinada transportadora centraliza o maior número de voos; partida, destino ou ligação.

3.6. Impactos Económicos da Liberalização do Transporte Aéreo

A Liberalização do transporte aéreo constitui um novo patamar de globalização. Segundo Grancay (2009), os impactos proporcionados pela liberalização podem ser directos, indirectos, induzidos e catalisadores (efeito exercido sobre o outro). A magnitude dos impactos é determinada por vários factores, incluindo multiplicador da liberalização do transporte aéreo, saturação do mercado e do grau de liberalização de outros sectores. Os ganhos das companhias aéreas que reflectem o aumento da eficiência derivam de economias de escala¹⁰, economias de escopo¹¹ e densidade económica. Do lado da procura, os passageiros desfrutam de melhores escolhas de destinos disponíveis, maior frequência de serviços e novos modelos de negócios, como se pode verificar por exemplo com a entrada de operadores de baixo custo (*low-cost carriers*) para o mercado da UE na segunda metade da década de 1990.

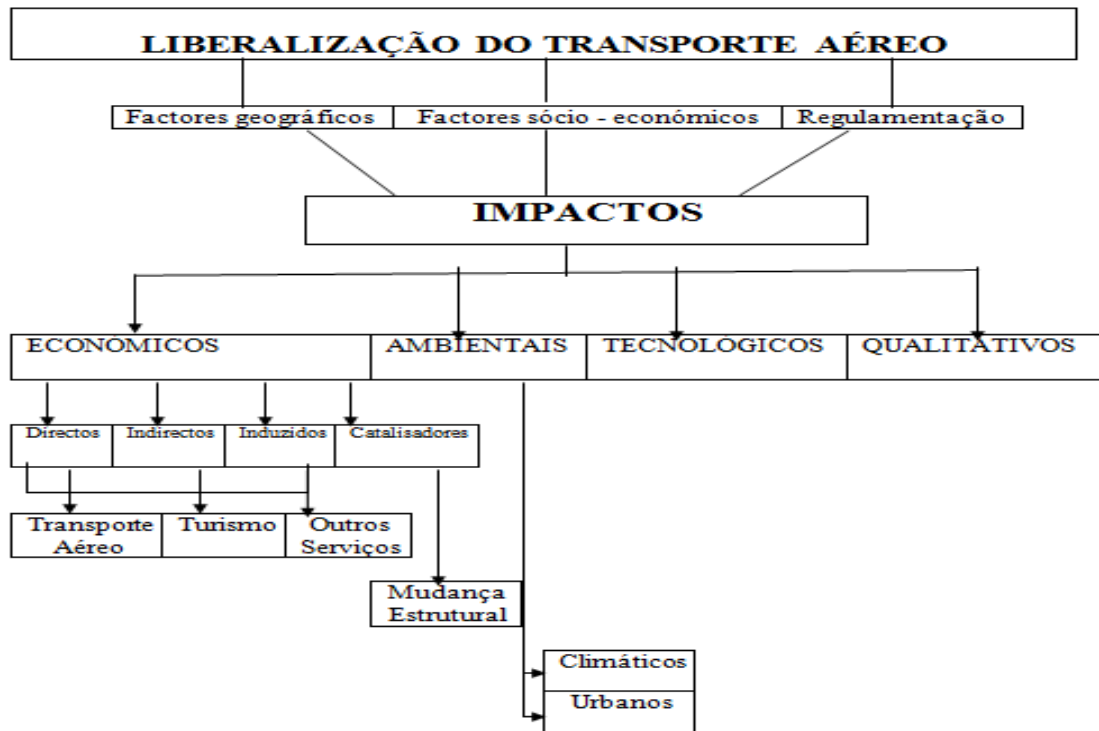
Os impactos da liberalização dos transportes aéreos são divididos em quatro grupos: económicos, ambientais, desenvolvimento de novas tecnologias e outras mudanças qualitativas, como pode ser observado na Figura 1, demonstrado abaixo. O presente trabalho dará maior ênfase aos impactos económicos da liberalização do transporte aéreo.

De referir que a Figura 1, abaixo, dá uma visão esquemática das diferentes dimensões alcançadas com a liberalização do transporte aéreo e as relações entre elas. Importa salientar que os impactos da liberalização, não só, são influenciados por mudanças no âmbito regulamentar, mas também, por vários outros factores. Estes incluem características geográficas e sócio-económicas das diferentes regiões, como a distância entre os mercados, o seu tamanho, a densidade populacional existente, barreiras geográficas, o poder aquisitivo, a situação económica global, entre outras.

10 **Economias de Escala** ocorrem quando o custo médio se reduz com o aumento da escala de produção da empresa. A importância das economias de escala, vem do facto de, através delas ser possível determinar a dimensão óptima das empresas e a estrutura dos mercados. Sendo que, a dimensão das empresas varia muito de mercado para mercado, pois está largamente ligada às tecnologia empregues nos diferentes sectores. (Mata: 2007; 120)

11 **Economias de Escopo** surgem quando um certo número de produtos diferentes pode ser produzido de modo mais eficiente em conjunto do que por empresas separadas. (Samuelson: 1999;305)

Figura 1. Esquema das Diferentes Dimensões Alcançadas com a Liberalização do MTA



Fonte: Grancay (2009: 2)

Impactos directos da liberalização (D)

A liberalização actua sobre a conduta das entidades que exercem a actividade em causa. No caso do transporte aéreo, os impactos directos incluem todas as alterações no emprego, valor acrescentado ou no produto total, que pode ser imediatamente atribuídos a alterações do nível de tráfego aéreo. Essas alterações afectam as companhias aéreas, aeroportos, agências de assistência em terra, os produtores de aeronaves, fornecedores de matéria-prima e de manutenção e de outras empresas cuja actividade principal envolve a aviação comercial.

Neste contexto, entre os impactos directos da liberalização podem ser identificados o emprego, a renda, e outros benefícios gerados por aqueles que trabalham directamente nas empresas aéreas ou que directamente contribuem nas actividades de transporte aéreo (definição adaptada do livro de Ansarah 2000:124).

Resumidamente, os impactos directos da liberalização representam o impulso que se verifica no MTA, dado o aumento do tráfego aéreo que ocorre com a entrada de mais empresas aéreas no referido mercado.

Impactos indirectos da liberalização (I)

São definidos como aqueles que provém das empresas que suprem serviços e produtos para empresas directamente envolvidas na economia do sector de transporte aéreo (definição adaptada do livro de Ansarah 2000:124).

Os impactos indirectos envolvem a cadeia de suprimentos de empresas ou entidades que realizam a actividade primária. Maior número de voos exige maior número de encomendas de combustíveis e serviços de bordo. Maior número de passageiros aumenta o volume de negócios do aeroporto. A liberalização do transporte aéreo origina maior demanda de transporte aéreo, dada a redução dos preços, facto este que expande a rede de todo o serviço de apoio relacionado com o tráfego aéreo. De forma resumida, os impactos indirectos envolvem entre outros, o crescimento de aquisições pelas companhias aéreas, aeroportos e fabricantes de aeronaves, bem como o desenvolvimento da indústria hoteleira e turismo. Eles também incluem a actividade de construção nos aeroportos e serviços prestados pelos centros de atendimento. É evidente que a magnitude dos impactos indirectos é principalmente influenciada pela extensão dos impactos directos. Portanto os impactos indirectos são computados como $I = a.D$, onde a é um coeficiente específico de mercado que determina a magnitude dos referidos impactos indirectos. De referir que todos os impactos indirectos - receita, emprego e renda - são oriundos do total das receitas directas geradas pela actividade de transporte aéreo.

Impactos induzidos da liberalização (N)

Podem ser definidos como todo o emprego, receita/valor agregado, produção e taxas geradas pelas despesas provenientes dos ganhos dos empregados das actividades relacionadas directa e indirectamente com o serviço de transporte aéreo. Portanto o impacto induzido pode ser compreendido como um verdadeiro efeito multiplicador na economia (definição adaptada do livro de Ansarah 2000:125).

Sendo assim, os impactos induzidos da liberalização, surgem quando as pessoas empregadas, directa e indirectamente, em serviços de transporte aéreo usam os seus ganhos para comprar outros bens e serviços. Um piloto pode usar uma parte do seu salário para comprar computador. Isso representa lucro para o vendedor de computador, que poderia, posteriormente gastá-lo em uma livraria, a livraria pode gastá-lo em um supermercado etc. O processo continuará de forma cíclica. Assim, o aumento no salário de uma pessoa se transforma em aumento de salários de muitas famílias. Esse processo é conhecido como efeito

multiplicador. Se a liberalização dos transportes aéreos, directa ou indirectamente cria “n” novos empregos, a renda nacional aumentará, $[\Delta Y = \sum_{i=1}^n W_i]$, onde ‘ W_i ’ é o salário do empregado ‘ i ’. Uma parte dessa renda será poupada e o restante será gasto, dependendo da propensão a consumir (c) e propensão a poupar (s). A mudança no consumo $[\Delta C = c.\Delta Y]$ cria novas receitas para outras entidades do mercado que consomem uma parte dele e poupam o resto. O efeito multiplicador total na sua versão mais simples pode ser computado como $[\beta.\Delta Y = \Delta Y / s]$, onde β é um multiplicador. Como resultado destes impactos induzidos iguais à soma dos impactos directos e indirectos multiplicados pelo multiplicador: $[N = \beta. (D + I)]$, ou seja, $[N = \beta. (D + a.D)]$.

Impactos catalíticos da liberalização (C)

São um grupo muito vasto e variado. Podem ser definidos como aqueles provenientes de todo emprego, receita/valor agregado, produção e taxas geradas pela expansão da actividade económica, como resultado da acessibilidade do mercado em função da liberalização do transporte aéreo (definição adaptada do livro de Ansarah 2000:125).

Eles compreendem uma rede de efeitos económicos (por exemplo, receita, emprego e renda) provenientes da contribuição do transporte aéreo para o turismo e o comércio (efeitos do lado da demanda) e a longo prazo, as contribuições do uso de transporte aéreo na produtividade e no crescimento do PIB (desempenho da economia do lado da oferta).

Os impactos catalisadores incluem os efeitos da liberalização do transporte aéreo sobre a economia nacional que não podem ser descritos como directos, indirectos ou induzidos. Como resultado das mudanças que ocorrem no mercado provocadas pela liberalização, pessoas alteram os seus padrões de consumo, viajam para diferentes destinos, as empresas focalizam novos mercados, alterar seus métodos de produção, etc. A maioria dos impactos catalisadores é completamente difícil de medir. Eles devem ser vistos como indicadores de qualidade, em vez de indicadores quantificáveis.

Existem vários tipos de impactos catalisadores:

a) Impactos catalisadores do lado da demanda. Entre os impactos catalisadores podem-se distinguir dois: Efeitos sobre o Turismo e Efeito sobre o Comércio.

- **Efeitos sobre o Turismo** – Segundo Grancay (2009:10), um dos impactos da liberalização do transporte aéreo é o incremento do número de passageiros que suportam o consumo no sector do turismo. Isto pode ser visto, literalmente, em todos os segmentos do turismo, começando com hotéis, restaurantes, bares, discotecas. Tendo em consideração que em muitos países em desenvolvimento o sector do turismo desempenha um papel preponderante na economia, a liberalização do transporte aéreo constitui um elemento importante do seu sucesso. O turismo facilita a redução da pobreza através da geração do crescimento económico, oferecendo oportunidades de emprego e aumento de cobrança de impostos, e favorecendo o desenvolvimento e a conservação das áreas protegidas e do meio ambiente. As economias com alto crescimento durante a última década em África (por exemplo: Maurícias, Tunísia, Egipto, Gana), tendem a ser economias em que o sector do turismo é fundamental para a actividade económica".
- **Efeito sobre o Comércio** – A liberalização do transporte aéreo abre novos mercados para muitas empresas, como resultado de novos destinos, melhores conexões e maiores frequências de voos oferecidos. Segundo Entrevistas-Ga2 Consulting (2006), verifica-se uma maior procura de produtos existentes, devido ao incremento do fluxo do comércio impulsionado pela capacidade de expansão do sistema de transporte aéreo que serve de apoio a estes investimentos.

b) Impactos catalisadores do lado da oferta. Destes distinguem-se: Efeitos sobre o investimento, Efeito sobre a Produtividade, Efeito no mercado de trabalho e Efeitos estruturais.

