

Transportes ao Serviço da Economia

III Conferência – Transporte Aéreo e Aviação Civil

Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

Transportes ao Serviço da Economia

- ▶ Para abordar esta temática do Transporte Aéreo e Aviação Civil, ao Serviço da Economia, vamos seguir os seguintes passos:
 - 1 – Enquadramento Macroeconómico
 - 2 – Os *Players* nacionais do Mercado
 - 3 – A situação económico-financeira dessas empresas
 - 4 – O Hub de Lisboa como factor potenciador e de desenvolvimento da Economia Nacional
 - 5 – Que objectivo pretendemos atingir, e com que meios.

Transportes ao Serviço da Economia

1 – Enquadramento Macroeconómico do Sector

- ▶ Num quadro económico mundial, de grande incerteza e volatilidade, os mercados globais reagem com muita preocupação e pessimismo a qualquer ajustamento que se introduza, por muito pequeno que ele seja.
- ▶ O Transporte Aéreo, é de elevada importância para o desenvolvimento da economia nacional e mundial, estando suportado essencialmente pelas companhias de rede ou de bandeira.
- ▶ A transformação da economia mundial, com a introdução de novas tecnologias, e a queda de barreiras á entrada e saída de pessoas e bens, nos diferentes países, transformaram uma indústria de elite, e *glamour* dos anos 50 e 60 do século passado numa *commodity* dos nossos tempos.
- ▶ O sector do transporte aéreo, é também muito importante para a economia nacional, apresentando um forte potencial de crescimento face às vantagens competitivas únicas de que dispõe.
- ▶ É de elevada importância a definição de uma estratégia de crescimento no Médio e no Longo prazo, reconhecendo a importância do transporte aéreo e das infra-estruturas aeroportuárias no desenvolvimento económico do país.

Transportes ao Serviço da Economia

- ▶ Com base no diagnóstico realizado ao sector, e que consubstanciam o PET–Plano Estratégico dos Transportes, o Governo estabeleceu a implementação de um vasto programa de reformas estruturais a concretizar no sector das Infra-estruturas e transportes no horizonte 2011–2015, e que assenta em três vectores de actuação prioritária:
- ▶ Os Três Princípios Orientadores
 - a) *Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;*
 - b) *Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional;*
 - c) *Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.*

Transportes ao Serviço da Economia

- a) *Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;*
- As empresas de transporte aéreo (TAP, e SATA), de capitais nacionais exclusivamente públicos, apresentam uma situação caracterizada por:
- Resultados de exploração muito próximos do *break even*,
 - Uma dívida acumulada significativa, derivada da impossibilidade do Estado português, decorrente da legislação europeia, não poder injectar capital, tal como qualquer investidor privado, gerando encargos significativos com juros,
 - Riscos associados aos encargos futuros com a disponibilidade de infra-estruturas.

Transportes ao Serviço da Economia

- ▶ A primeira prioridade de actuação do Governo é tornar as empresas competitivas e ao serviço da economia nacional, dado as suas complementaridades tanto a montante (Agências de Viagens e Turismo), como a jusante (Hotelaria, Restauração, Museologia e outros afins)
- ▶ Promover a sustentabilidade financeira das empresas, promovendo a sua recapitalização que deverá passar pela sua reprivatização, em linha com as condições sob as quais foi concedido a Portugal, o auxílio financeiro externo, descritas no Memorando assinado com a troika.

b) Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional;

- ▶ Canalização dos limitados recursos – públicos e comunitários – à disposição do País, para aqueles investimentos que, comprovadamente, gerem retorno económico para o País e melhorem a competitividade das empresas e exportações nacionais.
- ▶ Promoção do funcionamento eficiente da economia, centrando a intervenção directa do Estado nas áreas que constituam o seu verdadeiro papel e abrindo espaço à iniciativa privada e potenciando o desenvolvimento do tecido empresarial português, a criação de novas empresas, a promoção da inovação e a criação de emprego.

c) Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.

Transportes ao Serviço da Economia

2 – Players Nacionais do Mercado



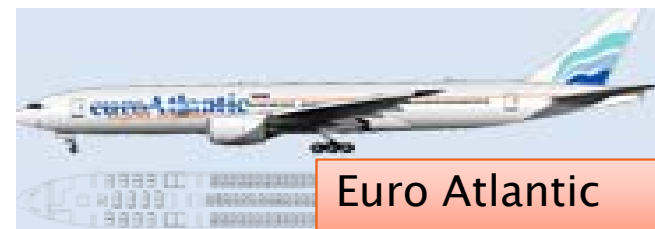
TAP



PGA



SATA



Euro Atlantic



OMNI

Transportes ao Serviço da Economia

3 – A Situação Económico-Financeira dessas empresas

- A companhia de bandeira portuguesa TAP apresenta-se na vanguarda na negociação e desenvolvimento de rotas, com um robusto conjunto de destinos europeus e mundiais.
- A TAP desenvolveu nos últimos anos uma estratégia de triangulação das suas rotas em três mercados, Europa, América Latina e África, estes dois últimos de forte crescimento.
- Sendo hoje a companhia europeia líder nas ligações entre a Europa e a América do Sul, conforme foi reconhecido e premiada pela atribuição do World Travel Awards nessa categoria, tem ligações diárias às 10 maiores cidades brasileiras, com um crescimento sustentado nesse mercado, tirando claramente partido do seu hub no Aeroporto de Lisboa.
- África, nomeadamente Angola, é também uma aposta importante da empresa, tendo-lhe sido atribuído pela primeira vez em 2011, o troféu dos World Travel Awards, como Companhia Aérea Líder Mundial nas ligações com África.

Transportes ao Serviço da Economia

- Um volume de negócios de 2.353 Milhões € (1,26% do PIB Nacional)
- Vendas no exterior de 1780 Milhões € (1% do PIB Nacional)

