

O contributo dos voos *low cost* na expansão dos *hostels*, na cidade do Porto.

The contribution of the low cost flights, for hostels expansion, in the city of Porto.

António Carvalho **Franco**
antonio.franco64@gmail.com

Ricardo Fontes **Correia**
IPB, Researcher at Unidade de Investigação Aplicada em Gestão (UNIAG)
ricardocorreia@ipb.pt

João Carvalho **Franco**
IPB, joaofranco@ipb.pt

Abstract

Com a crescente liberalização do mercado da aviação, o sector dos transportes aéreos, sofreu enormes transformações. Surgiram companhias aéreas de baixo custo (*low cost*) que, hoje em dia, detêm um peso significativo do tráfego aéreo, impulsionando a competitividade do sector, impelindo os modelos de negócio tradicionais (companhias aéreas regulares e voos *charter*) a repensarem e reajustarem as suas estratégias de negócio. Naturalmente surgiram novos fluxos de turistas e um aumento da procura por estabelecimentos hoteleiros consonantes com o seu poder de compra.

Em Portugal, os *hostels* independentes são uma nova realidade, localizando-se em zonas privilegiadas nos centros das cidades, onde existem boas acessibilidades e os custos de transporte são baixos, fatores convenientes a este novo segmento de turismo mais económico. Este estudo pretende observar o estímulo que o aumento do número de voos de baixo custo, com o conseqüente incremento de novos fluxos turísticos, provocou na oferta dos *hostels* independentes na cidade do Porto.

Os resultados obtidos estão de acordo com a literatura disponível, concluindo-se que existe uma relação positiva entre o aumento do número de voos *low cost*, no Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC), e a expansão dos *hostels* na cidade do Porto.

Palavras-chave: Companhias aéreas low cost, Hostels, Inovação, Porto, Turismo.

Abstract

With the increasing liberalization of the aviation market, the airline industry has undergone enormous transformations, having emerged from low cost airlines (*low cost*) which, today, have significant weight in air traffic, boosting the sector's competitiveness, impelling the traditional business models (regular airlines and charter flights) to rethink and readjust their business strategies. Consequently new flows of tourists emerged and an increase in demand for hotel establishments in line to their purchasing power.

In Portugal, independent hostels are a new reality, being located in prime areas in the city centers, where there are good access and transport costs are low, convenient factors to this new more economic tourism segment. This study wants to observe the stimulus that the increase number of low cost flights in the supply of independent hostels in Porto, with the development of new tourist flows had.

Results are consistent with the literature already available, it is concluded that there is a positive relationship between the growth of air low cost companies, operating in Francisco Sá Carneiro Airport (AFSC), and expansion of hostels in Porto.

Keywords: Low Cost Airlines, Hostels, Innovation, Porto, Tourism.

1. Introdução

O transporte aéreo, desde sempre se revelou um meio importante para a mobilidade das populações, para a realização de trocas comerciais, económicas e culturais, permitindo uma maior competitividade entre os países, regiões ou cidades (Almeida & Costa, 2012).

A liberalização ou a desregulamentação dos transportes aéreos, na Europa, na década de 90 do séc. XX, possibilitou o aparecimento de companhias aéreas *low cost* no mercado. Estas companhias, ao apresentarem tarifas mais baixas do que as das companhias tradicionais conseguiram em pouco tempo conquistar uma quota significativa do mercado principalmente o mercado de lazer (Teles & Sarmiento, 2012).

Estas companhias aéreas de baixo custo, na opinião de Abrantes (2013), têm um modelo de negócio distinto das demais conseguindo alcançar outros nichos de mercado mais sensíveis ao preço o que tornou reconhecida a sua importância na Europa. A tarifa praticada por estas companhias e a facilidade da reserva *online* deu-lhes grande visibilidade desenvolvendo-se rapidamente o conceito de viagens a baixo custo. A estes fatores juntam-se as mudanças de comportamento dos viajantes estimulando a reação dos diversos *stakeholders* e uma maior cooperação entre as transportadoras e os aeroportos.

Os transportes aéreos de baixo custo têm-se revelado um modelo de negócio de sucesso no crescimento de novos fluxos turísticos onde Portugal não é exceção. O modelo de gestão diferenciado e apoiado na tecnologia, daí o seu elevado grau de inovação, possibilita uma estrutura de custos flexível o suficiente para praticar preços que vão ao encontro dos desejos dos novos utilizadores deste serviço. Consequentemente verifica-se um enorme desenvolvimento comercial que por sua vez influencia outras atividades ligadas ao turismo, tais como novos alojamentos locais, cruzeiros, empresas de aluguer de viaturas, etc. (Abrantes, 2013; Almeida & Costa, 2012).

Com o crescimento de novos fluxos de turismo na Europa regista-se uma oferta de meios diferenciados de hospedagem. Entre eles, há um segmento de oferta que está em constante crescimento e difusão, são os chamados albergues (*hostels*): estabelecimentos que oferecem hospedagem económica e com serviços diferenciados, consolidando a sua fama, dando origem a uma nova clientela: os *backpackers* (Segundo o Oxford Dictionary Online, um backpacker é uma pessoa que viaja ou faz caminhadas carregando os seus pertences numa mochila) que na opinião de Satyro & Pinheiro (2006) começam a ter grande visibilidade no mercado internacional particularmente no que se refere ao turismo jovem.