- **Efeitos sobre o investimento** - um dos factores mais importantes nas corporações transaccionais a ter em conta na tomada de decisões sobre a localização da sede de uma determinada empresa é a proximidade de um aeroporto internacional. Este facto é comprovado por inúmeras pesquisas realizadas. Por exemplo, de acordo com Grancay (2009:10), cerca de 10 % do aumento na oferta de voos intercontinentais envolve cerca de 4 % do aumento no número de matrizes localizadas na área urbana correspondente. Uma série de pesquisas apontam para o impacto do transporte aéreo sobre a localização do investimento. Várias pesquisas referem que, a maioria das empresas na Europa consideram o segmento de transporte internacional um factor essencial para decidir onde localizar.
- **Efeito sobre a Produtividade** – De acordo com Grancay (2009:10), a liberalização do transporte aéreo, pode melhorar a produtividade e a eficiência das economias, por exemplo, aumentando o potencial de mercado em que as empresas operam, permitindo que as empresas gerem economias de escala; incentivando as empresas a implementar as melhores práticas internacionais de negócios na produção e distribuição, por exemplo, *just-in-time* (em tempo real) e reforçar as pressões competitivas sobre as empresas. Não surpreendentemente, os sectores de alto crescimento da economia - especialmente em indústrias baseadas no conhecimento - são tipicamente entre os mais dependentes dos serviços aéreos.
- **Efeito no mercado de trabalho** – a rede de transporte aéreo também ajuda a melhorar o desempenho económico, tornando mais fácil para as empresas atraírem funcionários de alta qualidade, melhorando a oferta de trabalho de uma região ou país. Isso é importante para altos funcionários e profissionais, para quem boas ligações internacionais podem ser uma influência na sua decisão a respeito de onde vivem e trabalham, (Grancay 2009:10),

Ele permite a migração inter-regional da força de trabalho - o factor mais importante é diminuir o tempo necessário para efectuar ligações a partir de casa para o trabalho. No entanto, a migração é um fenómeno bidireccional e, portanto, pode levar ao ganho de cérebros, bem como fuga de cérebros.

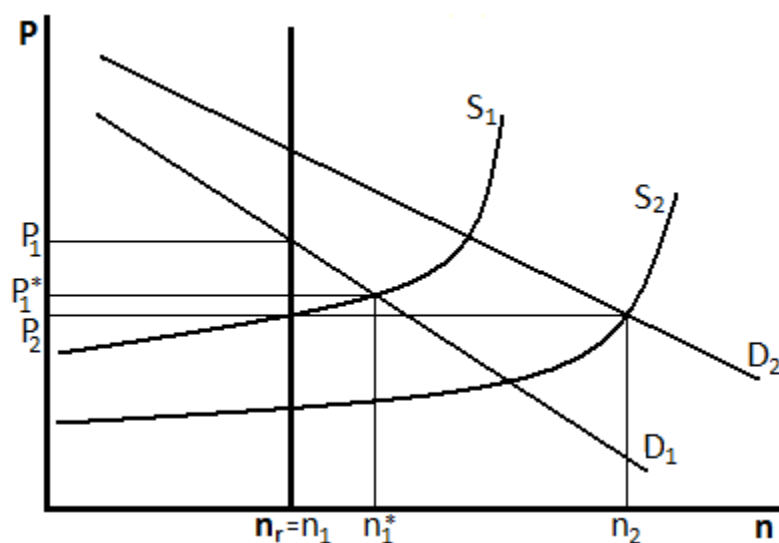
- **Efeitos estruturais** - o impacto mais importante e permanente da liberalização dos transportes aéreos é a mudança da estrutura do mercado. Segundo Grancay (2009:10), os produtores nacionais obter um acesso mais fácil aos mercados estrangeiros;

inversamente, favorece a concorrência no mercado que ocorre devido à entrada de exportadores estrangeiros. Isto leva a grandes mudanças na matriz das vantagens comparativas da economia. Essas mudanças são permanentes. Por exemplo, é literalmente impossível desenvolver uma economia baseada em mercados restritos sem acesso à rede rápida e confiável de transporte aéreo. Os impactos catalisadores directos, indirectos e induzidos na sua combinação levam a uma mudança no Produto Interno Bruto de uma economia.

3.6.1. Impactos da Liberalização Sobre as Curvas de Oferta e Demanda

Do ponto de vista macro-económico os efeitos da liberalização levam a um deslocamento das curvas da oferta e da demanda para a direita, como demonstra o Gráfico 1.

Gráfico 1: Curvas da Oferta e da Demanda



Fonte: Grancay (2009:3)

De acordo com Grancay (2009:3) em um ambiente proteccionista as curvas de demanda e de oferta situam-se em D1 e S1, respectivamente. O transporte aéreo entre dois países é regido por acordos bilaterais de serviços aéreos restritos, através do qual as empresas obtêm limitações fixas de capacidade e de preços dificultando a cooperação das alianças. O limite de capacidade (n_r), implica que, a todas as companhias aéreas que actuam no mercado só são permitidas o transporte de (n_r) passageiros. No entanto, a este nível de tráfego aéreo, existe

um excesso da demanda sobre a oferta, isto é, o número de passageiros que pretendem viajar excede o número de lugares oferecidos. Por conseguinte, as tarifas aéreas são fixadas acima do nível de equilíbrio $P1^*$. Entretanto para as companhias aéreas os custos em (P1) são muito inferiores em relação aos custos em (P2). Ao nível de (P1) as companhias aéreas obtêm ganho elevados e não têm incentivos para aumentar a sua eficiência e investir em pesquisa e desenvolvimento.

A liberalização do transporte aéreo que consiste em abolir a restrição de capacidade, afectará tanto o número de passageiros bem como as tarifas aéreas. Os preços das passagens aéreas vão cair para $P1^*$, levando a um aumento de tráfego para $n1^*$ passageiros. Entretanto as companhias aéreas, com o propósito de não obterem prejuízos, terão que adoptar novos procedimentos de redução de custos e investir no aumento da eficiência.

Suponha-se que dois países realizam a plena liberalização dos serviços aéreos (por exemplo, assinam um contrato *Open Skye* /céu aberto). Cada operador no mercado estará habilitado a oferecer voos entre os dois pontos dos dois países, sem limitações na capacidade, frequência ou preço. Além disso, dada a possibilidade das companhias aéreas formarem alianças estratégicas, observa-se no mercado um deslocamento para fora de ambas as curvas da oferta e demanda. As companhias aéreas serão autorizadas a coordenar as suas actividades, racionalizar os planos de voo e oferecer melhores ligações. Neste sentido, as companhias aéreas, serão capazes de transportar mais passageiros do que antes com os mesmos custos totais resultantes da combinação de economias de escala, economias de escopo e densidade económica. Portanto, a curva original da oferta o $S1$ passará para $S2$. E o deslocamento para fora da curva de demanda (de $D1$ para $D2$) pode ser atribuído a estratégias das companhias aéreas em reforçar a rede de destinos, desenvolvimento de programas conjuntos de passageiro frequente e aumento global do número de serviços oferecidas, fazendo com que mais pessoas estejam dispostas a voar à um nível de preços inalterado.

Segundo Grancay (2009:4), considerando *ceteris paribus*, o Gráfico 1, demonstra que a liberalização do transporte aéreo leva a menores custos e maior número de passageiros. A correlação entre o grau de liberalização e o fluxo de tráfego parece ser forte. No entanto, os efeitos sobre as tarifas aéreas são discutível, a direcção de sua mudança depende do formato das curvas de oferta e demanda. Levando em conta os custos mais baixos suportados pelas companhias aéreas uma diminuição do preço das passagens aéreas pode ser previsível. A evidência empírica mostra que nem sempre este pode ser o caso.

CAPÍTULO IV - ESTUDO DE CASO

4.1. Enquadramento Legal da Liberalização do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique e Implementação do Protocolo de Yamoussoukro

O transporte aéreo público e privado está sujeito às condições e requisitos estabelecidos em regulamentação específica e nos acordos, tratados, protocolos e convenções de que a República de Moçambique faz parte. Neste contexto, Moçambique aderiu à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, designada por Convenção de Chicago. A nível do continente africano, o país subscreveu a Declaração de Yamoussoukro (DY) sobre a liberalização do transporte aéreo africano e a nível regional aderiu ao Protocolo da SADC sobre os transportes comunicações e meteorologia.

A SADC, constitui uma das mais antigas organizações regionais a nível de África. Deu grandes contributos no processo de integração regional e associado a isto, surgiu a ideia de liberalização que está a ocorrer a nível do continente africano. Desta feita, a SADC influenciou vários outros acordos, incluindo o acordo de Yamoussoukro, que possui um âmbito continental.

O sector de transporte aéreo moçambicano encontra-se num processo de reforma legal visando criar condições de concorrência e, isso traduz-se na adopção de medidas de natureza diversa, designadamente, a aprovação do respectivo quadro legal, a criação de mecanismos institucionais e infra-estrutura necessária, entre outros.

Com o decreto n° 39/98, de 26 de Agosto, foi aprovado o Regulamento do Exercício das Actividades de Transporte Aéreo e Trabalho Aéreo Público, denominado Regulamento do Transporte Aéreo. Este regulamento, estabelece entre outras as seguintes regras: Licenciamento de operadores aéreos, regime jurídico de exploração dos serviços de transporte aéreo, nos segmentos doméstico, regional e intercontinental e, aborda também, a certificação das aeronaves.

No mercado doméstico, à luz do Regulamento de Transporte Aéreo, reserva-se o direito da exploração do referido segmento, exclusivamente para operadores aéreos nacionais, em conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Em relação ao acesso à exploração de serviços aéreos nas rotas regionais (intra-África) e intercontinentais por parte de operadores aéreos nacionais aplica-se a designação em acordos bilaterais sobre serviços aéreos, celebrados entre os governos de Moçambique e os dos países interessados. Antes da liberalização do mercado regional, prevaleciam os acordos bilaterais entre os países em regime de monodesignação, isto é, um operador aéreo podia ser designado em cada rota regional e/ou intercontinental.

Moçambique é signatário do Tratado de Abuja (TA), assinado em 3 de Junho de 1999, em Abuja, que cria a Comunidade Económica Africana (CEA) que, por sua vez, foi ratificado pela Resolução n.º 1/92, de 30 de Março. O TA tem como objectivos, a normalização das políticas dos Estados partes relativas ao transporte aéreo, de modo que sejam eliminadas as barreiras físicas que entravam a livre circulação de pessoais, bens e serviços, e ao desenvolvimento harmonioso e integrado do transporte a nível do continente africano.

Declaração de Yamoussoukro

De modo a cumprir-se com os objectivos do TA, houve a necessidade dos Ministros africanos responsáveis pela aviação civil reunirem-se em Yamoussoukro, Costa do Marfim, a 14 de Novembro de 1999, tendo aprovado a Decisão de Yamoussoukro (DY), que entrou em vigor a 14 de Agosto de 2000. A DY refere-se a liberalização gradual do mercado de transporte aéreo intra-África.

Até 1988, os países africanos não estavam preparados para introduzir o sector privado nas suas políticas, particularmente no que diz respeito ao transporte aéreo, por tratar-se duma questão que toca com a soberania dos Estados. Tanto as companhias aéreas, bem como, as liberdades de tráfego aéreo estavam sob controlo exclusivo do governo.

