

Macau e o Triplo-T

*Virginia Trigo**

Macau apesar de ser um pequeno território sem recursos naturais nem mercado interno pode desempenhar um papel interessante baseado na sua localização geográfica e no aproveitamento de efeitos sinérgicos de infra-estruturas de comunicação que alguns autores designam por Triplo-T: Transportes, Telecomunicações, Turismo.

Muitos gestores estão bem familiarizados com as vicissitudes dos negócios nas economias emergentes do Sudeste Asiático. Tendo de lidar em simultâneo com o projecto de um hotel em Ho Chi Min, um complexo habitacional em Hanoi e uma fábrica de cervejas em Cantão, um executivo japonês queixava-se recentemente que o seu maior problema era muitas vezes apanhar um avião. E, se ainda há um ano atrás um lugar para Singapura ou Hong Kong poderia ser reservado na véspera, agora tem de se contar com pelo menos quatro ou cinco dias de antecedência. Os voos para a China, Vietname, Índia e outros mercados em desenvolvimento estão cheios na maior parte das vezes, o que pode representar para os homens de negócios, noites em hotéis caros, horas a fio nos aeroportos, encontros falhados e oportunidades perdidas.

Vem isto a propósito de Macau e do papel que um pequeno território, desprovido de recursos naturais e de mercado interno, pode desempenhar baseado exclusivamente numa localização geográfica privilegiada, no coração do mercado mais activo do mundo, isto é, o que resulta do crescente comércio intra-regional asiático. Na Europa Central muitos são os países que têm retirado dividendos da sua óptima localização e os mais recentes desenvolvimentos na Ásia-Pacífico apontam também para o dinamismo de zonas geográficas que se afirmam como pontos de passagem ou, numa fase mais desenvolvida, como verdadeiras placas distribuidoras na região.

O TRIPLO-T

Se a situação geográfica pode ajudar, não é 'de per se' uma garantia de sucesso. Contudo, é precisamente na região do Sudeste Asiático, que se tem assistido a um desenvolvimento dinâmico, com base no aproveitamento dos efeitos sinérgicos de infra-estruturas de comunicação, que alguns autores designam por Triplo-T, isto é: T de Transportes, representando fluxos de bens; T de Telecomunicações, representando fluxos de informação e; T de Turismo, representando fluxos de pessoas.

Desde a década de 70 que os fluxos representados pelo Triplo-T têm experimentado uma considerável expansão. O quadro seguinte dá uma ideia das taxas de crescimento anual no período 1985-89, para a região Ásia-Pacífico:

Crescimento económico	4,2%
Fluxos de bens para a região	9,3%
Fluxos de bens para fora da região	8,8%
Fluxos de pessoas ^(a)	9,4%
Telecomunicações ^(b)	24%

^(a) Chegadas internacionais

^(b) Chamadas telefónicas internacionais efectuadas da região

É óbvio que os sectores do Triplo-T têm crescido a um ritmo muito superior ao da economia, evidenciando o seu efeito motor, verdadeiro responsável pela expansão económica.

* Docente da Faculdade de Gestão da Universidade de Macau.

TENDÊNCIAS

As previsões para o futuro são igualmente animadoras: entre 1989 e 2000 a economia mundial crescerá a uma taxa média anual de 2,9% enquanto que as exportações e importações na região da Ásia Pacífico terão um crescimento médio anual de 6,1 e 6,3% respectivamente. O facto mais significativo resulta porém do extraordinário aumento das trocas dentro da região que, no final do período terão mais do que duplicado, passando de US\$680 biliões em 1989 para US\$1,400 no ano 2000.

Os fluxos de bens entre a China, as NEI (Novas Economias Industrializadas) e os países da ASEAN irão também intensificar-se, em parte à custa de um relativo declínio do Japão. Por outro lado, a década de 90 ficará marcada por uma maior interdependência de relações em toda a região do Pacífico, favorecendo uma transferência da concentração dos fluxos de bens do Atlântico para o Pacífico: um vasto oceano poderá vir a transformar-se num rio.