O *hostel*, ao oferecer uma hospitalidade e novos serviços a preços acessíveis, promove o convívio com outros viajantes da mesma faixa etária começando a estar fortemente implementados em diversas cidades da Europa. Maioritariamente focalizados num público jovem, com espírito aventureiro, mas que aprecia a qualidade dos serviços que este meio de hospedagem pode oferecer sendo a sua gestão operada por poucas pessoas com a supervisão dos proprietários (Satyro & Pinheiro, 2006).

A sua escolha, como objeto de estudo na cidade do Porto, foi motivada pela novidade e importância que este tipo de alojamento local tem tido nos últimos anos, continuando a proporcionar um forte dinamismo à cidade, levando por arrasto outros serviços complementares tais como a restauração, os transportes ou o comércio local.

O objetivo deste estudo é evidenciar o contributo que estas companhias aéreas *low cost*, com o seu modelo de negócios inovador, têm na expansão da oferta turística que são os *hostels* na cidade do Porto, também elas com um modelo de negócio inovador, respondendo, assim, às necessidades dos novos fluxos turísticos.

O artigo está organizado da seguinte forma: no capítulo 2 evidencia-se a inovação associada aos voos *low cost*. O capítulo 3 expõe os fatores inovadores de um novo modelo de alojamento local. No capítulo 4, trata-se da metodologia utilizada no estudo, fazendo-se as considerações acerca da informação estatística recolhida, considerando os pressupostos do modelo e a relação entre os fenómenos observados, com uma breve explicação dos parâmetros do modelo de regressão. da relação entre estes novos fluxos turísticos e os voos *low cost* utilizando, para o efeito, um modelo econométrico de equação linear, estimando-se os parâmetros pelo método dos mínimos quadrados ordinários (OLS) para obtenção dos resultados. Nos capítulos 5 e 6 inclui-se a análise e discussão dos resultados, evidenciando a crescente importância destas companhias aéreas, a evolução do movimento de passageiros no Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC) e a influência que teve no comportamento da economia. No capítulo 7 faz-se a conclusão do estudo, avançando-se com as limitações do trabalho e desenvolvimentos para futuros temas complementares a esta investigação no capítulo 8.

2. Fatores Inovadores Inerentes às Companhias Aéreas de Baixo Custo

As companhias aéreas de baixo custo fizeram uma verdadeira revolução nos céus que teve início à 20 anos atrás, oferecendo formas mais atrativas e económicas de voar para diferentes destinos (Strickland, 2010). Isto provocou uma maior inovação na indústria, trazendo vantagens ao consumidor, quer ao nível das tarifas, quer ao nível das ligações diretas para novas regiões. As transportadoras de baixo custo conseguiram uma distribuição mais equilibrada do tráfego aéreo, tornando populares as viagens a meio da semana (Teles & Sarmiento, 2012).

A internet possibilitou a venda de bilhetes *online*, e a entrada destas companhias nas redes sociais, deu-lhes grande visibilidade, facilitando-lhes a divulgação dos seus serviços, o anúncio de novas rotas e a captação de novos clientes. Com campanhas de publicidade e marketing e pela comunicação social, estas companhias aéreas de baixo custo tornaram-se populares, conquistando novos nichos de mercado ao atraírem novos clientes (Almeida & Costa, 2012; Bush & Starkie, 2014).

Outras evoluções tecnológicas se podem apontar, como por exemplo o *bigdata*, que consiste na disponibilidade de uma grande quantidade de dados para a gestão de destinos turísticos. A *Internet of Things* tem já grande impacto na competitividade dos destinos turísticos, ao mesmo tempo é cada vez mais fácil e mais barato aceder a ferramentas que analisam os dados e os organizam de maneira a serem usados na tomada de decisões, desde o planeamento das viagens, promoções, aos critérios de investimento. Os *smartphones* vieram a alterar a forma e o momento de comunicar com os turistas antes, durante e depois das viagens, alterando a forma como os destinos são geridos. (Nunes, 2015).

A *sharing economy*, que consiste na partilha do acesso à informação está a levar à desintermediação económica. Não havendo lugar à intermediação, são os consumidores finais que comunicam diretamente com outros dispensando os serviços de empresas que anteriormente faziam a respetiva intermediação. Esta é uma das tendências com um potencial de disrupção maior (Carrapiço, 2012; Nunes, 2015).

No entender de Nunes (2015), estas inovações disruptivas acontecem porque são formas mais eficazes de afetar recursos e no caso do sector do turismo muitas das atividades da *sharing economy* permitem a satisfação das necessidades das pessoas que viajam de forma mais económica ou mais conveniente ou mais de acordo com a sua maneira de ser.

3. Fatores inovadores inerentes aos *hostels*

Os estabelecimentos vulgarmente conhecidos como *hostels* não eram formalmente reconhecidos nem licenciados como tal até há pouco tempo, tendo o seu enquadramento legal surgido apenas em 2014, com o Decreto-Lei 128/2014, de 29 de agosto, que define o “alojamento local”. Note-se que *hostel* não é, sequer, uma modalidade de alojamento local, mas apenas uma designação aceite conforme o Artigo 14.º “Hostel” Só podem utilizar a denominação “hostel”, os estabelecimentos de alojamento local previstos na alínea c) do n.º 1 do artigo 3.º cuja unidade de alojamento, única ou maioritária, seja o dormitório.

Outra característica diferenciadora em relação à oferta turística em geral é o modo de angariar clientes, é maioritariamente através da internet, em websites de reservas, que os *hostels* que encontram os seus clientes, ao contrário da hotelaria que tem uma estrutura de reservas baseada nas agências de viagens ou pacotes turísticos (Sousa, 2014; Brochado et al., 2015; Torres, 2015).