Devido a necessidade de revisão do transporte aéreo que era concebido como um elemento fundamental para o desenvolvimento dos Estados africanos, foi adoptado uma nova política conhecida como a Declaração de Yamoussoukro, DY¹². Esta constituiu uma medida

¹² Com a DY esta em vista a integração das companhias aéreas africanas em matéria de cooperação. Mais especificamente, ela representa um convite para integrar o espaço aéreo em África, com vista ao alcance de um espaço aéreo único africano. A DY estabelece a liberalização do espaço aéreo a nível dos países africanos, facto este que pressupõe a entrada em operação de outras companhias aéreas que possam garantir a ligação com outros países e regiões estratégicas. (UNECA, 2001)

fundamental para a sobrevivência da indústria da aviação civil africana. A DY, tem sido uma importante fonte para o crescimento da aviação civil no continente africano pois consagra aspectos como, a necessidade de incentivos e financiamentos ao sector da aviação civil, adopção de medidas tendentes à criação de maiores companhias aéreas, flexibilidade na concessão de direitos de tráfego aéreo entre os países africanos, medidas estas que tem em vista promover a aviação civil africana.

4.2 Processo de Liberalização do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique

Dados obtidos através de entrevistas a gestores da LAM indicam que o processo de liberalização do seguimento de MTA doméstico iniciou no ano de 2004, estando apenas reservado a operadores nacionais, de acordo com as normas ditadas pelo IACM, que regem o transporte aéreo. A liberalização do MTA tem como consequência a alteração substancial das condições do quadro legal e proporcionam maiores oportunidades para a concorrência (Siteo, entrevista 2009).

O processo da liberalização do MTA doméstico em Moçambique deu lugar, em 2004, à entrada de uma nova companhia privada moçambicana de transporte aéreo, designada AIR CORRIDOR (AC), que actuou no mercado doméstico nos anos 2004 a 2007. Neste período intensificou-se largamente a disputa do referido mercado aéreo entre a AC e a LAM, especialmente nas rotas nacionais mais importantes do transporte aéreo do ponto de vista de maior tráfego aéreo (Maputo, Beira, Nampula e Pemba). E, um dos grandes impactos resultantes da entrada desta nova companhia aérea no mercado doméstico foi, a redução drástica dos preços das passagens aéreas aplicadas pelas duas transportadoras moçambicanas. Tratou-se de uma situação que trouxe benefícios para muitos consumidores, permitindo a mais pessoas a possibilidade de maior acesso territorial a preços mais baixos e com maiores opções de escolha, (Siteo, entrevista em 2009).

Atinente à consolidação da liberalização do MTA em Moçambique no contexto regional e de acordo com a DY, o Jornal Notícias (2009:4), cita o seguinte cronograma:

2008 – Manutenção da monodesignação na rota Maputo - Joanesburgo - Maputo e a avaliação casuística dual para os restantes pontos de entrada existentes;

2009 - Abertura à duodesignação regional, em todas as rotas correspondentes aos pontos de entradas regionais existentes;

2010 – Implementação da 5ª Liberdade do ar a nível da SADC. Esta consiste no 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 da nacionalidade da aeronave. Prevendo-se também a liberalização total do espaço aéreo em Moçambique para o mesmo período.

Com a liberalização do transporte aéreo a nível regional prevê-se, numa primeira fase, a abertura da rota Maputo Joanesburgo Maputo, devendo ocorrer de forma gradual dentro da União africana à luz da DY, como foi acima mencionado. O gradualismo deve-se ao facto de entrarem em concorrência companhias com um nível desigual de robustez, havendo daí, a necessidade de dar tempo para as companhias se adequarem às novas exigências do mercado.

Segundo IACM (2009), todas as rotas que ligam Moçambique aos países da SADC, serão abertas a mais de um operador de cada um dos lados, em sequência da liberalização do MTA no segmento regional. Moçambique tem Maputo como principal ponto de entrada para os voos intercontinentais, sendo Pemba, Nampula, Vilanculos como pontos de entrada para os voos regionais, definidos em função das características dos aeródromos e origem do tráfego.

4.3. Análise das Variáveis

A entrada do operador aéreo privado, AC, no mercado doméstico moçambicano, registado, em finais de 2004, como resultado da liberalização do referido mercado, foi um fenómeno que marcou a viragem no MTA em Moçambique. Não apenas devido à actuação de duas grandes companhias aéreas, nomeadamente LAM e AC, mas sobretudo porque, no período compreendido entre 2004 à 2007, O mercado tornou-se mais dinâmico e competitivo e, com grandes impactos nas diferentes variáveis que afectam o transporte aéreo. A LAM, a partir de então, começou a apostar em acções estratégicas com vista a garantir melhores níveis de satisfação do cliente. Por isso se afirma que a concorrência no mercado, traz consigo grandes benefícios, principalmente para os consumidores, pois os operadores aéreos, na disputa por

melhor posicionamento no mercado, apostam na modernização da sua empresa, proporcionando melhorias na qualidade, conforto e segurança, investimentos na formação dos seus colaboradores e, inovação nos seus processos e equipamentos.

A análise das variáveis foi efectuada com base nos dados recolhidos nas Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) e faz uma análise a três seguintes variáveis:

- Fluxo de tráfego aéreo de passageiros;
- Índice de pontualidade operacional (IPO);
- Índice de ocupação de passageiros (IOP).

4.3.1 Fluxo de Tráfego Aéreo de Passageiros

O fluxo de tráfego aéreo de passageiros é constituído essencialmente pela demanda de transporte aéreo e fortemente dependente do desempenho económico do país. Segundo Silveira (2007:114), o potencial de fluxo de tráfego é relatado por si próprio à produção e consumo das actividades entre os destinos A e B, ou ainda, em geral, a qualquer actividade sócio económica.

Por outras palavras, o fluxo de tráfego de passageiros, é essencialmente derivativo, pois o passageiro obtém maior utilidade, dependendo das actividades que realizará no destino, tais como lazer, negócios, entre outras actividades. Por outro lado, o fluxo de passageiros é essencialmente condicional pois, as acções do mercado influenciam o nível e tipo de demanda.

Segundo Banze (2009), os factores que estimulam o tráfego aéreo são:

- A renda disponível dos viajantes e o nível e tipo de actividade economia;
- O preço dos bilhetes aéreos;
- Aspectos relacionados com qualidade e disponibilidade de serviços (segurança, conforto, frequência);
- Aspectos étnicos culturais;
- Ligações comerciais;
- Atractividade do destino para lazer;
- Número de dias disponíveis para férias (por exemplo a China tem apenas 5 dias, os EUA 10 dias)
- Vantagens na localização geográfica.

Entretanto, existe uma relação quer positiva ou negativa, entre os factores acima mencionados e o fluxo de tráfego aéreo.

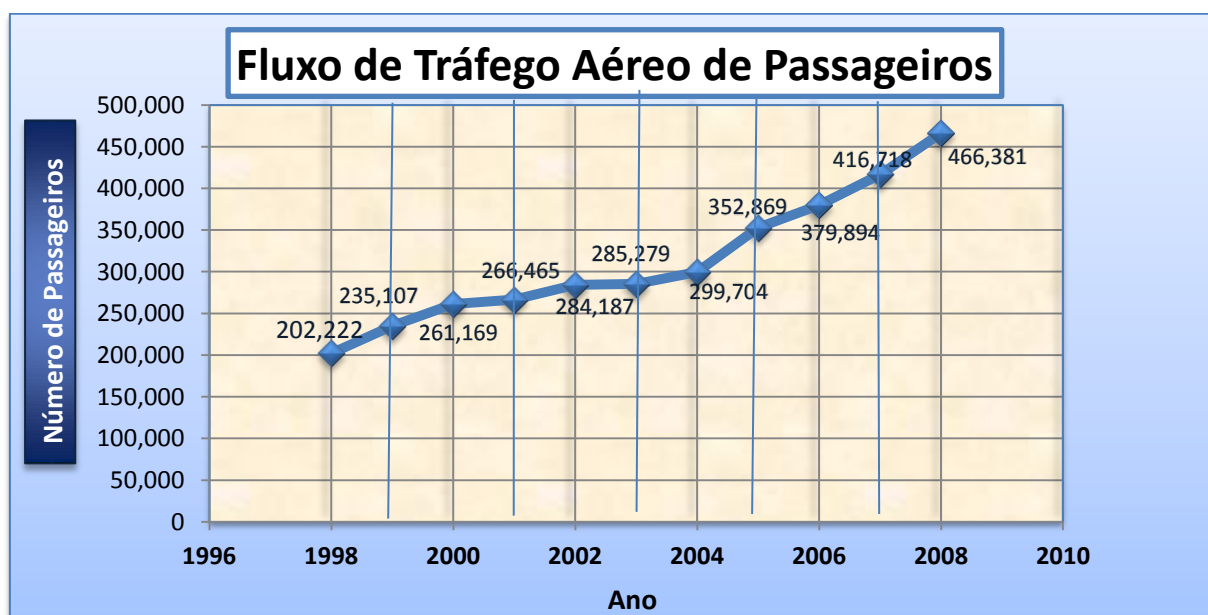
No tocante ao **rendimento disponível** existe uma relação positiva entre o mesmo e a demanda por viagens de lazer, isto é, à medida que o rendimento disponível aumenta, também eleva-se a demanda por viagens de lazer, embora não na mesma proporção.

O **preço das passagens aéreas** apresenta uma relação negativa no que concerne à demanda por viagens aéreas, isto é, quanto maior for o preço das passagens, menor será o fluxo de tráfego aéreo ou vice-versa.

Todos os restantes factores acima mencionados apresentam uma relação positiva em relativamente ao fluxo de tráfego aéreo. De referir que um dos grandes propulsores do transporte aéreo é o tráfego aéreo.

O Gráfico 2, que segue abaixo, demonstra a evolução do fluxo de tráfego aéreo de passageiros no período compreendido entre os anos 1998 e 2008 nas Linhas Aéreas de Moçambique. De acordo com o Gráfico, ao longo dos 10 anos em análise, verifica-se uma tendência de crescimento. Destacam-se como anos de grande crescimento em comparação com os outros, os anos 1999, 2000, 2005 e 2008, em que se regista um fluxo de crescimento do tráfego aéreo de passageiros na ordem dos 16,26%, 11,08%, 17,7% e 11,9%, respectivamente.

Gráfico 2: Evolução do Tráfego de Passageiros no período compreendido entre 1998-2008



Fonte: LAM; gabinete de Estudos e Projectos 2009. Vide tabela 3, (Anexo 1).

No período compreendido entre 1998 à 2004, o MTA Moçambicano não estava liberalizado e prevalecia o regime de monodesignação, isto é, apenas uma companhia aérea nacional estava a operar no país, nomeadamente a LAM, S.A.R.L. Segundo Manave (entrevista 2009), destacam-se como prováveis causas do crescimento do fluxo de transporte aéreo no período anterior a liberalização do segmento de MTA doméstico, o facto do transporte aéreo constituir a alternativa mais viável, dada as longas distâncias entre os principais centros urbanos, aliado à morosidade de outros meios e à falta de infra-estruturas em condições para acomodar estes meios de transporte. Destaca-se ainda, o facto de o país apresentar uma estrutura horizontal das vias de comunicação herdada do colonialismo, o que influenciou na concentração das infra-estruturas de desenvolvimento no sul, tais como empresas, grandes hospitais, escolas, entre outros factores. Entretanto, no período anterior à liberalização, a evolução do fluxo de tráfego aéreo de passageiros foi principalmente agravada pelo facto do mercado doméstico verificar grandes movimentos de pessoas de norte a sul do país à procura de melhores condições de emprego, saúde e formação.

Com a liberalização do segmento doméstico de transporte aéreo em Moçambique, a partir de 2004 e, entrada da AC, o mercado ganhou uma nova dinâmica devido a forte concorrência entre as duas grandes operadoras moçambicanas, nomeadamente LAM e AC. Nos anos 2004 à 2007 o mercado aéreo doméstico registou uma grande pressão para a redução das tarifas aéreas no segmento doméstico por parte da LAM, pois a AC entrou no mercado com tarifas bastante concorrenciais. Este foi um dos grandes factores que impulsionou o aumento do fluxo de tráfego aéreo em 2005, com o registo de um crescimento do tráfego aéreo na ordem dos 17,7%, ou seja, mais pessoas passaram a ter acesso ao transporte aéreo devido à redução do custo das passagens aéreas.