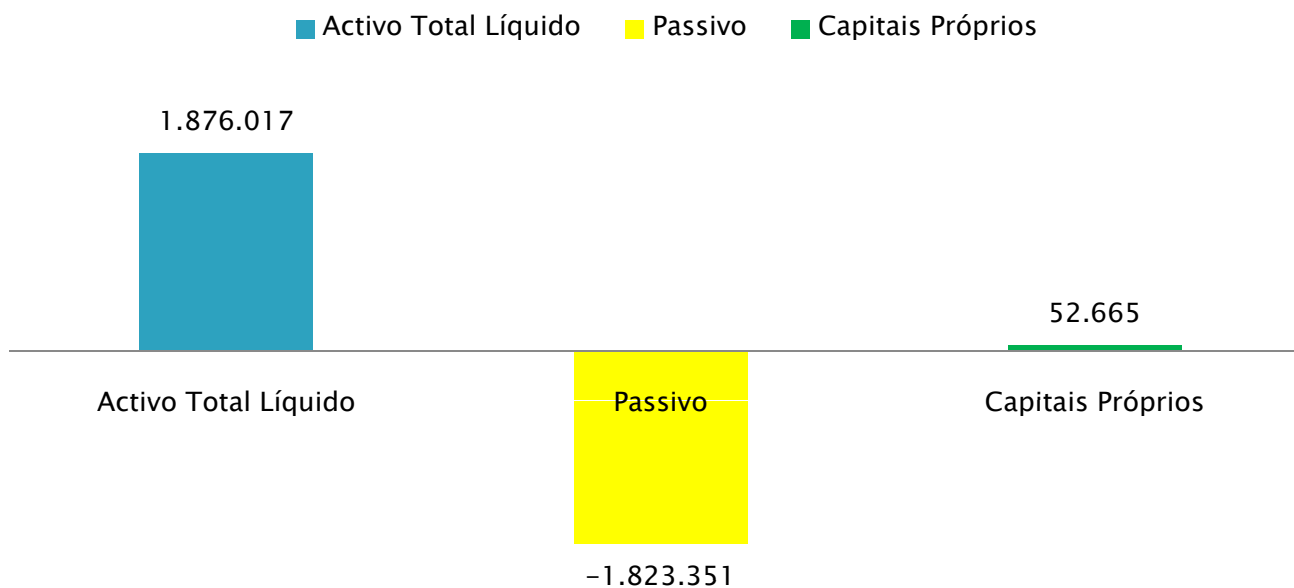
Grupo TAP **SGPS** – Volume de Negócios



Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

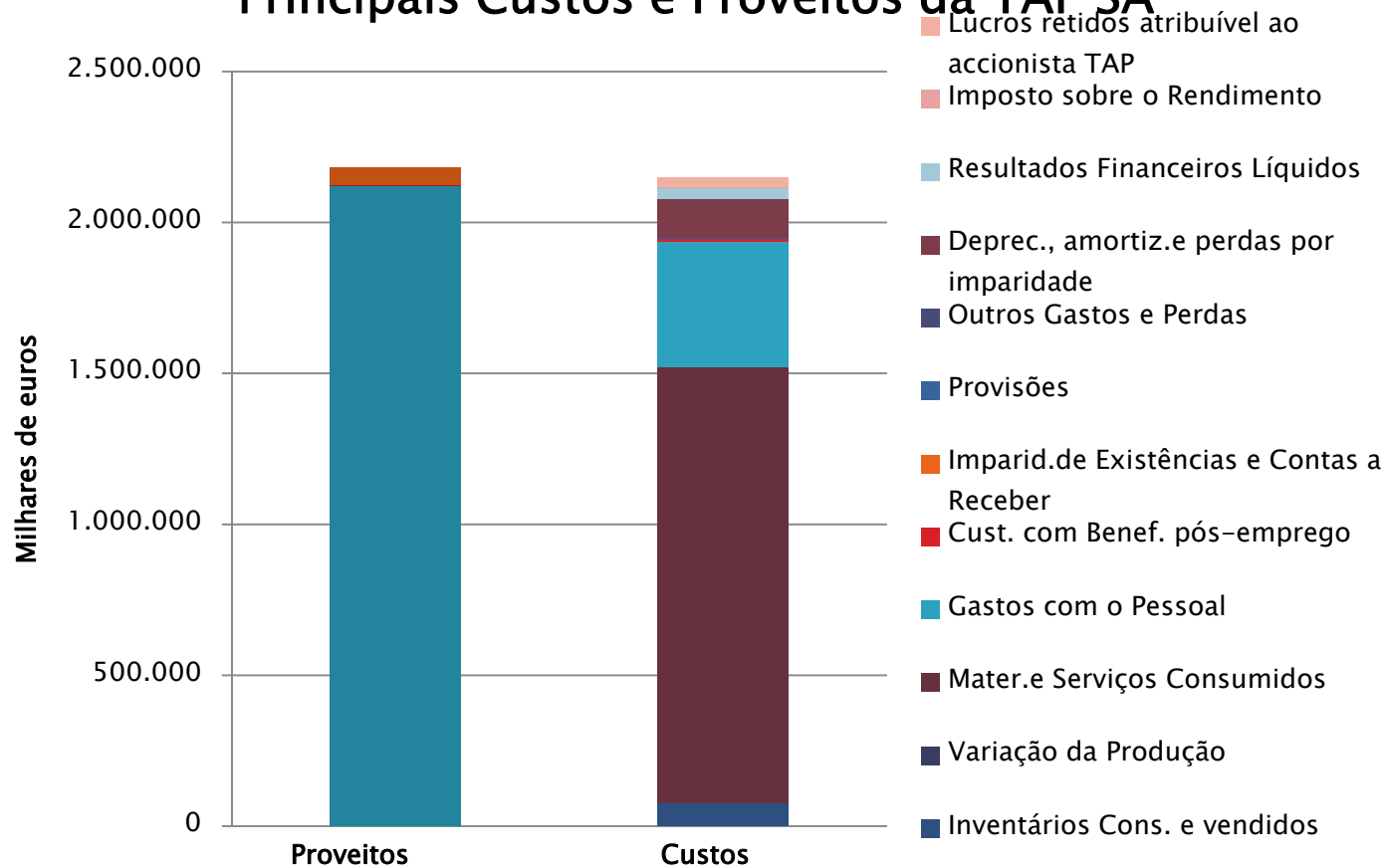
Transportes ao Serviço da Economia

Decomposição do Balanço da TAP SA



Transportes ao Serviço da Economia

Principais Custos e Proveitos da TAP SA

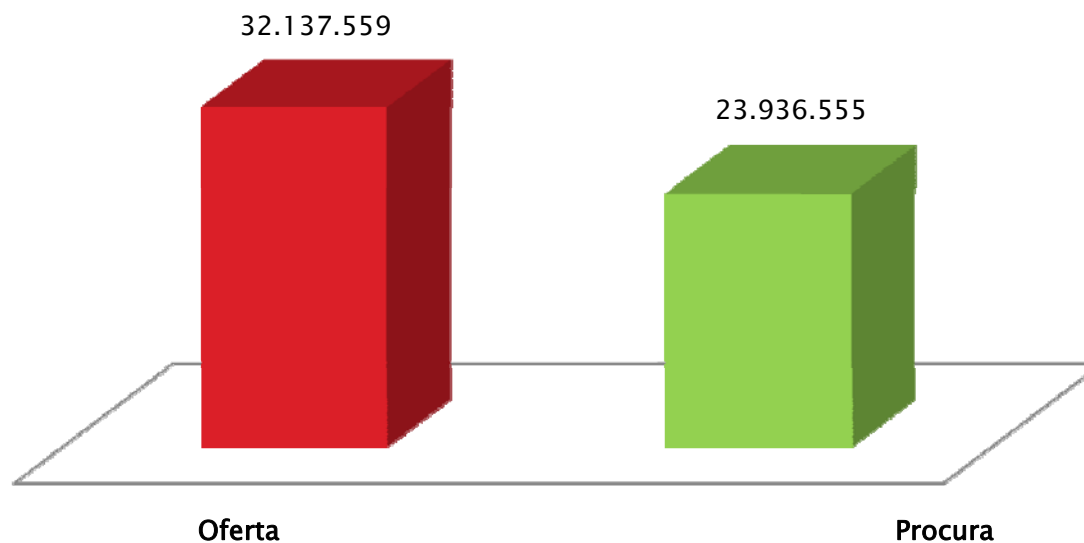


Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

Transportes ao Serviço da Economia

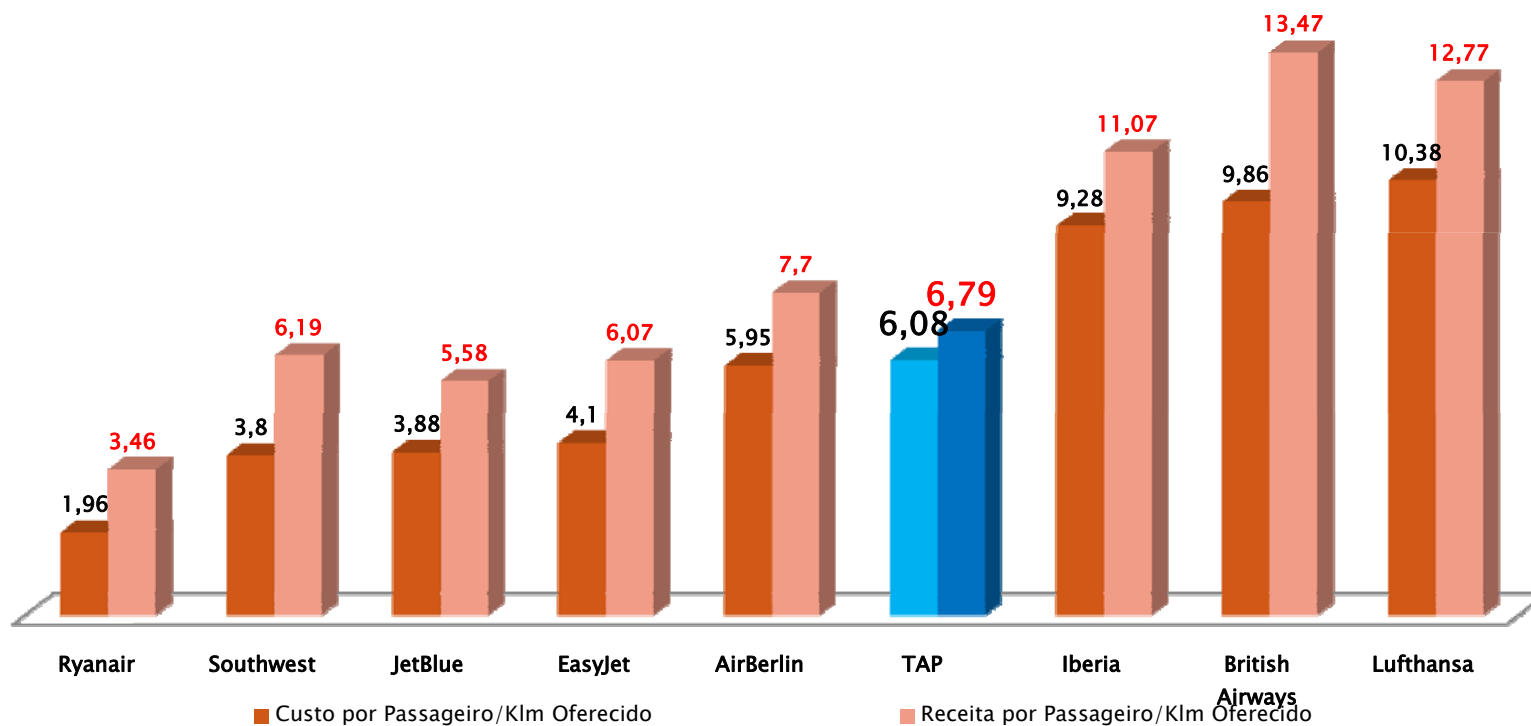
Oferta e Procura da TAP SA em 2010

PKO's versus PKU's



Transportes ao Serviço da Economia

Custo e Receita por Passageiro/Klm Oferecido



Transportes ao Serviço da Economia

4 – O Hub de Lisboa como factor potenciador e de desenvolvimento

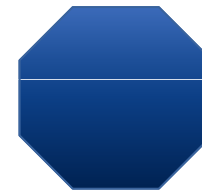
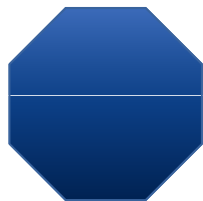
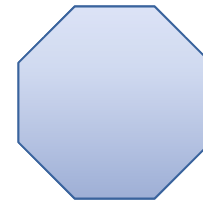
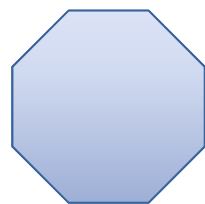


Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

Transportes ao Serviço da Economia

Nas rotas ponto a ponto, as ligações ocorrem entre dois pontos

Embora muito utilizado pelas *Network Carriers*, estão na base das *Low Cost Carriers*.