Os utilizadores ao classificarem os espaços através de comentários e fazendo as suas votações, tornam públicas as suas avaliações. Essas reações guiam a escolha dos futuros hóspedes, quando, estes ainda desconhecem a cidade. São nestes fatores que os *hostels* investem as suas energias, no sentido de conseguirem atributos distintivos e capazes de atrair clientela (Sousa, 2014; Torres, 2015).

Convém referir que no passado ano de 2015 seis *hostels* portugueses lideravam a categoria *Best Medium Hostels*, que contêm os estabelecimentos com 75 a 150 camas: O Home Lisbon Hostel, o Yes! Lisbon Hostel, o Tattva Design Hostel (Porto), o Lost Inn Lisbon, o Lisbon Destination Hostel e o Sunset Destination Hostel (Lisboa) foram estes os estabelecimentos que se destacaram nesta categoria. No caso do Yes!Porto Hostel foi o escolhido pelos utilizadores do Hostelworld como o hotel mais seguro (Hostelworld, 2015). Sem querer ignorar a dimensão tecnológica que para Gallouj & Savona (2009), é importante, direcionamos a nossa análise numa abordagem orientada para o serviço, tal como Torres (2015), focalizando-se os aspetos não tecnológicos da inovação. Considerando-se as medidas de inovação adotadas nos *hostels* do Porto, como a gestão inovadora, uma forte comunicação externa, a extensão dos serviços e a inovação no *backoffice*.

Quanto à inovação na gestão, referimo-nos à qualidade dos processos de gestão e à utilização das tecnologias de informação, comunicação e estrutura interna destas organizações. A inovação ao nível das comunicações externas espelha o elevado conteúdo intangível de informação nos serviços e processos deste tipo de setor (hoteleiro), onde as tecnologias têm um papel importante na criação de oportunidades e de novos serviços, alterando substancialmente a forma como este serviço é prestado. Por um lado, estas tecnologias de informação facilitam a comunicação com os clientes, parceiros de negócio, fornecedores, intermediários e entidades públicas. Por outro lado, ao nível da extensão dos serviços, a inovação desencadeia alterações no resultado final do serviço, pressupondo já estarem incorporados outros ativos, também tecnológicos, que promovam a melhoria do serviço final e da qualidade dos aspetos tangíveis do mesmo (Hunter-Jones *et al.*, 2014; Mattsson *et al.*, 2014).

Por último, as inovações no *backoffice* consistem na incorporação de novos ativos tecnológicos no sentido de melhorar a produtividade e o serviço que é prestado, podendo este ser mais eficiente (Campo *et al.*, 2014; Mattsson *et al.*, 2014).

4. Metodologia

Para se estudar o contributo dos voos *low cost* na expansão dos *hostels*, na cidade do Porto construiu-se um modelo econométrico de equação linear, onde se estimam os parâmetros pelo método dos mínimos quadrados ordinários.

Como variável dependente tem-se o número de camas nos *hostels* (CAPAC), considerada uma *proxy* da taxa de ocupação dos mesmos. Como variável independente ou explicativa: X_{t1} (LCC), corresponde ao número de passageiros desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC), em voos *low cost* (LCC).

No modelo estimado verificou-se a existência de sazonalidade, e autocorrelação, o que viola as hipóteses clássicas do modelo de regressão linear. A sazonalidade está presente na variável explicativa LCC, já a variável CAPAC dada a sua característica, tende a variar menos ao longo do tempo. A autocorrelação ocorre principalmente quando se lida com amostras temporais, significando que alguns dos fatores aleatórios que influenciam o comportamento de um mesmo agente ao longo do tempo tenham efeitos persistentes de um período para os seguintes (Oliveira *et al.*, 2011).

Rapidamente se ultrapassaram estes problemas com a utilização do *software* econométrico do Eviews 8: o Moving Average Methods (Método das Médias Móveis) e o procedimento Newey-West, respetivamente.

Neste estudo comprova-se a relevância das companhias aéreas *low cost*, através do número de passageiros desembarcados no AFSC no aumento da capacidade turística nos alojamentos locais, mais especificamente nos denominados *hostels*.

A hipótese teórica que se pretende testar é a possibilidade das companhias aéreas *low cost*, ao potenciarem um aumento significativo do número de chegadas de turistas internacionais ao AFSC, novos fluxos turísticos, contribuíram para um aumento significativo, da procura turística por AL, conduzindo à necessidade de um maior número de camas que albergue essa procura, induzindo um aumento de oferta deste tipo de alojamento hoteleiro, que se traduz num aumento do número de *hostels* na região servida por esse aeroporto, a cidade do Porto.

Construiu-se uma amostra com recurso à internet nos locais onde se poderiam recolher informações sobre este tipo de oferta. Em 2 de Fevereiro de 2016, na plataforma da internet do Registo Nacional de Turismo (RNT), fez-se um levantamento da oferta de *hostels* existentes nesta cidade e para saber o número de camas de cada um dos *hostels*, recorreu-se aos *sites* agregadores desta informação: Hostelworld, Booking, Hostelbookers, Hostelclub.

Foi necessário produzir um modelo que permitisse explicar as variações da procura turística por AL, nesta cidade, relacionando o número de passageiros desembarcados no AFSC com a capacidade de alojamento (número de camas nos *hostels*).

Como este número adicional de turistas que é suposto alojar-se no Porto, origina um aumento do número de dormidas neste tipo de alojamento: *hostel*, gerando receitas adicionais e estas receitas potenciam o crescimento económico das regiões, mais propriamente na revitalização da cidade. Na sequência dos níveis de análise, vamos reduzindo o intuito da informação, centrando-nos no número de camas nos *hostels*, uma *proxy* da capacidade de alojamento local, no tipo específico de alojamento local que é o *hostel*.