Outros factores que impulsionaram o crescimento do fluxo de tráfego de passageiros após a liberalização do transporte aéreo doméstico foram (segundo informações obtidas em entrevista a Dra. Manave 2009):

- Adopção dos Distritos como pólos de desenvolvimento e, desta feita, o surgimento de grandes empresas e projectos que estão a desenvolver as províncias do norte e centro do país, o que leva a grandes migrações de pessoas entre as províncias, de forma a satisfazerem as suas necessidades de melhoria do seu bem – estar.
- A capacidade da LAM em firmar acordos comerciais com companhias aéreas internacionais, tais como acordos de *interline* e acordos de partilha de código. Estes

acordos possibilitam à empresa o incremento da oferta de serviços aos seus clientes, através da expansão das suas conexões aéreas.

- A integração regional, factor que tem servido de alavanca no incremento do fluxo de tráfego, sobretudo com a eliminação dos Vistos de Entrada, o que flexibilizou a mobilidade entre os Países na zona Austral e, em particular, de e para a República da África do Sul. Foi devido ao processo de integração regional que surgiu a ideia de liberalização do transporte aéreo regional, com o objectivo de tornar o sector de transporte aéreo africano forte e competitivo relativamente a outras regiões do mundo.

A saída da AC do MTA moçambicano, em 2008, devido à falência desta nova operadora, constituiu um novo factor impulsionador do fluxo de tráfego aéreo pois, a LAM teve a tarefa de acomodar, além da sua demanda, a que havia sido criada pela AC.

Um dos grandes impactos da liberalização do segmento doméstico de transporte aéreo em Moçambique, foi a redução das tarifas aéreas, verificadas com a introdução de preços promocionais no mercado doméstico. A LAM introduziu, desde então, tarifas promocionais de acordo com época do ano, idade, horário entre outras. A partir de então, a empresa começou a oferecer tarifas promocionais de Verão, tarifas de voos nocturnos, tarifa para estudantes e tarifas de acordo com a idade, nomeadamente: ‘tarifa jovem’ e ‘tarifa de terceira idade’, além da ‘tarifa de criança’ e ‘tarifa de bebé’. A LAM começou a efectuar tarifas promocionais para clientes que compram bilhetes com maior antecedência. De modo a incrementar ainda mais a sua demanda, a companhia aérea nacional, iniciou com a promoção de programas de ‘passageiro frequente’ e criou a partir de então, de forma periódica, pacotes promocionais para os seus clientes frequentes. Isto incentivou a demanda, aumentando deste modo o fluxo de tráfego aéreo.

4.3.2. Índice de Pontualidade Operacional (IPO)

Segundo Teles (2006), **Pontualidade** é definida como Standard da indústria, medida pela percentagem do número de voos com partidas até 15 minutos após a hora de partida publicada em horário.

A LAM definiu a pontualidade como um dos quatro pilares fundamentais (*segurança, qualidade, conforto e pontualidade*), com vista à prestação contínua de um serviço de qualidade para os clientes (Mabjaia, 2008:12).

O índice de pontualidade, tem o papel de garantir a confiança dos serviços prestados aos clientes dependendo da percentagem e, pode causar grandes prejuízos, tanto para o cliente, como para as empresas aéreas que têm o dever de arcar com as despesas referentes aos atrasos de voos, principalmente em passageiros que viajando por negócios e passageiros que têm voos de ligação com outras companhias para outras cidades. Quando o índice de pontualidade operacional duma determinada companhia aérea é elevado (acima de 90%), constitui um bom indicador. Significa por um lado que, existe uma boa planificação e coordenação das acções e actividades realizadas antes da entrega da aeronave para efectuar o voo. Por outro lado, significa que verificam-se apenas ligeiros atrasos de voo. Entretanto o cliente tem maior confiança no meio de transporte e na respectiva companhia, bem como, a empresa regista menos custos devido aos atrasos.

Para a realização da operação de voo a horas é necessário que os técnicos cumpram a tempo todos os requisitos operacionais, exigidos ao sector de operações, e entrega da aeronave a horas para efectuar o voo. É necessário também o cumprimento estrito das funções comerciais a tempo útil. Sendo estas constituídas, por aspectos relacionados com o fecho do *check-in* e atendimento de passageiros, abastecimento da aeronave em termos de *catering*¹³ a necessidade de realização de todos os serviços relacionados a tempo real, tais como: *Handling*¹⁴, os abastecimentos em termos de combustíveis, flexibilidade dos serviços de migração, alfândegas e controlo de bagagem e passageiros na zona de *scanner*, cumprimento do tempo de rotação do voo e aspectos relacionados com o controlo das autoridades em relação ao Air Traffic Control. Verificam-se também aspectos relacionados com o mau tempo, nevoeiro e todos os outros factores não mencionados mas que possam influenciar no incumprimento da pontualidade da saída do voo.

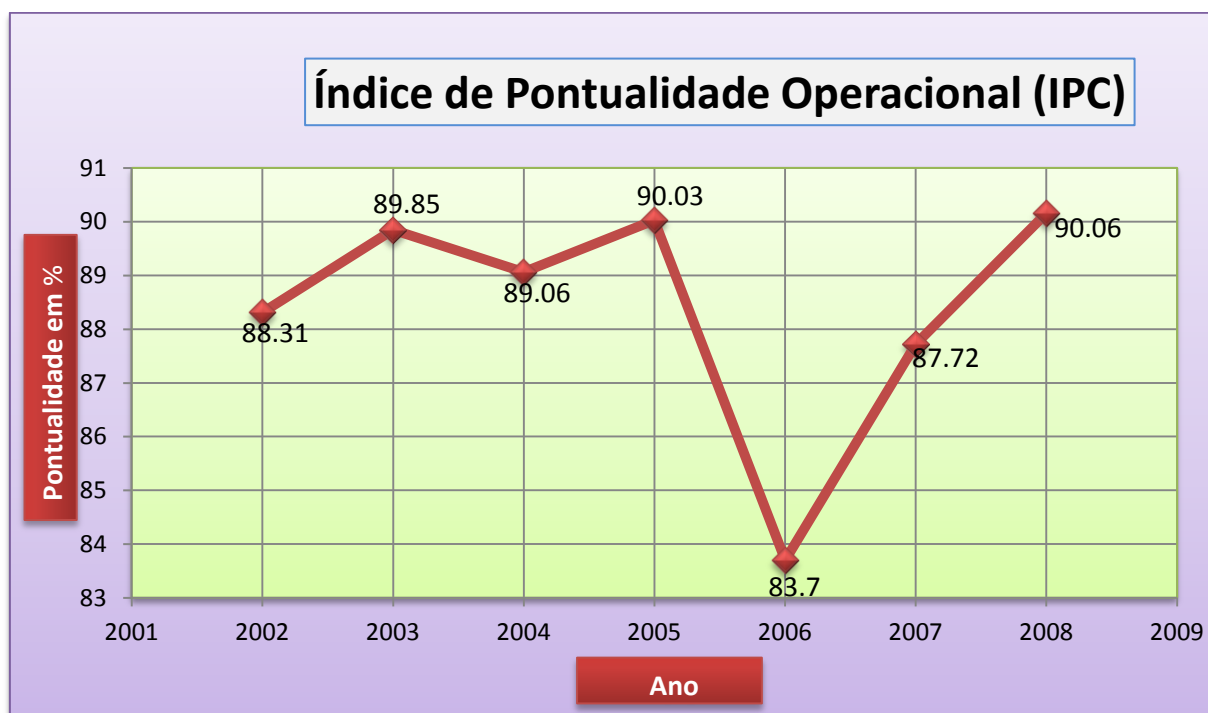
Numa situação de mercado aéreo aberto, uma das grandes apostas das companhias aéreas está na melhoria do Índice de pontualidade, com vista a oferecer serviços de qualidade aos clientes. A questão da pontualidade é muita das vezes posta em causa aquando da

¹³ *Catering* significa aprovisionamento em alimentos e bebidas. (Wikipedia)

¹⁴ *Ground Handling Services*, abreviadamente *Handling*, é uma designação inglesa que abrange todos os serviços prestados em terra para apoio às aeronaves, passageiros, bagagem, carga e correio. Estes serviços podem ser prestados pelos próprios aeroportos ou por empresas externas. Caso este serviço seja prestado pelas companhias aéreas aos seus próprios aviões, e passageiros, designa-se por *auto-handling*. (Wikipedia)

liberalização do transporte aéreo, sobretudo devido aos congestionamentos verificados nos aeroportos, principalmente em horários de pico (manhã e final do dia).

Gráfico 3: Evolução do Índice de Pontualidade Operacional no período compreendido entre 1998-2008



Fonte: LAM; gabinete de Estudos e Projectos 2009. Vide tabela 4 (Anexo 2.).

De acordo com os dados do índice de pontualidade operacional, demonstrados no gráfico, pode-se depreender que o índice de pontualidade operacional da LAM apresentou-se de forma instável ao longo do período compreendido entre o ano 2002 à 2008.

De 2002 à 2003, período anterior a liberalização do segmento doméstico de transporte aéreo, registou-se uma tendência de crescimento da eficiência operacional a uma média de 1 ponto percentual. Entretanto, em 2003, a LAM atingiu um índice de Pontualidade de 90% devido aos esforços empreendidos para garantir melhor eficiência operacional a caminho da liberalização área nacional.

Em 2004, com a entrada de mais uma companhia aérea no mercado aéreo moçambicano verificou-se um decréscimo do índice de pontualidade da LAM, tendo-se situado numa média de 89% por cento ao longo do referido ano. Este decréscimo do IPO foi principalmente

condicionado pela entrada da AC no MTA doméstico, facto este que levou a LAM a mudar a sua estratégia de actuação no mercado. Em 2005 a LAM registou uma retoma do IPO em aproximadamente 1 ponto percentual. O ano mais crítico para a empresa aérea, no que se refere ao decréscimo do IPO foi o ano de 2006, o qual o respectivo índice atingiu 83.70%, num total de 9,825 partidas tendo registado um total de 1,601 atrasos, isto é, uma redução da eficiência operacional na ordem dos 6,33 pontos percentuais em relação ao ano anterior. Nos anos subsequentes, 2007 e 2008 a LAM registou uma subida do IPO a uma média de aproximadamente 4 e 2 pontos percentuais respectivamente, num universo de 9,727 partidas em 2007 e 10,696 partidas em 2008 contra um atraso total de 1,194 e 1,053 respectivamente para os dois últimos anos em análise.

O índice de pontualidade em 2006, sofreu uma redução drástica, porque em finais do mesmo ano a AC dava sinais de falência, com grandes registos de avarias nas suas aeronaves. Segundo Manave (entrevista 2009), com esta situação, a LAM, teve a necessidade de acomodar o seu tráfego de passageiros e o tráfego criado pela sua concorrente. Isto fez com que a empresa elevasse a frequência de voos a nível doméstico, pressionando de forma drástica o equipamento (aeronaves), facto este, que provocou avarias constantes dos aviões da LAM e a necessidade de replanificação imediata de voos e rotas, originando a redução do índice de eficiência operacional e atrasos de voos. Posteriormente a companhia aérea nacional conseguiu -se ajustar às necessidades do mercado e, nos anos 2007 e 2008 voltou a registar subida nos seus índices de pontualidade operacional.

Deste modo, em 2007, de acordo com o jornal Jacto (2008: 10), a LAM foi considerada a melhor companhia aérea africana do ano, de âmbito regional, pela AFRAA - Associação Africana das Companhias Aéreas. O reconhecimento da AFRAA deveu-se ao facto desta associação, que congrega a generalidade das companhias aéreas filiadas a IATA, considerar notáveis as realizações da companhia aérea nacional, em prol do desenvolvimento da indústria de aviação civil em África, em particular devido ao elevado grau de eficiência na prestação dos serviços de transporte aéreo no que se refere aos padrões de segurança, pontualidade e qualidade dos serviços oferecidos aos seus clientes.