Transportes ao Serviço da Economia

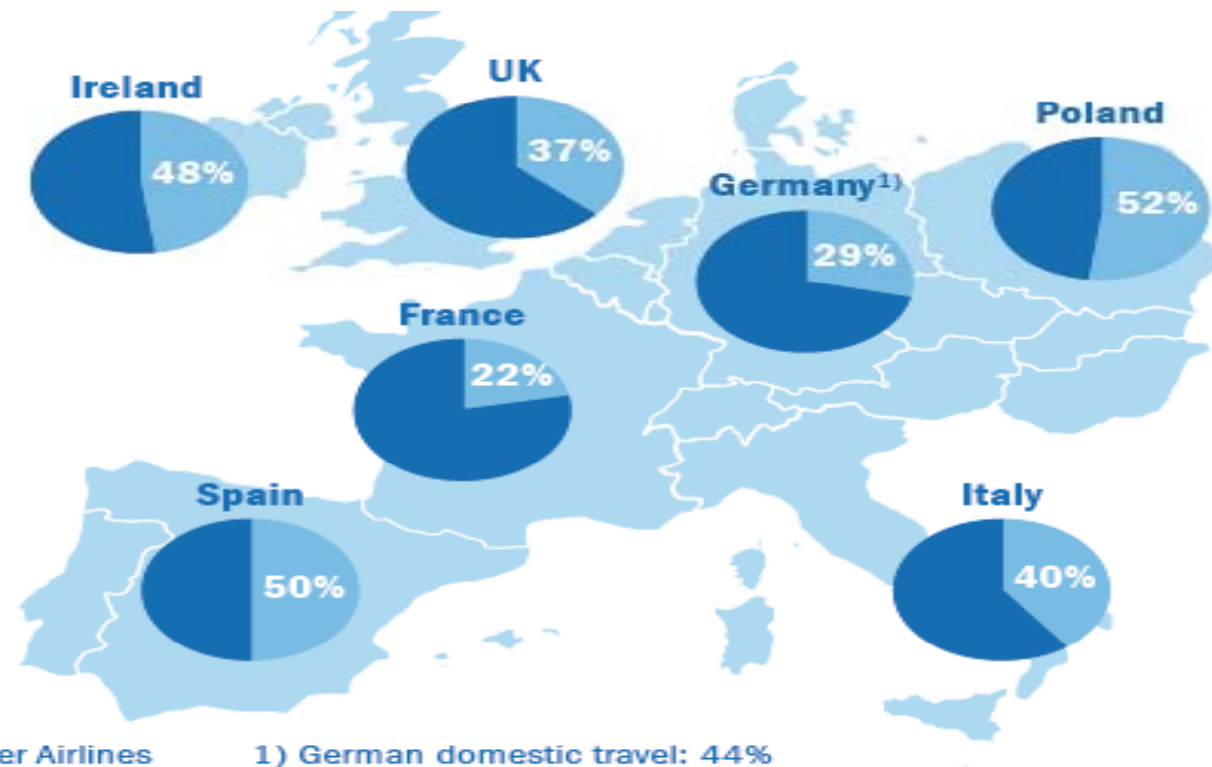
“LOW COST”

Tendo presente que as *Low Cost Carriers*, complementarmente às *Network Carriers* tem um efeito potenciador de novas rotas, e consequentemente na alavancagem para a economia de um país (emprego directo e indirecto, desenvolvimento urbano e criação de serviços e tecido empresarial adjacentes, entre outros), bem como para o Turismo, o Plano Estratégico de Transportes prevê:

Será avaliada a viabilidade de conversão de outras infra-estruturas aeroportuárias existentes que permitam, com um reduzido investimento, receber o eventual tráfego que não for possível acomodar no aeroporto da Portela, permitindo igualmente o desenvolvimento inerente da região, com a maior captação de tráfego e aumento de capacidade na gestões aeroportuária e de tráfego aéreo.

Transportes ao Serviço da Economia

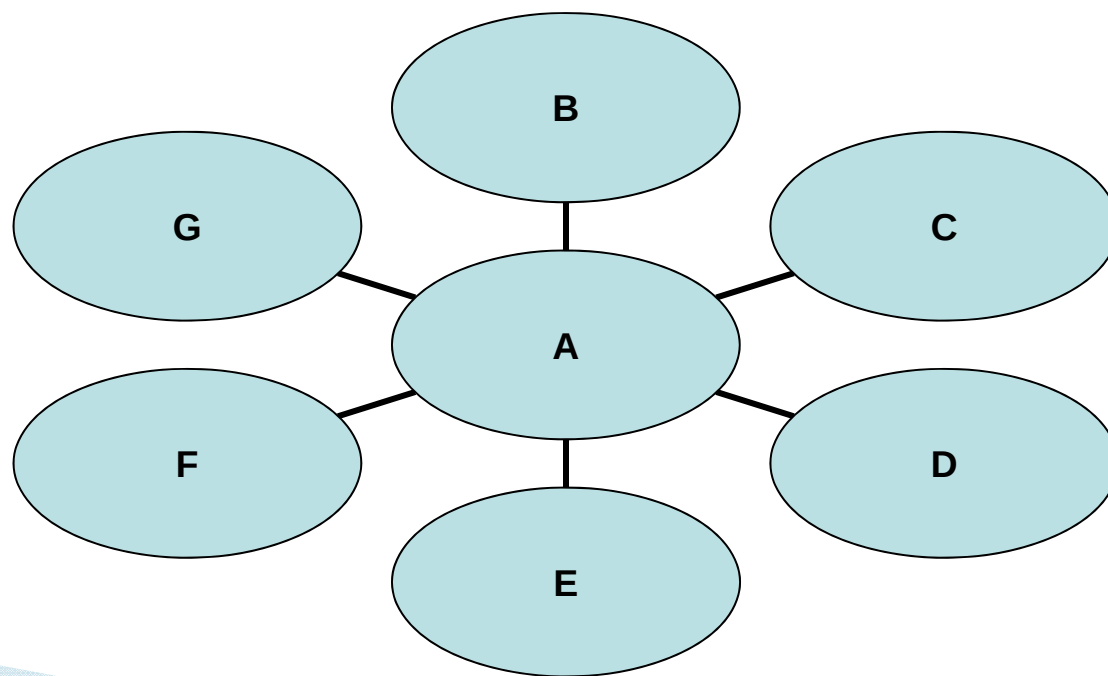
O Tráfego *low cost* na Europa, tem um maior peso nos países menor rendimento per capita e com maior incidência nos países que são grandes receptores de turismo.



Source: European Aviation Analysis; Roland Berger (2010)¹⁴⁾

Transportes ao Serviço da Economia

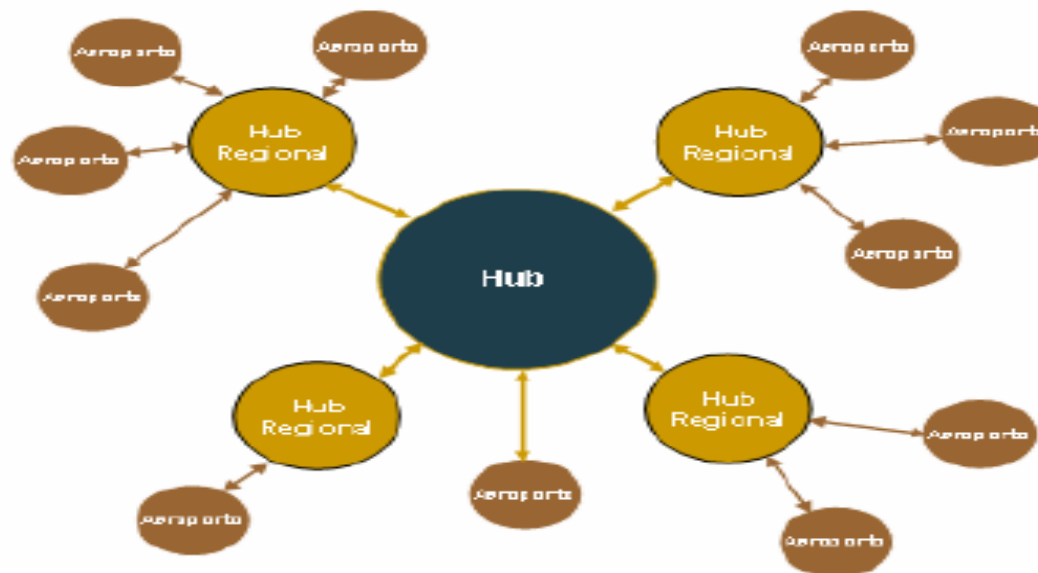
Para além do aumento da malha aérea, “network”, as rotas “Hub-and-spoke”, que estão na base das *Network Carriers*, possibilitam as companhias aéreas aumentarem o número de frequências para o mesmo destino, pois os aviões passam a permanecer mais tempo no ar.



Transportes ao Serviço da Economia

Podemos ter ainda um Hub Central e alguns hubs regionais, da mesma companhia aérea, que tem um funcionamento idêntico ao Hub and spoke anterior.