5. Modelo econométrico da relação entre o desembarque de passageiros no AFSC, em *low cost* (LCC) e o número de camas em *hostels* (CAPAC)

O modelo econométrico estimado por OLS é formalizado na seguinte equação:

$$\ln CAPAC_t = \beta_1 + \beta_2 \ln LCC_t + \mu_t$$

A variável $CAPAC_t$ representa o número de camas nos *hostels* no mês t ($t = 1, \dots, 80$) no período amostral (2009M5:2015M12). A variável explicativa LCC representa o número de passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*, nesse período.

Para se estimar o modelo econométrico cuja expressão geral está definida pela equação acima, utilizaram-se séries temporais de periodicidade mensal sobre o número de camas nos *hostels* (variável dependente), e o número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* (variável explicativa).

A análise incidiu no período entre Maio de 2009 e Dezembro de 2015, apesar de, no caso do desembarque de passageiros no AFSC, em *low cost*, já existir uma companhia aérea *low cost*, a Air Berlin, que opera no AFSC desde Novembro de 2004, mas só no ano seguinte com a Ryanair, é que este tipo de tráfego aéreo começa a ser significativo e apenas em Maio de 2009 começam a surgir, na cidade do Porto, os alojamentos locais designados por *hostels*¹, restringindo, desta forma o período de análise temporal.

Para a construção da amostra, selecionaram-se os *hostels* identificados no Registo Nacional de Turismo e também se procurou os membros da Associação de Hostels de Portugal, acrescidos de outros *hostels* que constam nos principais *sites online* especializados ou com o nome *hostel*, identificados pelo motor de busca do Google, como foi o caso dos *sites* consultados em www.hostelworld.com, www.hostelbookers.com

Estimado o modelo, obteve-se os seguintes resultados:

$$\ln \widehat{CAPAC}_t = -9.459531 + 2.961785 \ln \widehat{LCC}_t + \mu_t, \quad R^2 = 0.597697$$

(-6.936612) (10.76494)

5.1 Conclusões do modelo estimado por OLS

O *P-value* (Prob) é 0 (zero), ou seja, menor que α (nível de significância: $\alpha = 0,05$), logo rejeita-se a hipótese da variável explicativa: número de desembarques de passageiros no AFSC, em *low cost* não ser estatisticamente significativa para explicar a variação do número de camas nos *hostels*.

$\widehat{\beta}_1 = -9,459531$: Não tem relevância económica.

$\widehat{\beta}_2 = 2,961785$. Significa que, uma variação de 1% do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*, induz uma variação estimada de aproximadamente, 2,9% no número de camas nos *hostels* (estimativa da elasticidade do número de camas nos *hostels* em ordem ao número de passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*).

O R^2 (coeficiente de determinação = *R-square*) é igual a 0,597697, é um indicador que assume valores no intervalo [0,1], indicando a fração da variação amostral da variável explicada que é explicada por variações ocorridas na variável explicativa, aplicando-se apenas a modelos com termo independente, que é o caso. Quanto mais próximo de 1 estiver o R^2 melhor pois vai refletir uma maior proximidade dos valores ajustados aos observados para a variável que se quer explicar significando que, 59,7% da variação do número de camas em torno da sua média

¹ Registo Nacional de Turismo, <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNT/ConsultaAoRegisto.aspx>, acedido em 09 de Fevereiro de 2016.

amostral é explicada pela influência do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*. Neste caso seria um valor não muito elevado (Oliveira *et al.*, 2011).

Esta série temporal apresenta uma sazonalidade, o que significa que os valores observados apresentam variações regulares com determinada periodicidade (mensal).

A variável LCC apresenta um padrão sazonal, (regular e estável no tempo, com picos e vales), ao longo daqueles meses, em geral com valores mais elevados (picos) nos meses de Julho e Agosto e valores mais baixos nos primeiros meses dos respetivos anos.

Uma série com ajustamento sazonal é aquela que vê removidos esses fatores da sazonalidade sendo bastante comum isto acontecer pois, nalguns casos, não é possível obter dados não ajustados, segundo a opinião de Wooldridge (2006)

Após o ajustamento automático no Eviews 8, pelo Moving Average Methods (método das médias móveis), onde se apresenta os picos e vales suavizados, ou seja, suavizou-se mais a aleatoriedade da série, estimando-se novamente o modelo, obtendo-se os seguintes resultados.

$$\ln \widehat{CAPAC}_t = -14.85548 + 4.058148 \ln LCCSASONAL_t \quad R^2 = 0.844934$$

(-15.25402) (20.61579)

5.2. Conclusões do modelo corrigido de sazonalidade

A variável explicativa LCCSASONAL continua estatisticamente significativa, o *P-value* (Prob) continua a ser 0 (zero), ou seja, menor que α (para um nível de significância: $\alpha = 0,05$), rejeita-se a hipótese do número passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* não ser estatisticamente significativa para explicar a variação do número de camas em *hostels*. Os coeficientes de regressão estimados são agora:

$\widehat{\beta}_1 = -14,85548$: Não tem relevância económica.

$\widehat{\beta}_2 = 4,058148$. Significa que uma variação de 1% do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*, induz a uma variação estimada de, aproximadamente, 4,05% no número de camas nos *hostels* (estimativa da elasticidade do número de camas nos *hostels* em ordem ao número passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*).

O valor do coeficiente de determinação: R^2 melhorou significativamente, de 59% passou para 84%, o que significa que 84% da variação do número de camas em torno da sua média amostral é explicada, ou devida, à influência do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*, valor bastante elevado (mais próximo de 1), significando uma melhoria do ajustamento.