Como se pode depreender, a liberalização do transporte aéreo em Moçambique teve grande impacto no Índice de pontualidade operacional da LAM. A entrada de mais uma companhia aérea no mercado no mercado nacional, nomeadamente AC provocou numa primeira fase uma redução do IPO da LAM. Este novo fenómeno, fez com que a LAM mudasse a sua estratégia de trabalho, reajustando melhor a oferta de voos, rota, tarifas e estratégias de vendas, de modo

a reagir a qualquer mudança em relação as acções da sua concorrente. Este acontecimento provocou numa primeira fase, redução da eficiência, até o momento que a companhia se adaptou as mudanças ocorridas no mercado. Segundo Manave (entrevista 2009), a LAM efectuou mudanças nos horários de voos de modo a oferecer voos em horários mais confortáveis para os seus clientes, como forma de manter e melhorar o seu fluxo de passageiros, tendo isso, de certa forma, afectado a pontualidade operacional dos voos.

No âmbito da liberalização do segmento doméstico do MTA moçambicano a LAM segundo Mabjaia (2008:10), definiu a pontualidade como um dos quatro pilares fundamentais (segurança, qualidade, conforto e pontualidade), com vista a prestação contínua de um serviço de qualidade para os seus clientes. Como prova disso, após 2006, devido a mudança de estratégias de trabalho por parte da LAM, observou-se uma subida contínua do IPO.

De acordo com De Freitas (entrevista 2009), os esforços empreendidos pela empresa LAM para manter uma eficiência operacional maior ou igual a 90% se prendem ao facto da empresa pretender conquistar a confiança dos seus clientes e manter um lugar cimeiro em caso de eventual entrada de uma empresa aérea concorrente.

Num mercado aéreo aberto, em que se registam mais opções de escolha por parte do consumidor, isto é, mais companhias aéreas a operar no mercado, o índice de pontualidade operacional dita a escolha da companhia aérea, principalmente para os passageiros que viajam a negócio, bem como os passageiros que têm ligações com outras companhias aéreas ou outro modo de transporte, para dar continuidade a sua viagem.

4.3.3. Índice de Ocupação de Passageiros (IOP)

Segundo Teles (2006:13), o **Índice de Ocupação** define-se como o número total de passageiros por quilómetros realizados (**PKM**) dividido pelo, número total de lugares oferecidos por quilómetro (**LKM**). **IOP= PKM/ LKM**

Assim, uma das estratégias para o melhoramento do índice de ocupação dos seus aviões adoptadas pelas companhias aéreas tem sido a introdução de pacotes de tarifa promocionais (geralmente com muitas restrições sendo, deste modo prático para viagens por motivo de lazer). Na opinião de Manave (entrevista 2009), o principal factor que influencia o índice de ocupação dos assentos nas aeronaves é o tipo de frota (aeronave). As tarifas cobradas constituem um factor a considerar, que, desta feita, dependendo da disponibilidade das

mesmas em cada voo, podem promover maior ou menor demanda de passageiros. Isto é, quanto menor for a tarifa das passagens aéreas, o IOP tende a ser elevado devido a maior demanda de passageiros. Inversamente, quanto maior for a tarifa das passagens aéreas o IOP tende a ser menor, provavelmente devido a redução da demanda de passageiro dispostos a pagar tarifas elevadas.

Nem sempre a preocupação da companhia aérea é atingir elevado índice de ocupação, porque este índice pode não justificar os custos operacionais do voo, pois o mesmo pode estar preenchido com tarifas baixas. Neste contexto, o voo pode apresentar um índice de ocupação de passageiros elevado com uma receita total baixa. Esta situação não interessa à empresa porque se for frequente dificilmente garante a sua sobrevivência no mercado.

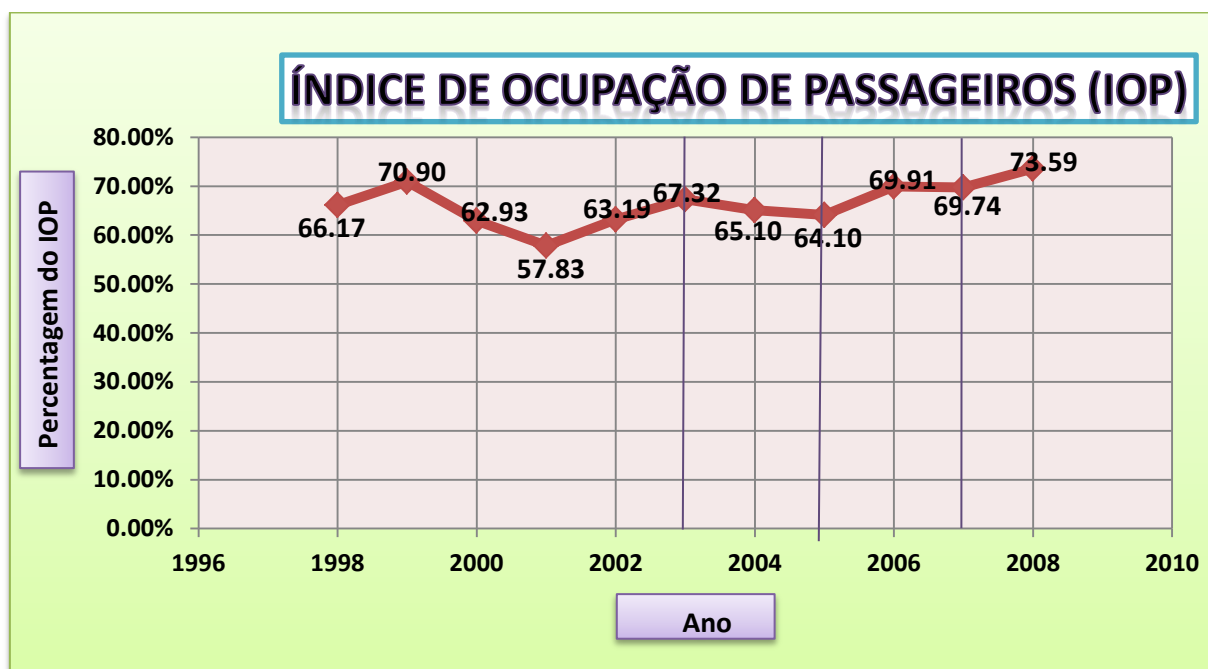
Factores que exercem influência sobre o índice de ocupação (Banze, 2009):

- Oferta de assentos que depende do tipo de frota (aeronave);
- Demanda por serviços de transporte aéreo;
- Tarifas a preços promocionais, associadas por um lado a custos operacionais (combustível, *catering*, custos de equipamento, manutenção, seguro, custos de aterragem e descolagem *handling*, entre outros) e por outro lado ao preço de combustível *Jet Fuel*;
- A força de vendas da empresa aérea;
- Os quilómetros voados em cada rota;

Estes e outros aspectos, devem ser tomados em conta pelas empresas aéreas ao realizarem os planos ou estratégias para a expansão do IOP da empresa.

De acordo com o gráfico 4, apresentado a seguir, observa-se que o IOP, ou seja, a evolução do índice de ocupação ao longo dos 10 anos em análise teve uma tendência instável:

Gráfico 4: Evolução do Índice de Ocupação de Passageiros (IOP) entre 1998-2008



Fonte: LAM; Gabinete de Estudos e Projectos 2009. Vide tabela 3 (Anexo 1).

De 1998 para 1999 registou-se um aumento em 4.73 pontos percentuais, tendo atingido um dos mais elevados índices de ocupação que rondou em 70,90% em 1999. Em contrapartida nos anos 2000 e 2001, o IOP foi de 62,93% e 57,83%, ou seja, nestes dois anos registou-se uma redução drástica em cerca de 7,97 e 5,1 pontos percentuais, respectivamente. Entretanto, os anos 2002 e 2003 foram anos de retoma significativa do IOP, com o registo de um crescimento na ordem dos 5,36 e 4.13 pontos percentuais, tendo-se situado em 63,19% e 67,32% respectivamente. Os anos 2004 e 2005 voltaram a registar uma redução do LF em 2,22 e 1 pontos percentuais respectivamente, tendo o IOP rondado nos 65,10% e 64,10% respectivamente. No ano seguinte 2006, o IOP foi de 69,74% com registo de uma subida em 5,81 pontos percentuais em relação ao ano anterior, de seguida o ano 2007 voltou a registar um decréscimo do IOP em 0.17 pontos percentuais, tendo atingido os 69.74%. Por fim, em 2008 registou-se o maior índice de ocupação em relação ao período em análise, que rondou os 73,59%, com um registo de uma subida em 3,85 pontos percentuais em relação ao ano passado.

Nos anos 1999 à 2003, período anterior à liberalização do transporte aéreo, segundo Manave (entrevista 2009), o mercado aéreo nacional em termos de IOP foi principalmente sustentado

por viagens efectuadas por grandes instituições tais como: Assembleia da República, Partido Frelimo, confissões religiosas, clubes de futebol, entre outras. Este fenómeno ocorreu devido ao elevado índice de pobreza que o país apresenta, reflectido na drástica redução da procura por viagens aéreas por parte da população moçambicana.

Segundo De Freitas (entrevista 2009), outro factor apontado para a fraca demanda por transporte aéreo à nível nacional prende-se ao facto de as tarifas apresentarem-se elevadas, pois ao programar-se um voo, o mesmo tem que ser rentável. A rentabilidade de uma operação de voo, está associada a vários factores, tais como, custos operacionais do voo, preço de combustível entre outros. Infelizmente, o transporte aéreo em Moçambique ainda é considerado um bem de luxo, pois os custos de viagens aéreas, mesmo a nível doméstico, tendem a ser bastante elevados.

Em 2004 com a abertura do mercado aéreo nacional e, conseqüente entrada da mais uma companhia aérea no mercado, nomeadamente a AC, verificou-se maior competitividade. Observou-se uma grande concorrência entre a LAM e a AC, o que de certa forma beneficiou muito o consumidor. Segundo De Freitas (entrevista 2009), no período 2004 á 2007, a LAM teve que mudar a sua estratégia de actuação no mercado. No entanto, a empresa vê-se obrigada a efectuar tarifas promocionais de modo a elevar a procura, facto este que serviu de incremento do IOP nos anos 2005 e 2006, como se pode observar no Gráfico 4.

O ano 2008 foi o melhor em termos de IOP, tendo-se registado a maior percentagem de todo o período em análise. A razão principal para a melhoria do IOP nessa altura, deveu-se a flexibilidade da companhia aérea em fazer alterações da matriz de equipamento (introdução de novas aeronaves na frota da LAM).

No período posterior a liberalização, o transporte aéreo à nível doméstico tornou-se mais acessível, ou seja, mais pessoas começaram a efectuar viagens aéreas, aumentando assim a demanda no mercado doméstico e conseqüentemente incrementando o IOP da LAM.

Para De Freitas (entrevista 2009), a LAM iniciou de forma gradual a renovação da sua frota de aviões e, neste contexto, a empresa começou a operar com aeronave Q400 (72 lugares) em rotas com menor fluxo de tráfego, retirando dessas rotas o Boeing 737 (104 lugares). Além disso, nesse ano houve registo de grandes promoções tarifárias, pelo facto das aeronaves Q400 também apresentarem uma redução de custos operacionais em 40% em relação ao Boeing 737.

O grande impacto da liberalização do transporte aéreo em Moçambique foi a renovação da frota com a introdução de novas aeronaves, efectuada pela LAM, medida esta que serviu para direccionar a frota de acordo com o fluxo de tráfego aéreo, rota, horário e época do ano.

A demanda de tráfego aéreo é cíclica, dado o seu carácter derivado, variando muito de acordo com a época do ano. Geralmente, no mercado aéreo tem-se verificado uma tendência de aumento da demanda por serviços aéreos no período de férias escolares e épocas festivas. Neste caso, a LAM passou a direccionar a suas aeronaves de acordo com as épocas de pico e de baixa de fluxo do tráfego aéreo. A introdução de novas aeronaves na frota da LAM, possibilitou à empresa a capacidade de alterar a matriz de equipamento, colocando uma aeronave com maior capacidade de oferta de assentos nos períodos de pico e menor oferta de assentos nos períodos de baixa, tornando deste modo, mais eficiente o IOP.