Sistema de Funcionamento do sistema aeroportuário Hub



Transportes ao Serviço da Economia

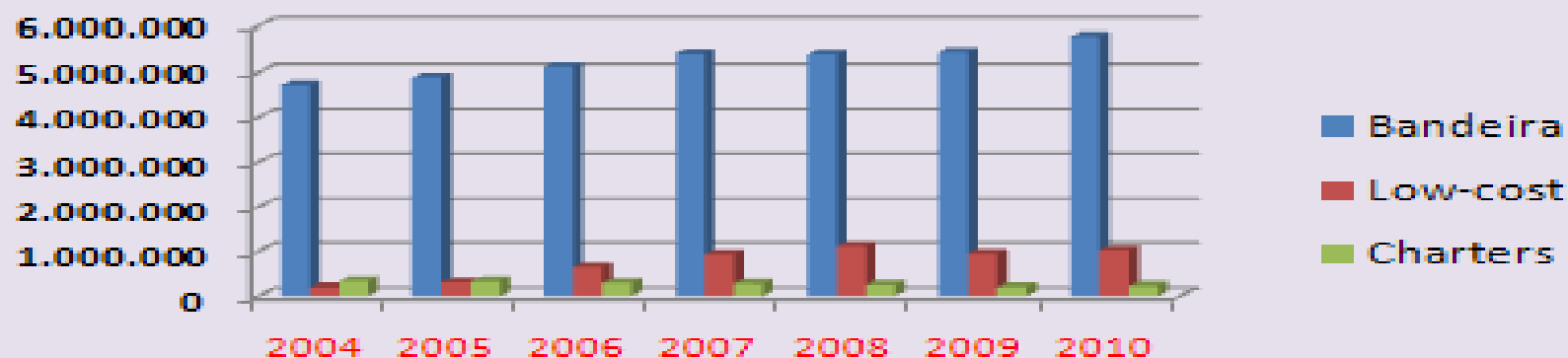
Grupo ANA – Passageiros por Aeroportos em Portugal em 2010



Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

Transportes ao Serviço da Economia

Nº de passageiros desembarcados por tipo de Companhia Aérea no Aeroporto de Lisboa no período 2004-2010



Transportes ao Serviço da Economia

O aeroporto de Lisboa como Hub da TAP nas ligações com a Europa

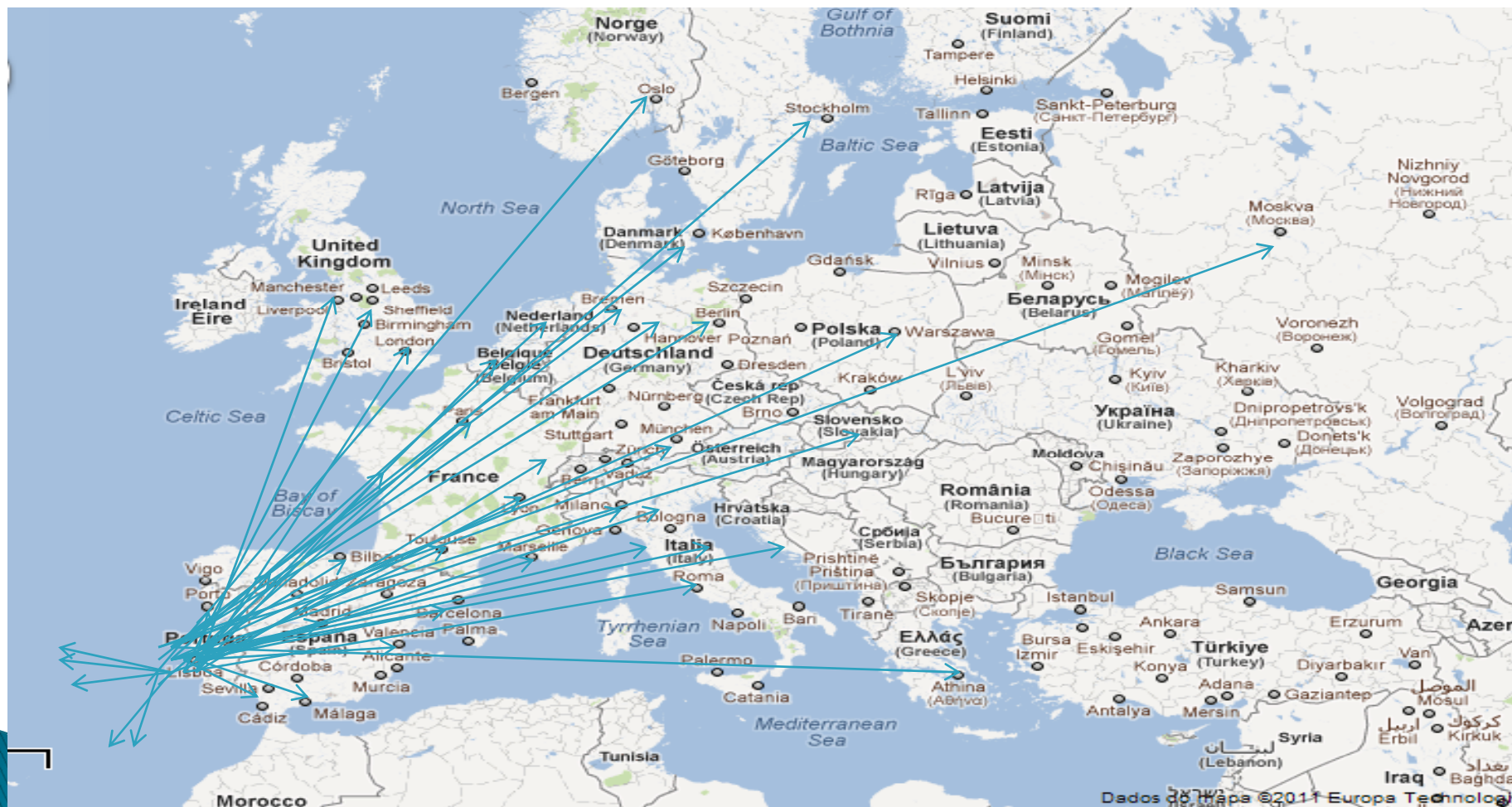
A criação do Hub de Lisboa, representa para a TAP, um crescimento acentuado do seu nº de passageiros transportados, pois usufruindo desse modelo de negócio, a transportadora vai captar tráfego europeu, cujo destino é o Brasil e África, o mesmo se aplicando ao sentido inverso.

A TAP tem ligações diárias com o Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, São Salvador, Recife, Natal e Fortaleza.

Tem igualmente ligações diárias com Luanda, e ainda ligações regulares as seguintes cidades africanas: Sal, Praia, São Vicente, São Tomé, Bissau, Dakar, Accra, Casablanca, Marrakech, Argel, Bamako, Maputo e Johannesburg.

Transportes ao Serviço da Economia

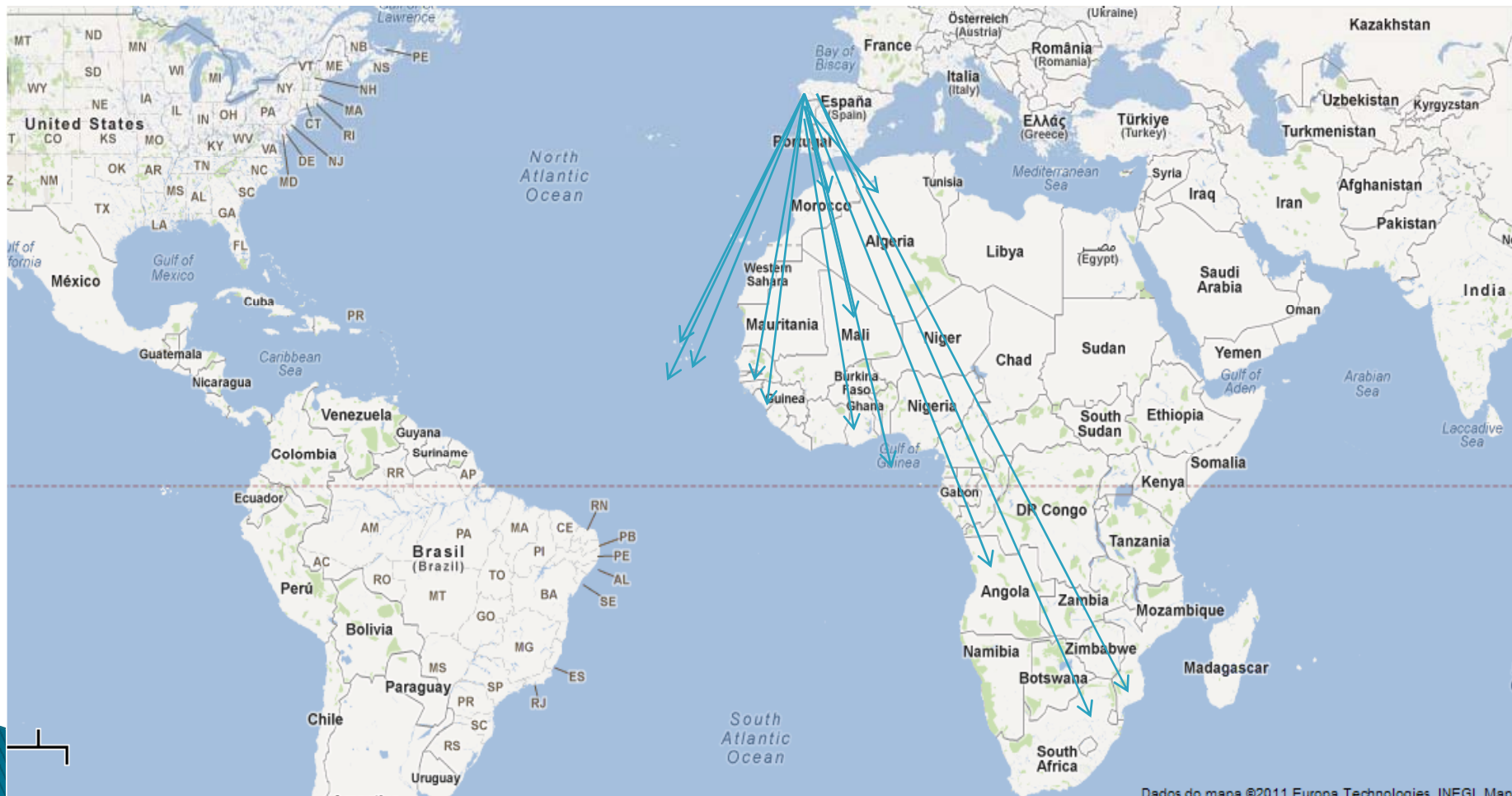
O aeroporto de Lisboa como Hub da TAP nas ligações com a Europa



Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

Transportes ao Serviço da Economia

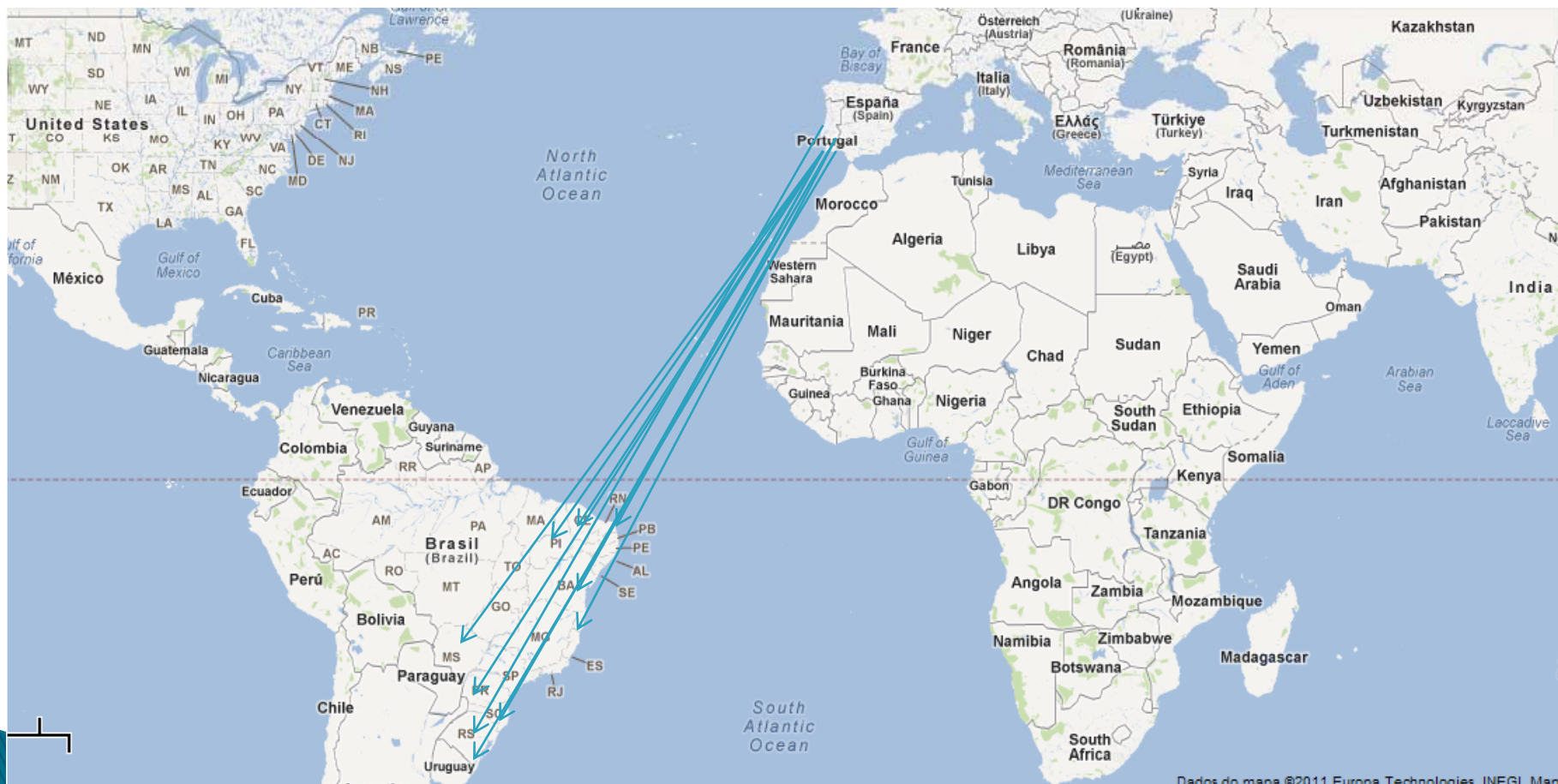
O aeroporto de Lisboa como Hub da TAP nas ligações africanas



Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

Transportes ao Serviço da Economia

O aeroporto de Lisboa como Hub da TAP nas ligações com o Brasil

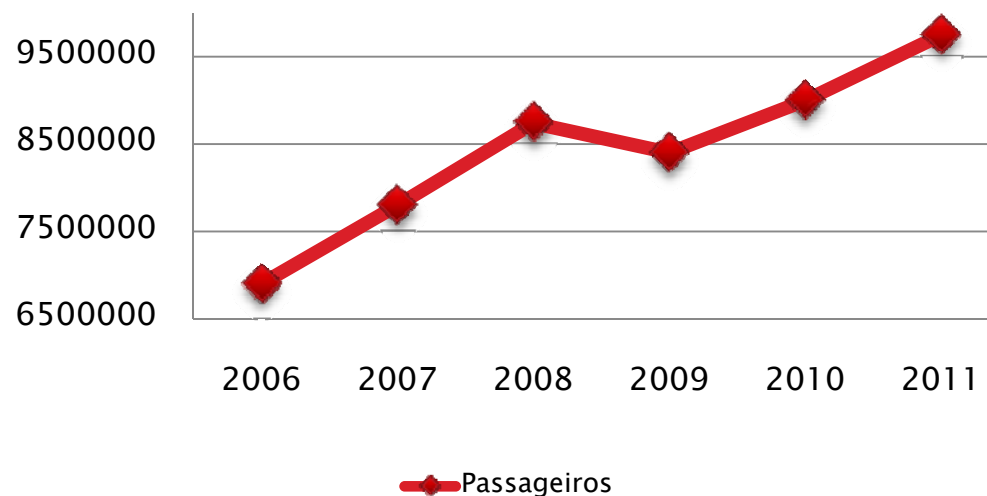


Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

Transportes ao Serviço da Economia

Consequência da implementação do seu Hub no Aeroporto da Portela, a TAP teve um crescimento muito significativo do seu nº de passageiros.

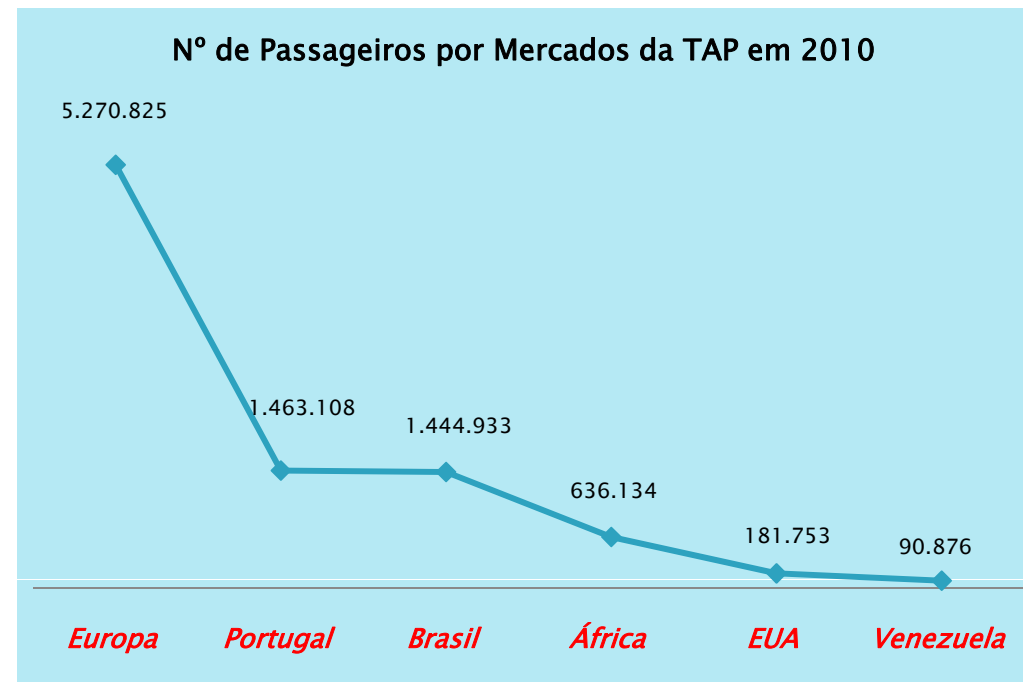
Ano	Passageiros (milhões)
2006	6,9
2007	7,8
2008	8,74
2009	8,4
2010	9
2011	9,75



Transportes ao Serviço da Economia

A implementação do Hub de Lisboa, pela TAP, fez aumentar significativamente o nº de passageiros nas rotas europeias, do Brasil e Africanas.