No que respeita aos fluxos de pessoas, no ano 2000, cerca de 671 milhões de passageiros desembarcarão em aeroportos internacionais, contra 405 milhões em 1989, representando um acréscimo anual médio de 4,7%. A reciprocidade será também maior: em 1989 três japoneses visitavam as NEI, por cada visitante destes territórios que chegava ao Japão; no ano 2000 a proporção será de 1,8 para 1, não porque os japoneses viajem menos mas porque os outros passarão a viajar mais. Com 19% de aumento, o Vietname irá experimentar o crescimento mais substancial, seguido da China com 16,9% e de Taiwan com 11,3%. Considerados em milhões de passageiros, os voos intencionais em três anos diferentes apresentam a seguinte perspectiva:

Pais	1993	2000	2010
Japão	34,9	53,0	90,0
Hong Kong	24,4	41,1	72,3
China	8,3	24,7	62,3
Singapura	18,7	31,4	59,5
Taiwan	13,5	28,5	56,8
Tailândia	13,3	24,6	54,4
Austrália	11,2	20,3	43,2
Indonésia	6,0	11,4	26,1
Malásia	8,0	12,9	24,6
Filipinas	5,7	10,3	22,0
Índia	7,0	11,3	21,2
Vietname	1,2	3,9	17,4

De acordo com um estudo divulgado pela IATA em Fevereiro passado, os passageiros na região da Ásia-Pacífico – incluindo voos intra-regionais e em trânsito nas rotas intencionais – representarão mais de metade do tráfico aéreo mundial no ano 2010. Nestas circunstâncias e reconhecendo que o aumento do tráfico aéreo é acelerador do crescimento económico, a construção de novos aeroportos e a expansão dos existentes, em lugar de saturação, irá alimentar *nesta fase* o crescimento económico que, por seu turno, pressionará o aumento da procura de transporte aéreo. A escolha entre aeroportos na região, far-se-à em função dos serviços que cada um for capaz de prestar e esses serviços têm a ver com o desenvolvimento *integrado* das infraestruturas do Triplo-T.

O crescimento mais dramático irá dar-se no sector das telecomunicações, representando fluxos de informação: no ano 2000, o número de chamadas telefónicas efectuadas a partir da região da Ásia Pacífico será 9,5 vezes superior ao registado em 1989, crescendo a uma média anual de 20,7%.

VISÕES

Na região do Sudeste Asiático, não poderá haver melhor exemplo de uma economia mais desenvolvida em infraestruturas do Triplo-T do que Singapura. Desde a sua independência, em 1965 que a cidade-estado tem prosseguido uma agressiva política de forte planeamento económico sob a direcção do Partido de Acção Popular (PAP). Com um reduzido mercado interno e recursos limitados, Singapura depende em absoluto do exterior e veio a dotar-se de óptimas infraestruturas que facilitam e fomentam os fluxos de pessoas, de bens e de informação.

Nem sempre foi assim. O «Programa de Estratégia Económica para os anos 70», previa a criação de uma estrutura industrial avançada, concedendo prioridade ao desenvolvimento tecnológico e à formação de recursos humanos necessários às futuras indústrias que se pretendiam de alto valor acrescentado. A finalidade era tornar Singapura num centro de tecnologia, «know how», turismo e finança. Depois das crises do petróleo e da recessão económica do início dos anos 80, em Julho de 1985, o Governo anunciou um novo plano: «A economia de Singapura: nova direcção». O plano propunha um crescimento médio anual de

4 a 6% nos próximos 10 anos e identificava como aspectos fundamentais, o desenvolvimento de infra-estruturas eficientes e uma aposta contínua na educação. O futuro pretendido para Singapura era o de um «centro de negócios total», não uma base de produção.