De acordo com o gráfico 5, em anexo, que representa a média do índice de ocupação (LF) para as diferentes regiões do mundo, depreende-se que o continente africano regista um LF médio mais reduzido comparativamente a outras regiões do mundo. Neste contexto, o cumprimento da DY e a liberalização gradual do transporte aéreo para promover a aviação civil africana, pode ser considerada uma alternativa para o desenvolvimento do transporte aéreo e elevação do LF a nível intra-África.

4.4. Impactos da Liberalização do Mercado de Transporte Aéreo em Moçambique.

Com a abertura do MTA a nível doméstico, já descrita anteriormente, verificou-se no mercado de transporte aéreo uma grande preocupação com a melhoria da qualidade.

O mercado registou maior oferta de voos e destinos, beneficiando os consumidores através de maiores possibilidades de escolha. Houve melhoria na distribuição do tráfego, isto é, surgiram, diferentes tarifas promocionais o que fez com que o mercado tivesse uma expansão da demanda por serviços de transporte aéreo a nível nacional. Registou-se maior oferta de trabalho no País com a entrada da AC, principalmente em Nampula, onde a referida companhia aérea estava sediada, Beira e Maputo onde tinha as suas lojas de venda.

Segundo IACM (2009), devido à liberalização do mercado doméstico, há registos de entrada de novos operadores aéreos, embora a sua maioria seja constituída por empresas pequenas,

pelo que ainda não põem em causa o poder de monopólio da LAM no referido mercado. Entretanto, com a falência da AC, em 2008, a LAM tornou-se a líder de transporte aéreo doméstico em Moçambique.

A LAM, além de oferecer serviços de transporte aéreo nas principais cidades do país, expandiu a oferta de transporte aéreo a nível inter provincial, a preços bastante competitivos.

Estando o País, actualmente, num processo de liberalização gradual do MTA no segmento regional em conformidade com a DY, existem grandes expectativas por parte das autoridades a nível nacional e regional. E de acordo com Velia (2008: 25), as evidências sugerem que a liberalização conduz a uma rápida expansão da indústria turística. Além do grande incremento no turismo, três benefícios específicos de liberalização têm sido identificados na União Europeia:

- Um aumento substancial do número de destinos turísticos acessíveis por via aérea;
- Distribuição do tráfego de forma equilibrada ao longo do ano, e
- Popularidade nas opções de viagens de férias.

Segundo o relatório da ComMark (2006: 9), os benefícios da liberalização do transporte aéreo na SADC seriam inúmeros, pois, teríamos um aumento do fluxo de tráfego de passageiros na região, na ordem dos 20%, como resultado de um aumento de visitas na região de cerca de 500.000 turistas estrangeiros por ano. Entretanto, por sua vez, estes gastariam mais de 500 milhões de dólares em actividades relacionadas com o turismo, o que resultaria num aumento anual do PIB da SADC em 1,5 biliões de dólares por ano, facto este associado ao efeito multiplicador na economia global da região. E como consequência, seriam criados cerca de 35.000 novos postos de trabalho no MTA e no sector de turismo e mais de 37.000 novos empregos na economia global da SADC.

Concretamente para Moçambique, os estudos da ComMark (2006: 8), projectam que a liberalização do segmento regional do transporte aéreo levaria a um aumento de 37% de turistas por ano no País. Isso, por sua vez, levaria a um incremento na ordem dos 5 milhões de dólares em gastos relacionados com o turismo. E como resultado, o PIB de Moçambique teria uma contribuição adicional de 9 milhões de dólares. Consequentemente, seriam criados mais de 1.000 novos postos de trabalho no MTA e na indústria do turismo e, cerca de 2.000 novos empregos na economia em geral.

Na opinião de Siteo (entrevista, 2009), Moçambique pode ser considerado o principal destino turístico da região Austral pois, o mesmo apresenta a maior costa litoral e clima tropical, para além de diversas atractividades, dada as suas belas praias, reservas, caça, entre outras ainda não exploradas. O provimento de infra-estruturas que dêem maior cobertura às áreas turísticas, tais como hotéis, campismos, estradas e meios de transporte levaria a que o país pudesse colher maiores benefícios com a abertura do transporte aéreo regional.

Pode-se depreender que a liberalização apresenta grandes impactos noutros sectores de actividade, principalmente no sector de turismo. Serão notáveis os benefícios económicos para o País se o processo de liberalização for acompanhado por um desenvolvimento paralelo da indústria turística nacional. Neste contexto, o País beneficiará largamente com as externalidades positivas do processo, tal como foi acima referenciado, através de: aumento da renda via entrada de divisas, estímulo a investimentos externos de longo prazo, geração de empregos, distribuição de renda, além de efectuar contribuições às receitas do governo na forma da colecta de impostos e tarifas, contribuindo desta forma no incremento do PIB nacional.

4.4.1 Acções da LAM Rumo a Liberalização

A LAM oferece, presentemente, serviços de transporte aéreo com equipamento próprio em voos regulares e não regulares para os destinos aéreos Domésticos (Maputo, Inhambane, Vilanculos, Beira, Chimoio, Tete, Nampula, Quelimane, Pemba, Lichinga) e Regionais (Joanesburgo, Dar Es Salaam, Nairobi, Harare e Luanda). Entretanto, através de vários acordos comerciais (veja a tabela 1, abaixo) expande a oferta dos serviços aéreos para muitos outros países de África, Europa, América e Ásia.

Tabela 1: Companhias Aéreas que Firmaram Acordos Comerciais para Emissão de Bilhete Electrónico com a LAM

Companhia Aéreas	Acordo Comercial	
	Code-Share	Interline
South Africa Airways SA	✓	✓
Kenya Airways KQ	✓	✓
TAP Air Portugal TP	✓	✓
Qatar Airways QR		✓
Etihad Airways EY		✓
KLM Royal Dutch Airlines EY		✓
Air Malawi QM		✓
British Airways BA		✓
Air France AF		✓
Emirates EK		•
Air Tanzânia TC		✓

Fonte: revista notícias a jacto

A LAM tem vindo a desenvolver diversas acções estratégicas que visam a sua preparação para a liberalização do segmento regional estando em perspectiva o aumento da oferta e descentralização dos serviços aéreos.

Segundo De Freitas (entrevista 2009), o plano estratégico de exploração do mercado regional assenta em 4 pilares seguintes:

1. Consolidação da rota para Joanesburgo;
2. Transformação do norte de Moçambique em HUB regional para ligações com o Médio Oriente, Ásia e Europa;
3. Reabertura da rota para Harare e desenvolvimento da rota para Luanda;
4. Desenvolvimento de rotas secundárias como Joanesburgo-Inhambane, Joanesburgo-Vilanculos, Maputo –Durban, Maputo-Cape Town, tendo como objectivo absorver maior tráfego de turismo.

O *primeiro pilar*, ou seja, a consolidação da rota para Joanesburgo, consiste no aumento do número de frequências, tendo como objectivo melhorar a exposição do seu produto, que vai permitir maior flexibilidade tornando o produto mais atractivo. Estes aspectos têm em perspectiva melhorar o posicionamento da empresa face à abertura para mais operadores aéreos da rota regional para Joanesburgo.

Em relação ao *segundo pilar*, ou seja, no âmbito da descentralização do transporte aéreo, a aposta da empresa está concretamente em Nampula, que já demonstrou ser um pólo de desenvolvimento de negócios. Dada a necessidade dos empresários apreciarem a conveniência de viajar para o Médio Oriente e Ásia para realizarem seus negócios, sem necessariamente passar por Joanesburgo, observa-se a urgência de estabelecer as ligações para os pontos acima mencionados através da rota Nampula - Dar Es Salaam - Nampula, utilizando aviões de menor porte. Paralelamente à estratégia para Nairobi, assenta-se na consolidação de acordos de partilha de código com a Kenya Airways que tem óptimo *network* (rede) para Europa, Ásia e rotas intra - África. Entretanto, o acordos de partilha de código com a Kenya Airways, permite que a empresa, de forma indirecta, se torne membro da *Sky Team*, uma das grandes alianças mundiais, o que pode trazer sinergias significativas para a LAM. O norte pode tornar-se um importante *HUB*, caso os voos a partir daquele ponto ofereçam boas conexões a partir de Dar Es Salaam e Nairobi.

No que concerne ao *terceiro pilar*, a LAM pretende desenvolver a cidade da Beira como ponto de ligação entre Moçambique e o Zimbabwe, tendo em vista que, com a recuperação económica do Zimbabwe, Harare torne-se num destino atractivo, tanto para o tráfego de negócio como para lazer, prevendo para tal, a introdução de um avião de 30 lugares numa primeira fase. Em relação a Luanda, mercado com enorme potencial para gerar tráfego turístico para Moçambique, em virtude do alto poder de compra dos angolanos e a atractividade dos nossos destinos para a prática do turismo.

No *quarto pilar*, Vilanculos e Inhambane constituem destinos que estão a ganhar notoriedade regional, bastante apreciados por turistas sul-africanos, alemães, britânicos e americanos. A LAM, pretende criar pacotes turísticos completos em parceria com a estrutura hoteleira local. Ainda neste ponto, a empresa pretende associar-se a parceiros para, numa primeira fase, oferecer pacotes turísticos completos nos destinos Cape Town e Durban.

A LAM tem assinalado importantes progressos em relação à renovação da frota, como imperativo para que a mesma se torne mais forte e competitiva, e isso passa necessariamente pela substituição dos actuais Boeings 737-200 por aeronaves de última geração, conforme ilustra a Tabela 2, a seguir:

Tabela 2: Renovação da frota

Frota	Rota
3 Boeings 737-200 / 12 lugares na classe executiva e 96 na classe económica	Operam percursos de médio curso nas rotas Domésticas e Regionais
2 Embraers 190/ 9 lugares na classe executiva e 84 na classe económica	Vão operar as rotas regionais Joanesburgo (RSA), Luanda (Angola), Nairobi (Quénia), Dar-Es-Salam (Tânzania)
2 Q400 Bombardier / 72 lugares em classe económica	Operam rotas domésticas e regionais Beira, Chimoio, Tete, Quelimane e Joanesburgo
2 Jet Stream 41 turbo-helices/ 29 lugares em classe económica	Operam rotas domésticas Chimoio, Inhambane, Vilanculos

Fonte: Revista notícias a jacto (www.lam.co.mz)

4.4.2. Desafios para a Empresa LAM com a Liberalização

A LAM tem o desafio de revolucionar os projectos que levem a empresa para o patamar de qualidade e segurança, comparável a melhores práticas no mercado regional e mundial, de modo a dar seguimento a obtenção de mais certificações além das já obtidas. Este desafio visa melhorar o seu posicionamento no mercado e garantir o seu sucesso num ambiente de abertura do mercado aéreo regional.

No dizer de Siteo (entrevista, 2009), depreende-se que a empresa enfrenta grandes desafios, porque a implementação do processo de liberalização do mercado regional inicia numa fase em que a LAM está em processo de reestruturação, tendo por objectivo reverter a situação deficitária atravessada pela empresa.

A LAM traçou para o triénio 2008-2010 um plano estratégico, através do qual tem em vista o melhoramento da sua cadeia de atendimento (tendo em conta a sua responsabilidade com os accionistas, trabalhadores, fornecedores e com os clientes que constituem o foco de actuação), na perspectiva de melhorar o seu posicionamento no mercado.

A LAM tem posto em prática métodos e processos de gestão voltados para os resultados, numa nova filosofia de actuação no mercado. Este facto, levou à alienação pela mesma, das participações que detinha em várias empresas, à reestruturação da área comercial e à aposta na formação profissional dos seus colaboradores. A reestruturação visa aumentar a força de vendas, o fluxo de passageiros e a quantidade de carga transportada. Desta feita, novas medidas vem sendo tomadas, desde a implementação de vendas por *internet*, abertura de novas terminais de venda, novos modelos de carreiras, remunerações e renovação da frota. Em relação à renovação da frota, está em processo a alteração da matriz de equipamentos, de modo a oferecer aviões, mais adequados e eficazes e com menores custos operacionais¹⁵ em relação aos Boeings.