Dados de 2010		
Destinos	Nº passageiros (Unid)	Nº passageiros
Europa	5.270.825	58%
Portugal	1.463.108	16%
Brasil	1.444.933	16%
África	636.134	7%
EUA	181.753	2%
Venezuela	90.876	1%



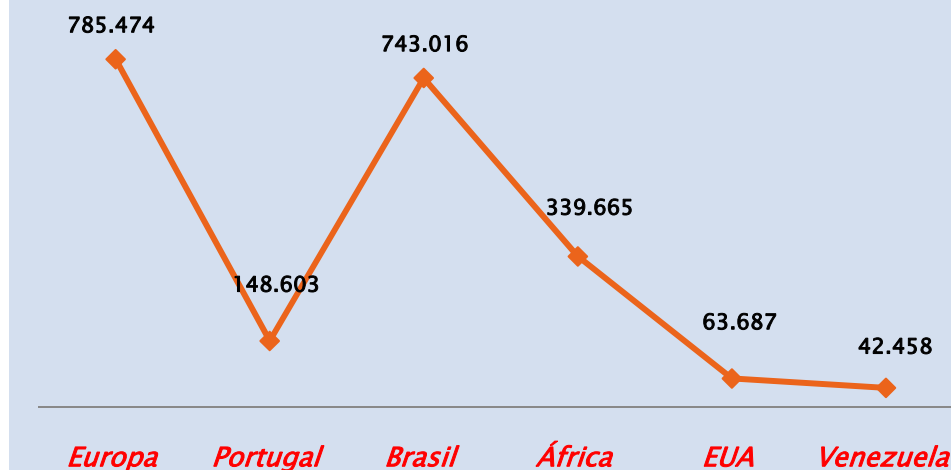
Transportes ao Serviço da Economia

O mercado brasileiro mais o africano valem 23% em volume e 51% em valor de receitas. O reforço desta operação claramente potenciada pelo funcionamento em HUB representa a hipótese mais favorável de crescimento orgânico da Companhia Nacional, e do crescimento da procura turística pelo país.

Dados de 2010

Destinos	Receita (mil Euros)	Receita (%)
Europa	785.474	37%
Portugal	148.603	7%
Brasil	743.016	35%
África	339.665	16%
EUA	63.687	3%
Venezuela	42.458	2%

Receitas da TAP por Mercados (milhares de euros)



Transportes ao Serviço da Economia

Vantagens da operação em HUB

As vantagens obtidas pelas companhias aéreas, detentoras de um “hub”, são inúmeras em relação às congéneres que operam no sistema ponto a ponto, a companhia ganha maior competitividade em relação à concorrência, oferecendo preços mais baixos.

A razão para oferecer os preços baixos é simples: são os passageiros com conexões pelo “hub”, que proporcionam a rentabilidade da companhia, a mesma pode desde logo, aplicar (ou não) uma tarifa para os passageiros locais, mais baixa.

Além de uma concorrência forte, o “hub” proporciona maior número de voos directos; facilidade de transferências de voos; curto tempo de conexão para voos de médio curso; maximização das rotas de maior procura; coordenação do tráfego e das respectivas conexões e oferta ao mercado local de mais opções de voos e rotas.

O aeroporto de Lisboa ou qualquer aeroporto base, terá de ajustar as suas infra-estruturas, a uma tipologia de operação, que exerce maior pressão sobre a capacidade disponível, nos períodos de *peak*.

Para a economia aeroportuária, o “hub”, significa a criação de novos postos de trabalho, pois o “hub” necessita de serviços que vão desde bancos, lojas, restaurantes, hotéis, etc,

Transportes ao Serviço da Economia

Desvantagens de uma Operação em HUB:

Apesar de ser economicamente vantajoso, tanto para companhias aéreas quanto para passageiros, o sistema “hub-and-spoke”, apresenta algumas desvantagens para ambas as partes.

- Riscos de segurança – *safety* pela concentração da operação nos períodos de *peak*;

- Possibilidade de se verificarem atrasos em cadeia, com prejuízos económicos e de imagem;

- Atrasos no sistema de tráfego aéreo, sobretudo nas zonas terminais dos aeroportos;

- Congestionamentos nas infra-estruturas aeroportuárias;

- Custos adicionais com “handling”;

- Custos adicionais de combustível pela menor fluidez da operação.

Transportes ao Serviço da Economia

5 – Que objectivo pretendemos atingir e com que meios

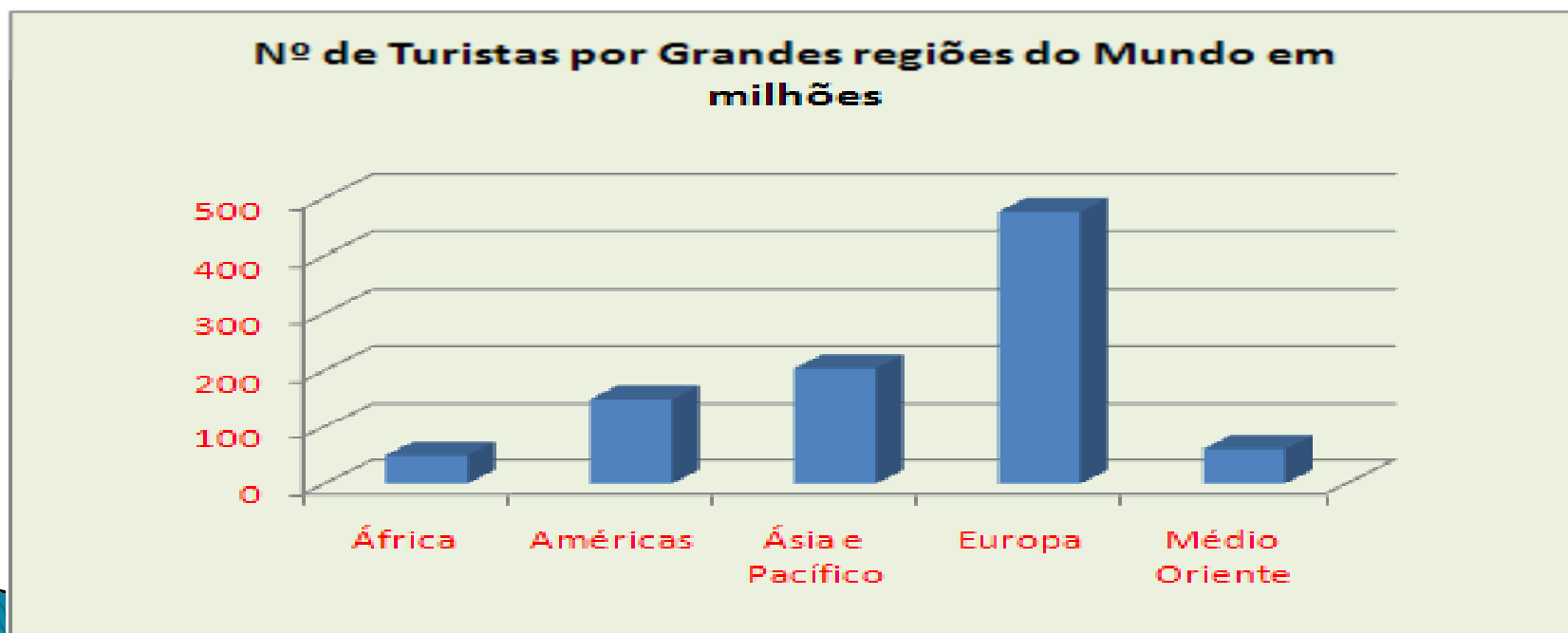
A potenciação e alavancagem do Turismo

A actividade do Turismo é um sector com um crescimento muito importante, na economia portuguesa contribuindo com receitas anuais de aproximadamente 7.000 Milhões de Euros, isto é 4,5% do PIB Nacional.

Crescimento da actividade das Companhias Aéreas portuguesas, nomeadamente da TAP, que representa mais de 80% do volume de negócios do sector de transporte aéreo comercial.

Transportes ao Serviço da Economia

Por Zonas planetárias verificamos como ilustra o quadro que se segue, que a Europa é o continente que mais turistas recebe, distanciada do 2º lugar pertencente à região Ásia/Pacífico e ao 3º lugar dos Estados Unidos, que apesar de não apresentar valores idênticos á Europa, conta com um enorme mercado turístico interno.