O sector dos serviços foi identificado como aquele em que Singapura detinha uma vantagem competitiva e os serviços passaram a substituir a indústria – que vinha desempenhando esse papel desde os anos 60 – como motor do desenvolvimento económico. Em 1991, Singapura anunciou uma nova visão «Singapura: o próximo passo», que constitui um plano até ao século XXI. Nele, a cidade emerge como um centro fulcral na região da Ásia-Pacífico. Para atingir este estatuto propõe-se alargar o aeroporto, o porto e as telecomunicações em proporções superiores ao crescimento da procura, afirmando-se como uma plataforma de negócios, uma cidade global tendo o mundo por 'hinterland', uma cidade Triplo-T.

PODE MACAU VIR A SER UMA CIDADE TRIPLO-T?

À semelhança de Singapura, Macau, cidade encruzilhada, ponto histórico de muitas chegadas e partidas, tem na localização geográfica, uma grande vantagem competitiva. Em lugar de qualquer ambivalência, uma aposta no desenvolvimento *integrado* dos sectores do Triplo-T apresenta-se como bastante viável e eventualmente portadora de sucesso para Macau. Dispondo já de uma boa rede de telecomunicações, o sector dos transportes irá dar um enorme salto qualitativo, facilitando os fluxos de pessoas e bens entre a parte oeste do Delta do Rio das Pérolas e o resto do mundo, a que se junta uma igual aposta no turismo. Entende-se por turismo algo de mais abrangente do que os passeios em férias para visitar locais de interesse. Na nomenclatura do Triplo-T, turismo significa fluxos de pessoas e a maior fatia é representada por homens de negócios que poderão ter ou não Macau como destino final. O seu número aumentará na proporção em que aumentar a qualidade dos serviços prestados por Macau designadamente em telecomunicações avançadas, ligações para as principais cidades da região, hotéis e outros serviços de apoio. O desenvolvimento de recursos humanos do Triplo-T é também uma

condição indispensável à implantação desta estratégia de formação de capital.

NEM TUDO É ROSA

As perspectivas de desenvolvimento de Macau como uma cidade Triplo-T poderão vir a ser ensombradas pelo aparecimento de outro concorrente. Não se trata de Hong Kong, que já é de há muito uma cidade Triplo-T. Como o Triplo-T se manifesta em formas de alto valor acrescentado, procura nichos específicos e não projectos convencionais, Singapura, Hong Kong e Macau podem ter cada um o seu espaço. Mas outro pretendente ao papel de encruzilhada na zona de influência geográfica de Macau poderá talvez ser demais e a concorrência vem de Hainão. Nascida no auge das reformas económicas levadas a cabo pelo então Secretário Geral do Partido Comunista Chinês, Zhao Ziyang, a mais recente das Zonas Económicas Especiais adoptou desde logo o «slogan» «quando o governo é pequeno, a sociedade é grande», sugerindo um local onde fazer negócios envolve muito menos burocracia do que em qualquer outro ponto do país.

O maior activo de Hainão é a sua posição no Sul da China, entre Macau e o Vietname, o que, potencialmente, também transforma a ilha numa zona de trânsito comercial entre a RPC e o Sudeste Asiático. Para poder competir com os seus vizinhos, Hainão começou já a desenvolver fortemente o sector dos transportes: 33 km² no oeste da ilha em Yangpu, serão transformados numa moderna cidade portuária com 250,000 habitantes, livre de impostos, direitos alfandegários ou restrições de divisas. Ainda faltam cinco anos até que o projecto esteja completo, mas Hainão quer mais: Chi Fulin do Instituto para a Reforma e Desenvolvimento da ilha, acredita que Hainão tem uma tal importância estratégica para a China que deveria ser transformada num Território semelhante a Hong Kong, isto é, divorciando-se do continente, jogaria segundo as regras do mundo capitalista.

Por tudo isto, não parece demais afirmar que, imersos no turbilhão de dinamismo económico que se vive na zona, os escassos anos que faltam para o final do século serão tão determinantes para o futuro de Macau como o foram muitas décadas do passado.