Nesta fase do estudo econométrico, detetou-se outra situação, em que é violada a hipótese clássica que postula a ausência de autocorrelação entre as perturbações aleatórias. Isto significa, que há fatores aleatórios que influenciam o comportamento de um mesmo agente ao longo do tempo tenha efeitos persistentes de um período ou momento para os seguintes, como por exemplo: uma empresa bem gerida exibirá índices de produtividade rentabilidade superiores aos da concorrência, período após período, ou os efeitos sobre a procura de transportes aéreos, na sequência de atentados terroristas, poderá fazer com que a influência negativa da componente aleatória persista durante vários anos. No caso, deste estudo, deteta-se a presença de uma autocorrelação positiva, demonstrada na análise gráfica, dos resíduos, apenas permite fazer um diagnóstico preliminar, não servindo como base evidente de decisão (Oliveira *et al.*, 2011).

Procedeu-se novamente à estimação através de um estimador consistente de matriz de variâncias e covariâncias dos estimadores OLS (Procedimento de Newey-West), em que o Eviews 8 aplica este método diretamente, apenas há que ter em atenção que, na presença de autocorrelação, os estimadores OLS dos coeficientes de regressão não são eficientes (deixam de ter variância mínima), mas continuam centrados e consistentes. Esta limitação do uso de OLS em presença de autocorrelação não está no modo de estimar o modelo, mas sim na sua inferência estatística, significando que a sua análise estatística não é válida quando feita nos moldes tradicionais (Bielsa, 2004; Oliveira *et al.*, 2011).

5.3 Procedimento de Newey-West

$$\ln \widehat{CAPAC}_t = -15.14742 + 4.104115 \ln \widehat{LCCSASONAL}_t \quad R^2 = 0.854061 \\ (-9.632439) \quad (12.84398)$$

Considerando-se correta a hipótese de perturbações autocorrelacionadas segundo o processo AR(1) a inferência estatística baseada nos resultados, pode-se agora realizar os testes de significância individual com recurso às estatísticas t e aos P -value, embora apenas válidos assintoticamente.

5.3.1 Conclusões do modelo pelo procedimento de Newey-West

A variável explicativa LCCSASONAL continua estatisticamente significativa, o P -value (Prob) continua a ser 0 (zero), ou seja, menor que α (para um nível de significância: $\alpha = 0,05$), rejeita-se a hipótese do número passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* não ser estatisticamente significativa para explicar a variação do número de camas em *hostels*.

$\widehat{\beta}_2 = 4,104115$ – Significando que uma variação de 1% do número de desembarques de passageiros, no AFSC, em *low cost*, induz a uma variação estimada de, aproximadamente 4,10% no número de camas em *hostels*.

O valor do coeficiente de determinação continua a significar que 85% da variação do número de camas em torno da sua média amostral é explicada, ou devida, à influência do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*.

6. Análise e discussão

6.1. Análise dos resultados

A partir dos resultados obtidos através do nosso modelo econométrico, é possível verificar a existência de uma relação ou dependência entre as duas variáveis estudadas, ou seja, existe uma correlação positiva, entre o se quer explicar (*proxy* da taxa de ocupação) que é o número de camas existentes nos *hostels* (CAPAC) e a variável explicativa que são o número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* (LCC). À medida que aumenta este novo fluxo turístico, com as suas características próprias, analisadas no ponto 3.4, cresce a procura deste tipo de AL: os *hostels*, o que pressupõe um aumento da sua taxa de ocupação.

Neste período de análise, verifica-se que, mantendo-se tudo o resto constante, o aumento de 1% no número de passageiros desembarcado no AFSC em *low cost*, espera-se que induza um aumento da procura por quartos, que se refletirá no aumento, aproximadamente, 4% da oferta do número de camas em *hostels*, na cidade do Porto.

É razoável admitir-se que o impacto do desembarque de passageiros no AFSC, em *low cost* seja maior do que o estimado, pois irão pernoitar em estabelecimentos hoteleiros pagos, em que o principal fator diferenciador não seja o preço.

6.1.1. A crescente importância das companhias aéreas *low cost*, no Turismo da cidade do Porto

Segundo o estudo de Campilho (2014), é notório, desde Novembro de 2004, o aumento do tráfego aéreo das companhias *low cost* no AFSC, observando-se um aumento significativo no número de passageiros desembarcados no AFSC, trazendo alguma recuperação, após um período cuja tendência era para a diminuição do tráfego de passageiros, período esse que decorreu entre 2000 e 2003.

Entre 2003 e 2008 evidencia-se um forte crescimento do tráfego *low cost* na evolução do tráfego de passageiros no AFSC que se traduz segundo, Proença *et al.* (2012), num crescimento em média 37,5% ao ano, em prejuízo das principais companhias tradicionais, com uma redução de 14,6 p.p de quota de mercado nestes 5 anos, mas também das companhias *charter*, menos 7 p.p de quota de mercado.

Constituíram-se nesta altura, entre 2006 e 2008, 23 novas rotas *low cost* no AFSC, aumentando dessa forma o número de destinos nesse período. No top dos 20 aeroportos *low cost*, o AFSC ocupava a 16ª posição ao nível de lugares oferecidos, com maior crescimento entre 2002 e 2007, concluindo-se que o tráfego de passageiros

encaminhado via companhias aéreas *low cost* mais que compensou a perda de dinamismo das companhias tradicionais.