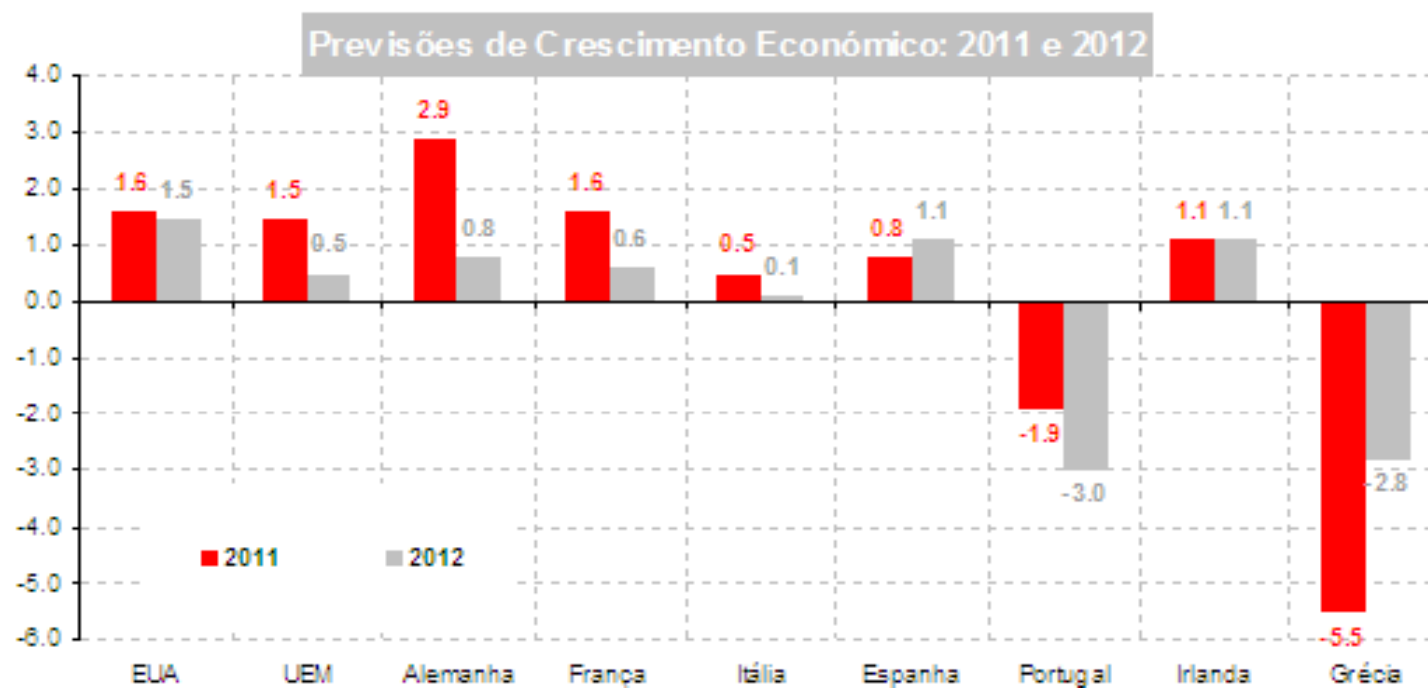


Transportes ao Serviço da Economia

O Turismo no Mundo, que em 2010, atingiu o número de 940 Milhões de turistas, tem evoluído de forma consistente em todas as partes do Planeta, conforme podemos constatar no gráfico.



Transportes ao Serviço da Economia



Transportes ao Serviço da Economia

Dados do Eurostat															
Indicadores	EUA			Zona Euro			China			Rússia			Brasil		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Saldo Externo - BTC	-2,7	-3,2	-2,6	-0,4	0,2	0,5	6	5,2	5,1	4	4,7	3,7	-1,5	-2,6	-3
PIB per capita (millares dolares)	45,9	47,1	48,4	32,85	32,15	32,5	3,7	3,3	4,8	8,7	10,5	12	8,2	10,5	11,2
Crescimento do PIB	-2,6	2,6	2,3	-4,7	1,7	1,5	9,1	10,3	9,6	-6,5	4,3	4,6	-0,2	7,5	4,1
Taxa de Desemprego	9,3	9,7	9,6	9,4	10,1	10	4,3	4,1	4	8,4	7,5	7,3	8,1	7,2	7,5
Inflação	-0,3	1,4	1	0,3	1,6	1,5	-0,7	3,3	2,7	11,7	6,6	7,4	4,9	5	4,6
Índice de Desigualdade	15,9			9			33			12,7			51,3		
Índice de Desigualdade. É o rácio entre os 10% mais ricos e os 10% mais pobres															

Transportes ao Serviço da Economia

Table 6 - Balance of Payments Indicators, 2008-2011

	Trade balance (\$ million)				Current account balance (\$ million)				Current account balance (as % of GDP)			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Algeria	38 510	14 267	17 099	18 064	29 510	-4 233	7 299	8 250	17,6	-3,1	4,9	5,2
Angola	42 932	18 336	27 675	33 097	6 408	-2 467	2 076	2 810	7,5	-3,8	2,6	3,0
Mozambique	-1 202	-2 234	-1 669	-1 312	-1 217	-1 565	-1 589	-1 396	-12,2	-14,2	-12,3	-9,5
South Africa	-4 310	-6 157	-9 113	-11 438	-18 165	-12 591	-16 534	-19 720	-6,6	-4,5	-5,6	-6,3
Africa	106 424	-1 332	18 408	23 336	62 589	-35 507	3 520	13 104	4,1	-2,5	0,2	0,7

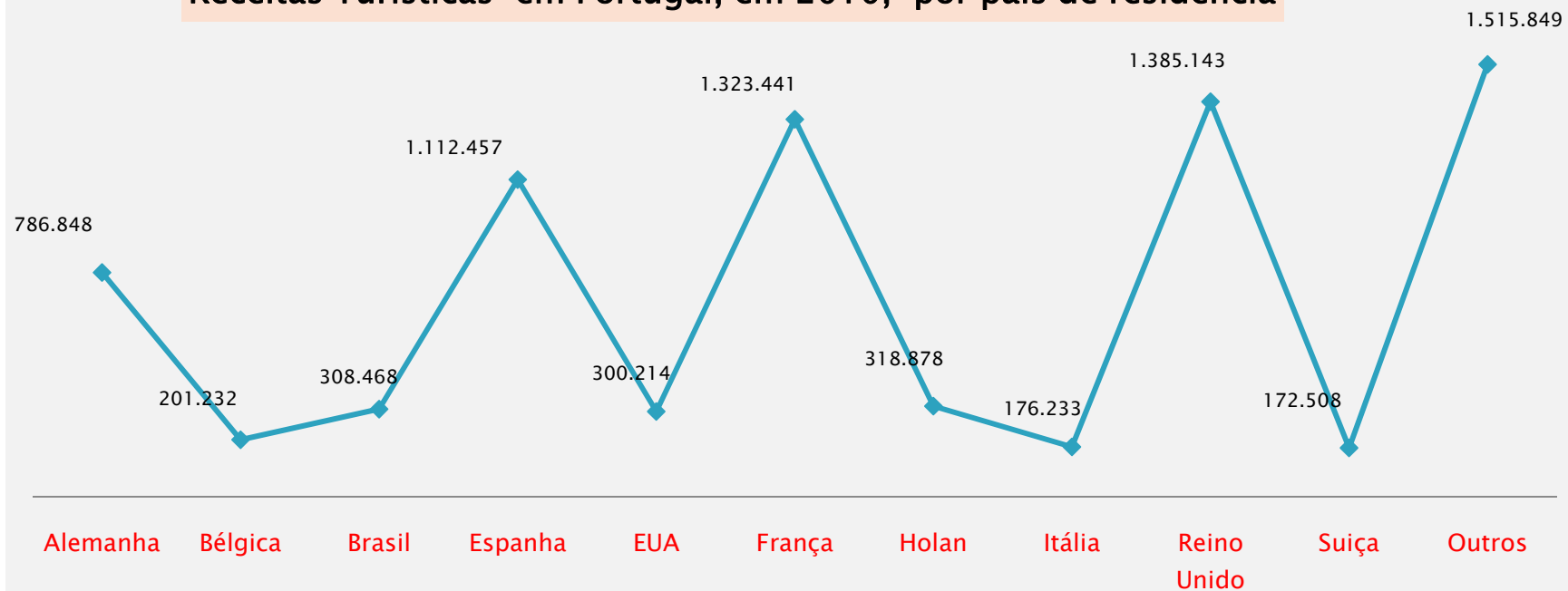
Note: * Fiscal year July (n-1)/June (n)