De acordo com De Freitas (entrevista 2009), a LAM tem como objectivo, garantir a sua sustentabilidade, crescimento e liderança no mercado, através de diversas estratégias e acções em curso, de modo a proporcionar maior segurança, pontualidade, qualidade, frequência, horário, voos non-stop¹⁶, programas de passageiro frequente, *catering* e, relação personalizada com o cliente. Todavia, estas estratégias e acções não irão pôr de lado o importante papel social da LAM, de ligar o país diariamente, muita das vezes em condições difíceis e operando para destinos pouco rentáveis para a empresa.

Siteo (entrevista, 2009), defende que os constrangimentos ao processo de liberalização no país derivam, por um lado, da falta de definição clara de políticas de transporte aéreo que sirvam

¹⁵ Aviões com menores custos operacionais -significa menor consumo de combustível, menos emissões CO2,

¹⁶ **Voos Non Stop** – são voos sem paragem, isto é ponto à ponto ex. Beira - Joanesburgo – Beira sem necessariamente parar em Maputo.

de balizas à evolução do mercado aéreo num ambiente aberto, de modo que o governo tenha o papel preponderante de consertar todos os aspectos e normas referentes ao processo para que ocorra uma concorrência saudável entre os operadores. Por outro lado, verifica-se a falta de comunicação entre o IACM e os operadores aéreos sobre o andamento do processo de liberalização no país, que provoca um ambiente de incerteza sobre o que poderá ocorrer com o referido processo.

A LAM tem como um dos grandes desafios, minimizar o elevado custo do capital, característica do mercado de aviação civil, bem como elevados custos de combustível, que podem ser minimizados com a aquisição de equipamentos (aeronaves de última geração), e implementação de novos *softwares* de reserva e venda de bilhetes.

Um outro grande desafio tem a ver com o surgimento de operadoras de transporte aéreo de baixo custo e o estabelecimento de alianças entre companhias, bem como, o aliciamento de quadros com a entrada de novos operadores, dada a conjuntura actual do mercado, que ocorre com a liberalização. Este último fenómeno verificou-se no país com a entrada da AC no mercado doméstico, período este em que se verificou a saída de quadros da LAM para a AC. Não se pode por de lado a concorrência com outros meios de transporte, especialmente o terrestre, cuja evolução, apesar de ser mais lento em relação ao transporte aéreo, tende a ser um meio de transporte mais acessível para grande parte da população.

As restrições ambientais impostas pelos órgãos reguladores e a problematização do HIV/Sida são factores que também constituem grandes desafios para a empresa.

4.4.3. Possibilidades da Empresa LAM com a Liberalização

Como grandes possibilidades a LAM tem, por um lado, o aumento da demanda por serviços de transporte aéreo devido, em parte, ao desenvolvimento do país relacionado com projectos ao longo do mesmo, o potencial turístico em expansão no país e, mercados emergentes de similaridades culturais (Brasil e Médio Oriente). Por outro lado, tem a possibilidade de desenvolver o potencial de HUBS no norte e centro do país, descentralizando o sul e aumentando a oferta e o número de rotas, bem como, a reabilitação das infra-estruturas aeroportuárias que estão em curso no país.

Entretanto, a indústria de aviação civil também se recente da crise global que eclodiu e assola as economias do mundo inteiro. Os impactos da crise se fazem sentir de forma violenta em empresas que se localizam em grandes centros económicos, devido à completa falta de recursos e contracção nos investimentos em toda a economia. Apesar da crise, os estudos do WTTC- World Travel and Tourism Council, prevêem uma retoma do crescimento real do PIB de viagens e turismo na região da África Subsaariana, em média de 4.6% ao ano, durante 10 anos, apesar da previsão da queda devido a crise, em -5,4% na actividade. O mesmo estudo projecta que as contribuições de viagens e turismo na África Subsahariana se classifiquem em nº 6, num prazo de 10 anos, estando neste momento classificada com o nº11 no tamanho absoluto mundial.

Uma das grandes possibilidades que a LAM tem, é o facto de a empresa encontrar-se estabelecida no mercado a vários anos e ter o reconhecimento da sua marca, tanto a nível nacional, como internacional, bem como, o facto de possuir uma força de trabalho qualificada e em constante formação.

Outrossim, a LAM possui a vantagem de apresentar um elevado poder de mercado, por tratar-se de uma companhia aérea nacional que detêm praticamente o monopólio a nível do seguimento de mercado doméstico. Este monopólio, verifica-se em grande escala, porque o País possui uma exiguidade no fornecimento de serviços de transporte alternativos, ditos, substitutos próximos, tais como: transporte ferroviário, transporta marítimo e transporte rodoviário.

Uma análise *SWOT* pode ser descrita como a base para a definição de uma posição estratégica forte, tendo como linha de orientação os desafios e oportunidades outrora citados.

4.4.4. Análise SWOT

Pontos Fortes (S)

- Líder no mercado doméstico;
- Forte presença na rota Maputo – Johannesburg;
- Membro da IATA e da AFRAA;
- Empresa certificada em qualidade de serviços - ISO 9001:2000;
- Empresa certificada em Segurança – IOSA;
- Quadro de pessoal altamente qualificado e em constante formação;
- Forte programa de fidelização de clientes (FFP);

Pontos Fracos (W)

- Frota (aeronaves) com idade avançada:
 - Custos com a renovação da frota;
 - Consumo elevado de combustível;
- Elevados gastos com manutenção;
- Défice de Tesouraria e falta de recursos financeiros para investimentos;
- Falta de aproveitamento integral do capital humano;
- Comunicação deficiente com o IACM.

Oportunidades (O)

- Aumento da procura no serviço de transporte aéreo;
- Desenvolvimento económico do País, (projectos ao longo do País);
- Potencial turístico em expansão;
- Mercados emergentes de similaridades culturais (Brasil e Médio Oriente);
- Potencial de “*hubs*” no Norte e Sul do País;
- Reabilitação das infra-estruturas aeroportuárias.

Ameaças (T)

- Liberalização de mercado regional;
- Entrada de novos operadores aéreos no mercado doméstico;
- Surgimento de operadores de baixo custo;
- Aliciamento de quadros com a entrada de novos operadores no mercado;
- Estabelecimento de alianças entre companhias aéreas;
- Elevado custo de capital;
- Elevado custo de combustível;
- Restrições ambientais impostas pelos órgãos reguladores;
- Concorrência com outros meios de transporte;
- HIV/SIDA.

CAPÍTULO V - CONCLUSÕES

A liberalização do transporte aéreo é um processo cujo objectivo é criar uma estrutura de transporte aéreo eficiente, baseada no mecanismo de mercado livre, onde todas as decisões são tomadas como resultado da interacção mútua entre oferta e demanda, que têm constituído uma influência fundamental na expansão da indústria e na disponibilização de seus benefícios a mais pessoas. Onde acima de tudo, o papel dos governos nacionais se restringe à protecção, segurança e a correcção de falhas de mercado.

Em Moçambique, a liberalização do MTA enquadra-se na DY, cujo objectivo é potenciar o crescimento económico e uma maior integração intra-África. O País prepara-se para enfrentar os desafios da liberalização do mercado regional. E projecta-se como grandes benefícios anuais um incremento de turistas no País na ordem de 37%, que proporcionaria uma contribuição adicional de 9 milhões de dólares no PIB de Moçambique, provenientes do aumento dos gastos relacionados com o turismo. Para além de um incremento em cerca de 2000 novos empregos na economia geral.

O mercado doméstico está liberalizado desde 2004, entretanto, a concorrência registada entre a LAM e a AC nos anos 2004 à 2007, estimulou o tráfego aéreo no país. Após a liberalização a LAM registou um aumento do fluxo de tráfego aéreo de passageiros na ordem dos 17,7% contra os 11,08% registados no período anterior a liberalização. Contudo, numa primeira fase a liberalização afectou negativamente o índice de pontualidade operacional da LAM, tendo observado uma redução drástica em cerca de 6,33 pontos percentuais em 2006. Nos anos subsequentes a companhia nacional reajustou os seus horários de voo e melhorou significativamente a sua eficiência operacional. Relativamente ao índice de ocupação de passageiros da LAM, observou-se uma tendência de crescimento, tendo evoluído de 65,10% para 73,59% ao longo dos anos 2004 à 2008. Esta evolução foi resultado da alteração da frota da LAM, com a aquisição de novas aeronaves. O que possibilitou a empresa a capacidade de direccionar melhor a sua frota de acordo com o fluxo de tráfego aéreo, rota, horário, época do ano e contribuiu para a redução dos seus custos operacionais.

Face a liberalização do transporte aéreo a LAM mudou a sua estratégia de actuação no mercado e como consequência o mercado registou grandes melhorias na qualidade dos serviços, maior oferta de voos e destinos, beneficiando os consumidores através de maiores possibilidades de escolha. A liberalização do mercado doméstico proporcionou maior acesso populacional a nível nacional.

CAPÍTULO VI - REFERÊNCIAS E ANEXOS

6.1 Referências

Lista de Artigos e Obras

ALMEIDA, Luis Fonseca, 2003, Aviação Civil/ Transporte Aéreo e Autoridade de Aviação Civil, Maputo, ISUTC.

ANSARAH, Marília Gomes Dos Reis, 2000, Turismo, Como Aprender, Como Ensinar, 3^a edição, São Paulo, editora Senac.

BANZE, Cláudio, 2009, Estratégias de Vendas. Módulo Básico I, LAM.

BUTTON, K. - DREXLER, J 2006, The Implications on Economic Performance in Europe of Further Liberalization of the Transatlantic Air Market.

COLTMAN, M. M., 1989, Introduction to Travel and Tourism - An International Approach, Van Nostrand Reinhold, New York.

MATA, José, 2007, Economia de empresa, 4^a edição, Lisboa, editora Fundação Calouste Gulbenkian.

PORTER, Michael E. 1997 Estratégia Competitiva: Técnicas para Análise de Indústrias e da Concorrência, 7^a edição, Rio de Janeiro, editora Campus.

SAMUELSON, Paulo e NORDHAUS, William, 1999, Economia, 16^a edição, Portugal, editora McGraw Hill.

SILVEIRA, Debora Machado de Souza, 2007, Análise dos Benefícios das Alianças Internacionais entre Empresas de Transporte Aéreo, Rio de Janeiro, editora COPPE/UFRJ.

YUSSOF, Adam e VIEIRA, Jorge, 2005, LAM 25Anos, 1^a edição, Portugal, editora Óptima Tipografia Lda.

Lista de Documentos do Governo

Ministério dos Transportes e Comunicação, 2008, Leme, 1^a edição, Maputo

Ministério das Obras Públicas, Transporte e Comunicação, Direcção Geral da Aviação Civil, 1995, Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, Lisboa.

Moçambique, 1998, Decreto N.º 39/98, Boletim da República, I Série N.º 34.

Moçambique, 2008, Resolução N.º 64/2008, Boletim da República, I Série N.º 48.

Lista de Jornais e Revistas

Jornal Notícias, 2009, Liberalização do Transporte Aéreo em Moçambique, 23 de Outubro.

MABJAIA, Alberto, 2008, Pontualidade Operacional da LAM, Notícias a Jacto. Ano V- N.º11, editada pela LAM-GCI.

YOUSSEF, Adam, 2008, Revista Notícias a Jacto. Ano V- N.º11, editada pela LAM-GCI.

Lista de Sites da Internet

B SSAMULA, 2009, Sustainable Business Models for the State-Owned African Airlines, Pretória, http://researchspace.csir.co.za/dspace/bitstream/10204/3568/1/Ssamula_d1_2009.pdf acesso a 16 de Setembro de 2009.

ComMark Trust, 2006, Clear Skies over Southern Africa. The Importance of Air Transport Liberalization for Shared Economic Growth, Johannesburg, http://www.tipmoz.com/library/resources/tipmoz_media/clear_percent_20ski_1533E50.pdf acesso a 16 de Setembro de 2009.

Empresas e Negócios, Linhas Aéreas de Moçambique Rumo à liberalização, http://www.ccpm.pt/34_lam.pdf, acesso a 11 de Maio 2009.