O crescimento dos voos *low cost* foi tão acentuado que, em finais de 2009 estas companhias aéreas ultrapassavam as restantes em números de passageiros transportados. Havendo a realçar, que este período coincidiu com a crise financeira internacional, o que comprova o aumento da sua importância no período pós crise, o que significou que após a crise internacional de 2009, o turismo em Portugal, conheceu um ciclo bastante positivo (Campilho, 2014).

Na Figura 1, mostra-se a evolução no movimento total de passageiros em *low cost* neste período de análise.

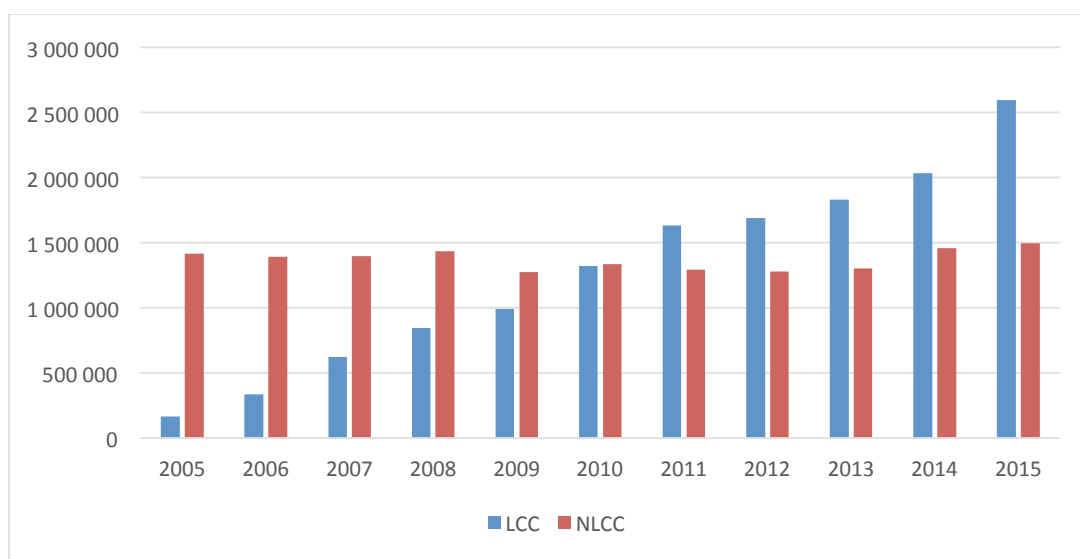
Figura 1: Movimento de passageiros no AFSC no período de Jan/2004 a Dez/2015



Fonte: Estatísticas dos Aeroportos e Aeródromos (ANA/ANAC/INE), acedido em 06/04/2016

A Figura 2, permite-nos perceber a importância que tiveram os voos *low cost* no acréscimo de turistas para a cidade do Porto, medido pelo desembarque de passageiros no AFSC durante o período de análise.

Figura 2: Passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* e não *low cost* de Jan/2005 a Dez/2015.



Fonte: Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANA/ANAC/INE)

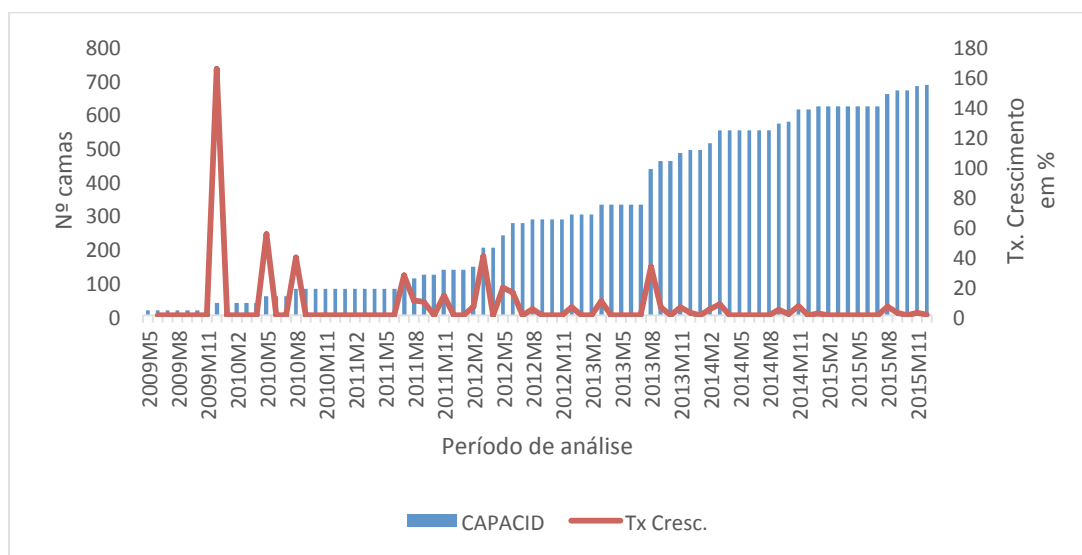
O número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* passou de 165 mil passageiros, em 2005, para 2.59 milhões em 2015, por sua vez, as companhias aéreas tradicionais passaram de 1.29 milhões em 2005 para 1.49 milhões de passageiros desembarcados em 2015, no AFSC.

6.1.2. Comportamento da Economia e a crescente importância da reabilitação da Baixa do Porto.

Segundo o Registo Nacional de Turismo (RNT), os primeiros *hostels* surgiram em Maio de 2009, existindo, nesta altura, uma oferta de 14 camas, segundo os dados obtidos na amostra, neste tipo de alojamento sendo que, o primeiro voo *low cost* aconteceu em Novembro de 2005.