Sources: ADB Statistics Department ; IMF WEO October 2009

Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC

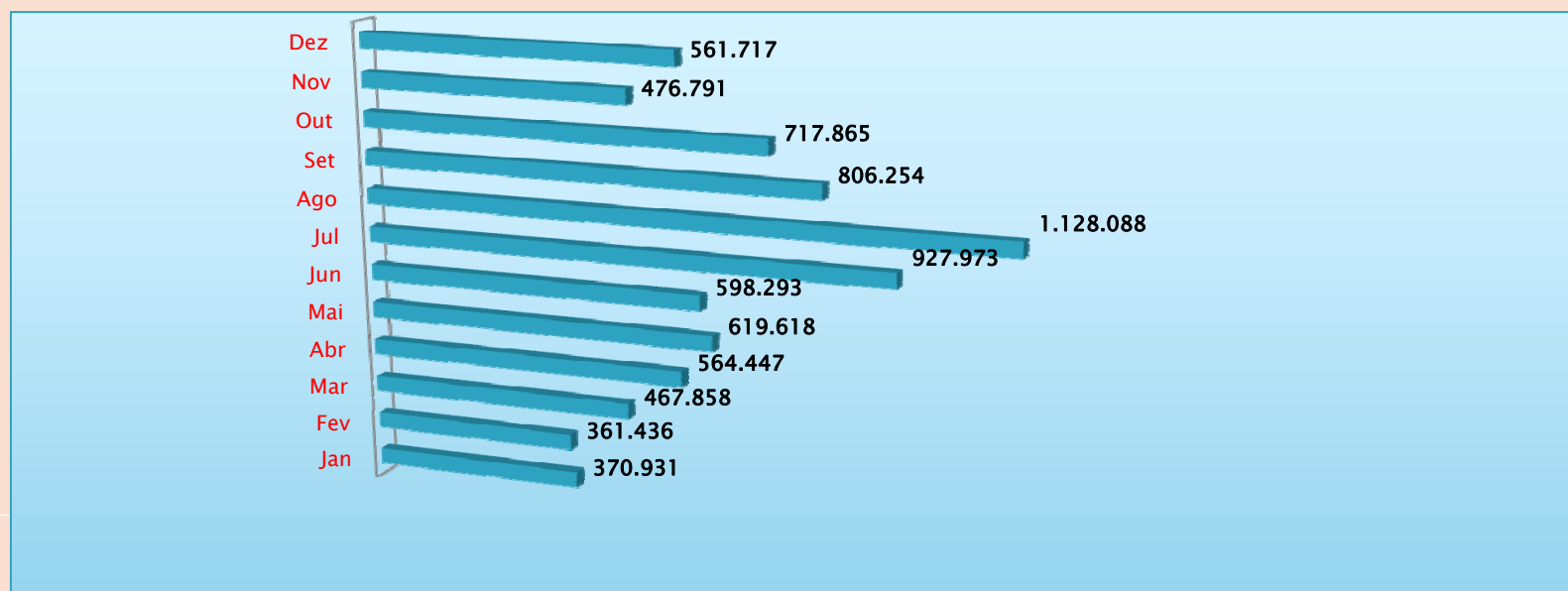
Transportes ao Serviço da Economia

Receitas Turísticas em Portugal, em 2010, por país de residência



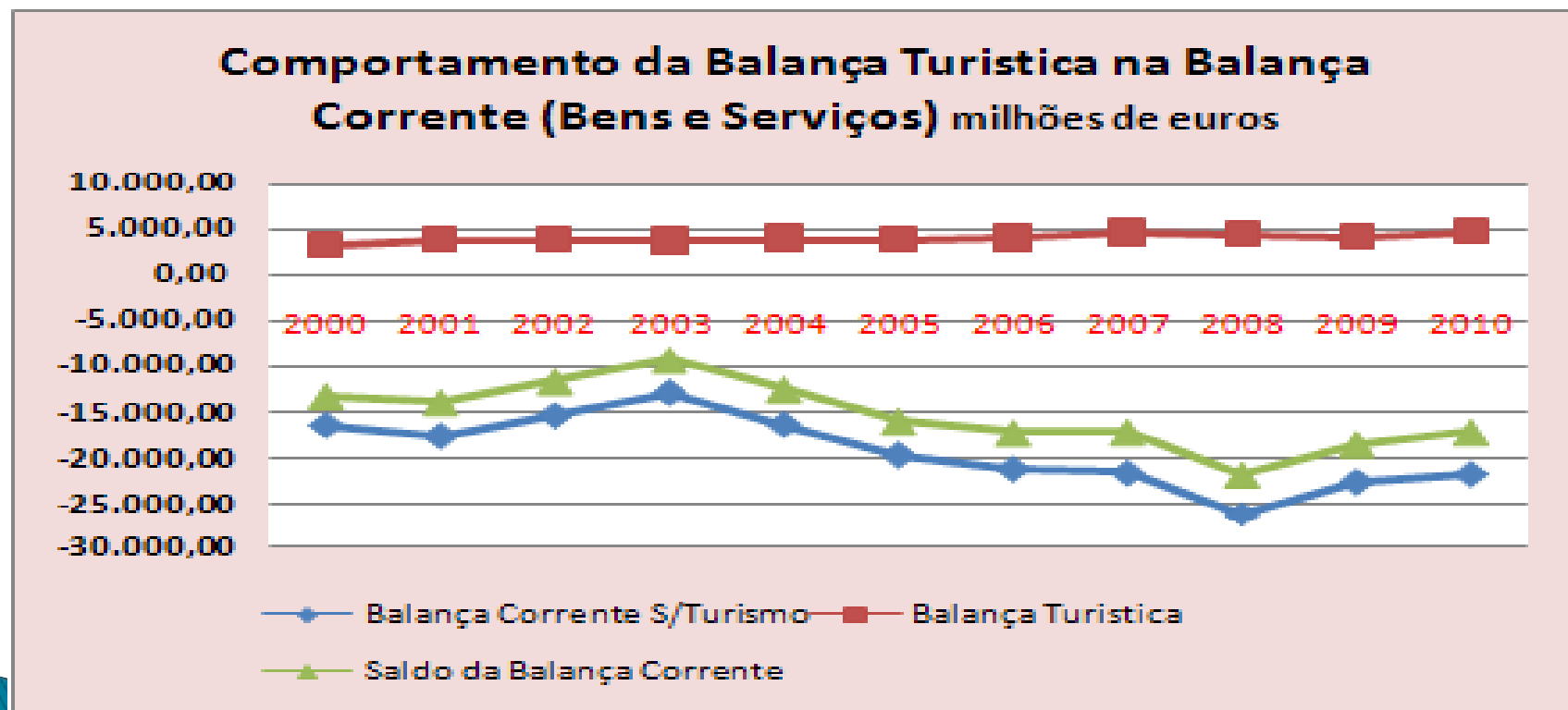
Transportes ao Serviço da Economia

Receitas Turísticas em Portugal, em 2010 , por meses – Milhares de euros



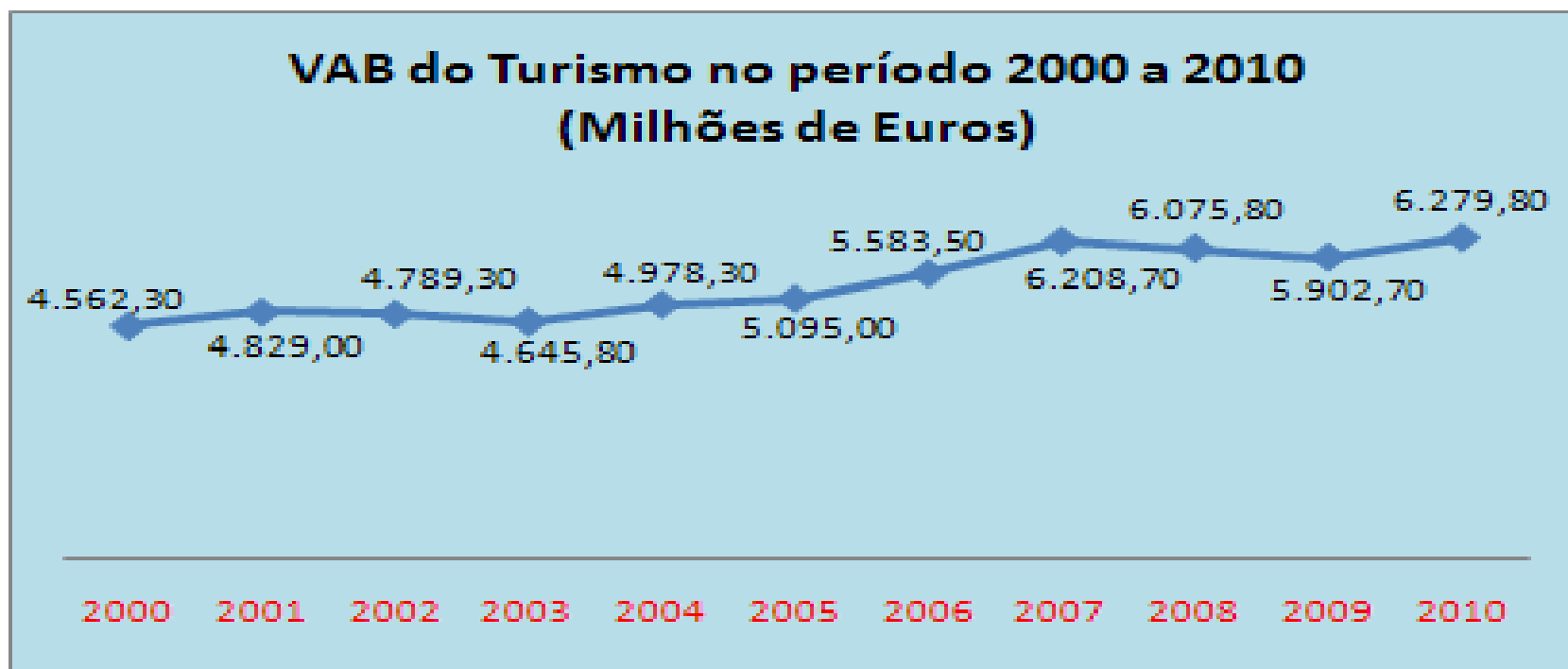
Transportes ao Serviço da Economia

O Turismo tem ainda um importante contributo para a Redução do *Deficit* da Balança Corrente (Balança de Bens e Serviços), conforme quadro que se segue



Transportes ao Serviço da Economia

O Valor Acrescentado Bruto do Sector é também muito expressivo, com um VAB de 6.279 Milhões de Euros em 2010.



Transportes ao Serviço da Economia

CONCLUSÕES

Criar condições para que as empresas de Transporte Aéreo, nomeadamente a TAP, tenha sustentabilidade financeira, recorrendo á entrada de capital, o que poderá acontecer por via da reprivatização.

A TAP deverá ajustar o seu posicionamento de acordo com as perspectivas económicas dos mercados onde actua, isto é, investimento maior no segmento médio alto nos mercados sul americano e africano, e segmento médio baixo no europeu, já que enfrenta a concorrência muito forte das *Low Cost Carriers* neste mercado.

Investimento muito forte em campanhas promocionais do mercado turístico português, junto aos grandes mercados emissores do Turismo Mundial, nomeadamente Europa, Ásia-Pacífico, América do Sul e do Norte, não esquecendo os mercados africanos, onde a TAP opera, que poderão constituir um nicho importante sob o ponto de vista económico.

http://www.youtube.com/watch?feature=player_profilepage&v=OhKV9SspD00

Duarte Gomes
Membro da Ordem dos Economistas
Membro da Ordem dos TOC