GUIMARÃES, Eduardo e SALGADO, Lúcia, 2003, A Regulamentação do Mercado de Aviação Civil no Brasil, Notas técnicas 2, Rio de Janeiro, editora Instituto de Pesquisa Económica Aplicada (IPEA), www.ipea.gov.br/pub/notas/notastecnicas2.pdf, acesso a 16 de Setembro de 2009.

GRANCAY, Martin, 2009, The economic impacts of air transport liberalization, Munich Personal RePEc Archive (MPRA), Paper No. 16590, <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/16590/>, acesso a 16 de Setembro de 2009.

IACM, 2003, Conferência de Imprensa, Maputo, <http://arquivo.maputo.co.mz>, acesso a 09 de Setembro de 2009.

INTERVISTAS-GA2 CONSULTING, 2006, The Economic Impact of Air Service Liberalization, Washington, <http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06->

07_EconomicImpactOfAirServiceLiberalization_FinalReport.pdf, acesso a 16 de Setembro de 2009.

OLIVEIRA, Alessandro Vinícius Marques, 2006, Liberalização Económica e Universalização do Acesso no Transporte Aéreo: É Possível Conciliar Livre Mercado com Metas Sociais e Ainda Evitar Gargalos de Infra – Estrutura, São Paulo-São José dos Campos, www.nectar.ita.br, acesso a 22 de Abril de 2009.

SOUTELINO, André, 2008, Acesso Básico aos Mercados de Transporte Aéreo, Rio de Janeiro, <http://ssrn.com/abstract=1273909>, acesso a 25 de Abril de 2009.

TELES, Susana, 2006, Factores Determinantes na Definição da Estratégia de uma Companhia Aérea, Funchal; www.uma.pt acesso a 09 de Abril de 2009.

United Nations Economic Commission for Africa/UNECA (2001), Liberalization of Air Transport Markets Access in Africa: “The Road Forward for the Implementation of the Yamoussoukro Decision”, Sub-regional meeting on the implementation of the Yamoussoukro Decision”, 12-14 March 2001, Bamako, Mali, ECA/RCID/TPTCOM/MTG/2001/2. [www.uneca.org/itca /Yamoussoukro/Liberalization inAfrica-eng.doc](http://www.uneca.org/itca/Yamoussoukro/Liberalization inAfrica-eng.doc), acesso a 23 Março 09.

United Nations Economic Commission for Africa/UNECA (1999) Decision relating to the Implementation of the Yamoussoukro Declaration concerning the Liberalization of Access to Air Transport Markets in Africa, 13 - 14 November 1999, Côte d’Ivoire, ECA/RCID/CM.CIVAC/99/RPT, Annex 1, www.uneca.org/itca/Yamoussoukro/Yamoussoukro%20Decision-Engl.doc, acesso a 23 Março 09.

VELIA, Myriam, van Bastern, Cornel e Dykes, Arthur, 2008, Mozambican Air Transport Liberalization Report a discussion document, Working Paper Series 2008-03; [www.commark.org/.../Velia M. et al 2008 WP2-8_Mozambican_air_transport_liberalization.pdf](http://www.commark.org/.../Velia_M._et_al_2008_WP2-8_Mozambican_air_transport_liberalization.pdf). Acesso a 16 de Setembro de 2009.

World Travel & Tourism Council, 2009. www.wttc.org, acesso a 16 de Setembro de 2009.

<http://en.wikipedia.org>.

Lista de Entrevistados (funcionários da LAM):

BANZE, Cláudio, Chefe do Departamento de Vendas; entrevista efectuada dia 03/11/09

DE FREITAS, Ésio Nunes, Consultor da Direcção Comercial da LAM, entrevista efectuada dia 14/10/09;

MANAVE, Marlene, Assessora do Conselho de Administração para a Reestruturação da LAM, entrevista efectuada dia 05/11/09

SITOE, Carlos Vasco, Chefe do Gabinete de Estudos e Projectos, entrevista efectuada dia 12/10/09;

6.2 Anexos

Anexo 1.

Tabela 3: Evolução do Tráfego de Passageiros, Carga e Correio

Ano	N.º Pax	L.F. %	Carga (Kg)		
			Carga	Correio	Excesso d'bagagem
1998	202,222	66.17%	2,384,060	131,469	95,000
1999	235,107	70.90%	2,550,316	134,938	116,763
2000	261,169	62.93%	2,943,429	161,796	125,256
2001	266,465	57.83%	2,918,334	150,912	95,420
2002	284,187	63.19%	3,015,676	138,908	72,664
2003	285,279	67.32%	3,122,614	133,195	80,718
2004	299,704	65.10%	3,424,689	124,460	71,595
2005	352,869	64.10%	3,696,615	129,277	51,565
2006	379,894	69.91%	4,585,510	112,119	51,114
2007	416,718	69.74%	4,683,642	133,633	46,390
2008	466,381	73.59%	5,334,731	146,574	51,410
Total	3,449,995		38,659,616	1,497,281	857,895

Fonte: LAM; Gabinete de Estudos e Projectos/2009

Tabela 4: Evolução do Índice de Pontualidade Operacional

Ano	Índice de Pontualidade %	Total de Partidas	Total de Atrasos
2002	88.31	S/D	S/D
2003	89.85	S/D	S/D
2004	89.06	8,939	978
2005	90.03	10,275	1,024
2006	83.7	9,825	1,601
2007	87.72	9,727	1,194
2008	90.16	10,696	1,053

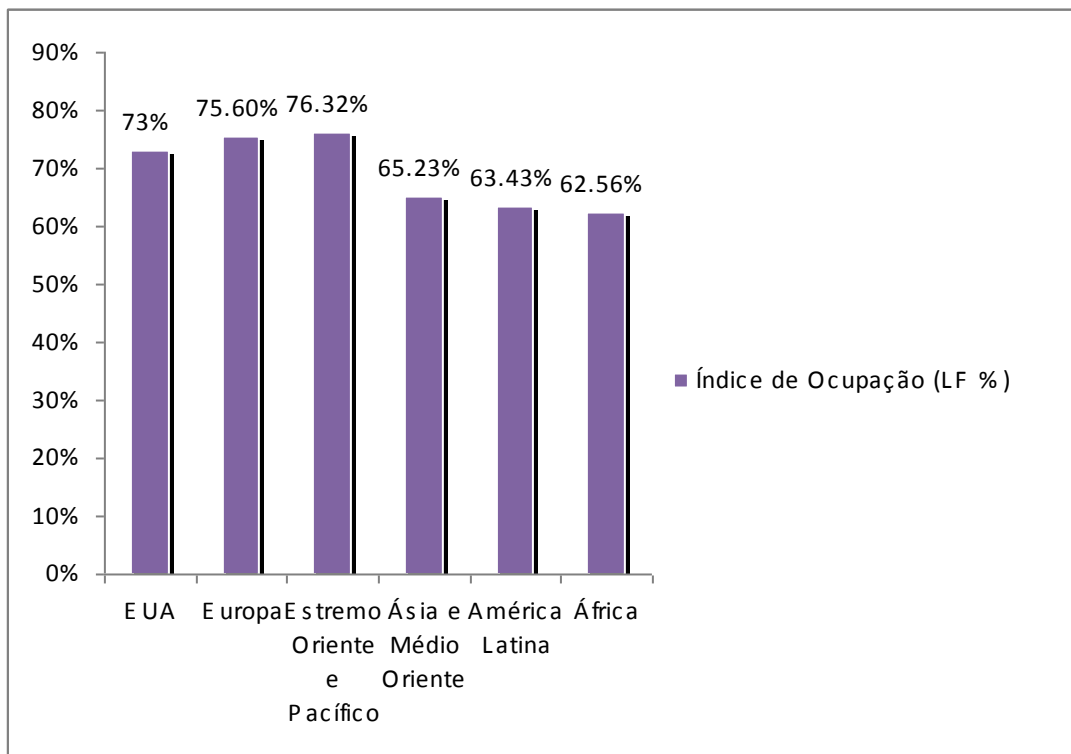
Fonte: LAM, - Gabinete de Estudos e Projectos (S/D- sem dados) /2009

Tabela 5: As Liberdades do Ar

Liberdade	Definição
Primeira	O direito de sobrevoar o território do Estado contratante sem pousar
Segunda	O direito de fazer uma escala técnica (reabastecimento ou manutenção) no território do outro Estado contratante, sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga.
Terceira	O direito de transportar passageiros e carga do território do Estado de nacionalidade da aeronave para o território do outro Estado contratante.
Quarta	O direito de transportar passageiros e carga do território do outro Estado contratante para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.
Quinta	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. Divide-se em "quinta liberdade intermediária" (se a escala no território do terceiro Estado ocorre durante o percurso entre o território de uma das Partes Contratantes e o da outra - ponto intermediário) e "quinta liberdade além" (quando a escala no território do terceiro Estado ocorre depois da escala no território do outro Estado contratante - ponto além).
Sexta	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.
Sétima	O direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de terceiro Estado, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.
Oitava	O direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave. Trata-se de direitos de cabotagem, raramente concedidos.
Nona	O direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave. Trata-se de direitos de cabotagem pura, raramente concedidos.

Fonte: Soutelino, 2008

Gráfico 5: Média do Índice de Ocupação para as Regiões do Mundo



Fonte: Chingosho, 2005 demonstrado por B Ssamula 2009: 6

Guião para Entrevista

1. Para quando é que esta previsto a entrada em vigor do processo de liberalização do Transporte aéreo em Moçambique?
2. Em que segmentos de mercado esta previsto a liberalização? Segmento de transporte aéreo doméstico, regional ou intercontinental?
3. Qual é a política económica vigente no mercado de transporte aéreo moçambicano? Flexibilização de preços ou centralização (proteccionismo Estatal)?
4. Que impacto se pode esperar do processo de liberalização em Moçambique? E concretamente para a LAM?
5. Com o processo de Liberalização esta previsto a prática da cabotagem no país? (Liberdade que confere às companhias aéreas estrangeiras, o direito de operarem uma rota num outro país)
6. Em que áreas Moçambique têm vantagens competitivas para competir com os países da região com a liberalização de transporte aéreo? (Quais são as maiores atractividades do país de modo a induzir maior tráfego aéreo estrangeiro?)
7. Que mudanças se podem esperar na aviação civil em Moçambique com a liberalização?
8. Que vantagens e desvantagens se podem esperar com o processo de liberalização transporte aéreo para a LAM?
9. Quais os constrangimentos encontrados na implementação do processo liberalização transporte aéreo?
10. Quais são os produtos e serviços oferecidos pela LAM?
11. Em que rotas e com que companhias aéreas a LAM firmaram acordos *code share*?
12. Quais são as vantagens dos acordos *code share*?
13. A LAM prevê efectuar uma aliança estratégica? Se sim, com que objectivo?
14. A LAM prevê operar novas rotas? Se sim, quais?
15. Existe a necessidade de renovação da frota da LAM? Se sim, que acções estão em curso para o efeito?
16. Quais são as estratégias e objectivos do governo para o sector de transporte aéreo em Moçambique?

17. Visto que o mercado de transporte aéreo apresenta uma demanda derivada através da qual, o tráfego aéreo flutua, tendo em conta o desempenho económico do país e das expectativas do mesmo. Moçambique apresenta um desempenho económico favorável a expansão do tráfego aéreo?
18. Qual é que tem sido o contributo do índice de ocupação dos assentos na rentabilidade da empresa?
19. Quais são as acções concretas realizadas pela empresa para incrementar o referido índice de ocupação?
20. Qual é a importância da implementação do protocolo de Yamoussoukro?
21. Qual é a cota de mercado detida pela LAM, nos seguimentos doméstico, regional e intercontinental? No mercado regional, qual é a cota de mercado detida pela SA e KQ?
22. Quais são as possibilidades e desafios que se colocam a LAM com a liberalização do transporte aéreo em Moçambique?
23. Quais foram os acontecimentos que tiveram impacto na evolução do tráfego aéreo ao longo dos últimos 10 anos (1998-2008)?
24. Quais são os factores que influenciam o índice de ocupação de passageiros e o que a LAM tem vindo a fazer para incrementar a percentagem de ocupação?