Em Dezembro de 2009, assistiu-se à maior taxa de crescimento registada neste período de análise (164,28%), totalizando 37 o número de camas e em Maio de 2010 voltou-se a registar um aumento de 54% em relação ao mês anterior, situando-se numa oferta de 57 camas. Em março de 2012, houve novo aumento do número de camas oferecidas (201 camas), correspondendo a uma taxa de crescimento de aproximadamente de 40% em relação ao mês anterior, como se verifica na Figura 3.

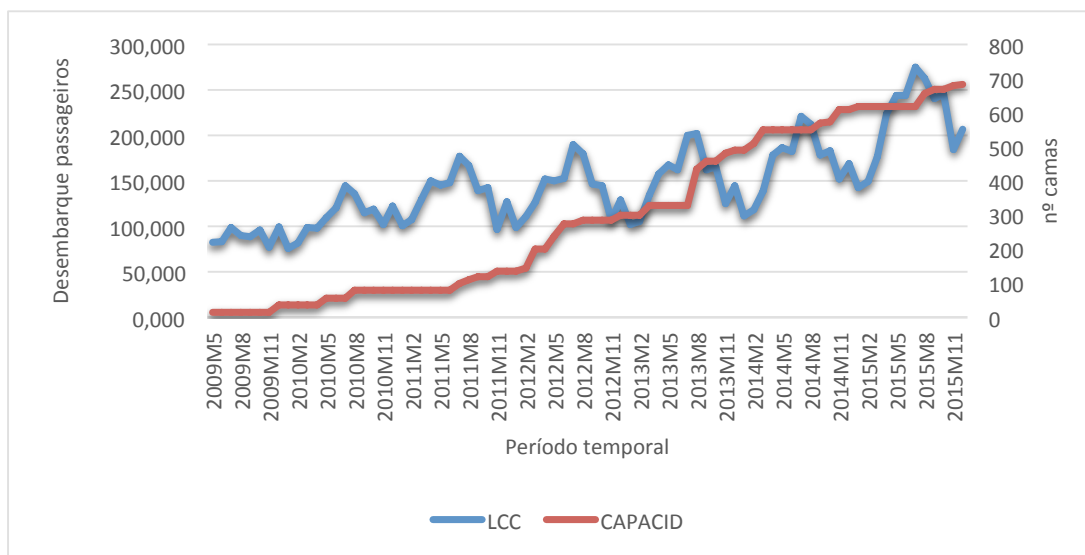
Figura 3: Oferta do número de camas em *hostels*, no período de Maio 2009 a Dezembro 2015



Fonte: Registo Nacional de Turismo e www.booking.com, acedido em 12/04/2016.

Na Figura 4, exibe-se a evolução do número de camas em *hostels* na cidade do Porto, no período Maio de 2009 a Dezembro de 2015.

Figura 4: Oferta do número de camas em *hostels*, no período de Maio 2009 a Dezembro 2015



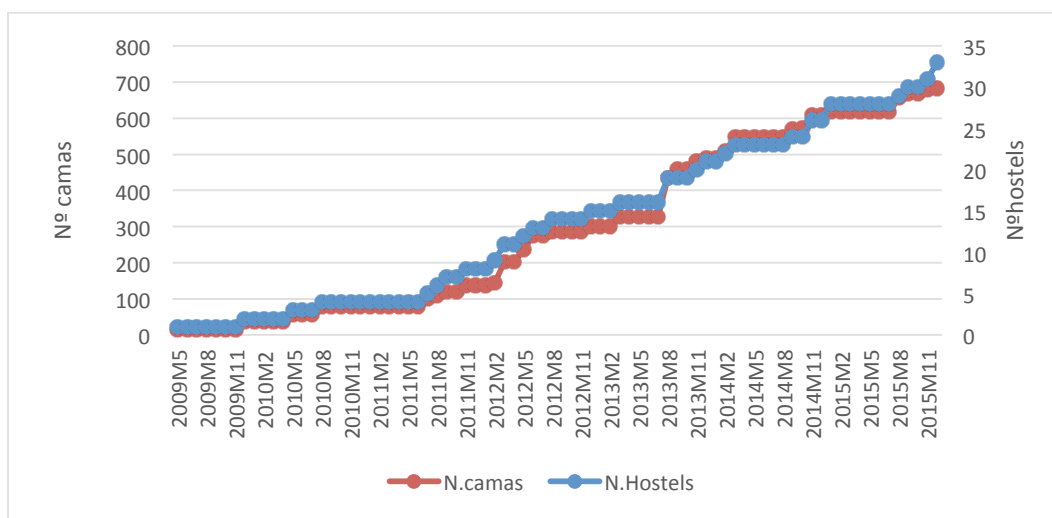
Fonte: Ana Aeroportos de Portugal, acessido em 06/04/2016, Registo Nacional de Turismo e www.booking.com, acessido em 12/04/2016.

De Julho de 2011 a Julho de 2012, a oferta turística aumentou mais de 100%, o que significa que das 100 camas oferecidas por este tipo de alojamento local (AL), passou-se para 274 camas, correspondendo ao aparecimento de mais 8 *hostels* na cidade do Porto, totalizando, no final deste período, 13 *hostels*, refletindo o contributo que o aumento do número de passageiros desembarcados em *low cost* no AFSC teve, na oferta deste tipo de alojamentos.

A Figura 5 mostra a evolução do número de *hostels* e do número de camas, na cidade do Porto, no período que vai de Maio de 2009 a Dezembro de 2015. Durante este período, há um contínuo ajustamento da oferta à procura turística, sendo que esta tendência de crescimento nos últimos anos é mais lenta, ou seja, continua a existir um crescimento na oferta de camas neste tipo de alojamento local mas a um ritmo menor, o que significa, face a acréscimos do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* os acréscimos verificados na expansão do número de camas nos *hostels* são a partir de determinado momento, cada vez menores, sendo de esperar que a partir de determinado momento (ano) esta expansão do número de *hostels* na cidade do Porto seja nula, quando o mercado atingir a sua maturidade, dito de outra forma, a partir de determinada altura acréscimos do número de passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*, contribuem cada vez menos para o aumento do número de *hostels*, como reflete a Figura 5.

Terminado este período de análise (Dez/2015), o número de camas oferecidas em *hostels* totalizavam as 683 camas, o que reflete uma taxa de crescimento de 1745,9% quando comparado com a mesma oferta em Dezembro de 2009.

Figura 5: Evolução do número de *hostels* e do número de camas, na cidade do Porto, no período de Maio de 2009 a Dezembro de 2015.



Fonte: Registo Nacional de Turismo e www.booking.com, acedido em 12/4/2016

7. Conclusão

A partir dos resultados obtidos através do nosso modelo é possível concluir que existe uma relação positiva entre o impacto que têm as companhias aéreas *low cost* no aumento da oferta turística que, neste caso, se refletiu no aumento do número de camas em *hostels*, uma *proxy* da taxa de ocupação do AL (*hostel*), traduzindo um crescimento do número de dormidas de turistas na cidade do Porto.

As companhias aéreas estão constantemente a avaliar o mercado e a refazer as suas rotas, o que traduz bem o enorme desenvolvimento comercial, com uma gestão diferenciada e uma estrutura de custos suficientemente flexível permitindo a adoção de medidas direcionadas para o cliente, com uma forte capacidade de adaptação ao meio que a rodeia no sentido de responder às novas exigências do mercado.

O aumento do número de camas, neste tipo de alojamento revelou-se substancial, sendo o coeficiente LCC positivo e significativo: 4,05 sendo os jovens que mais procuram este tipo de AL, potencialmente estudantes.

Podemos admitir que o impacto dos LCC seja maior do que o estimado, pois ao existir uma grande quantidade de oferta de AL na cidade do Porto, nem todos os passageiros irão pernoitar em *hostels*, pernoitando noutro tipo de AL ou pernoitando em casa de familiares e amigos, mas irão efetuar despesas em setores ligados ao turismo: alimentação, lazer, programas culturais e outros beneficiando a economia da região. Este modelo de negócio conhecido como AL tem vindo a ganhar importância constituindo uma fonte de rendimento para muitas famílias.

Verifica-se o crescente papel do AL, induzido pelo turismo na recuperação do Centro Histórico do Porto, preservando a autenticidade dos edifícios, contribui para a regeneração urbana e revitalização do espaço.

O sucesso do modelo de negócios que é o AL deve-se, em grande parte, ao surgimento de novas tecnologias como por exemplo, as plataformas *online* que permitem aos proprietários/gerentes dos *hostels* entrem em contato direto com os clientes. A localização dos estabelecimentos e as acessibilidades acompanham as novas tendências que moldam o turismo internacional.

8. Limitações do estudo e sugestões de investigação futura

Com o desenvolvimento do estudo surgiram limitações que condicionaram o aprofundamento de alguns aspetos. Um desses aspetos prende-se com a dificuldade ou a inexistência de dados quanto à taxa de ocupação do AL, neste

caso os *hostels*. Para se ultrapassar este problema utilizou-se uma *proxy* a que chamamos: número de camas e que corresponde à capacidade do alojamento.

Correlacionar a localização dos *hostels* com as taxas de ocupações/tarifas médias, para se melhor poder fundamentar futuros projetos a instalar nestas zonas, verificou-se uma tarefa difícil de realizar, muitos deles são recentes, não existindo registos de taxas de ocupação que o atestem. O estudo desta correlação afigura-se como uma possível investigação futura.

As tarifas praticadas, por este tipo de estabelecimentos variam em poucos euros ou até cêntimos, caracterizando-se por ser um mercado muito competitivo ao nível dos preços, onde a localização é um fator diferenciador, sendo também interessante no futuro estudar a competitividade deste mercado.

Por fim o estudo esteve limitado apenas a uma cidade e um Aeroporto específicos sendo que seria também interessante alargar o impacto dos voos low cost de um aeroporto específico a uma área geográfica mais ampla.

Referências Bibliográficas

Abrantes, J. (2013), "Impacto das Companhias Aéreas de Baixo Custo no Desenvolvimento dos Hostels nas Cidades de Lisboa e Porto", *Revista Percurso*, pp.111-127.

Almeida, C., e Costa, C. (2012), "A Operação das Companhias Aéreas de Baixo Custo na Europa. O caso Ryanair", *Revista Turismo e Desenvolvimento*, Nº17/18, pp.387-402.

ALEP – Associação do Alojamento Local em Portugal (2016), Dados e Estudos sobre o AL, <http://www.alep.pt/biblioteca/dados-e-estudos-sobre-o-al/>, acedido em 25/de Setembro de 2016.

ANA (2016), "Aeroportos de Portugal-Operador Mercados-Movimentos e Passageiros", www.ana.pt, acedido em 06 de Abril 2016.

ANA (2016), "Aeroportos de Portugal-Direção do Aeroporto do Porto-Marketing", www.ana.pt, acedido em 06 de Abril 2016.

APEMIP (2016) - Associação dos Profissionais e Empresas de Mediação Imobiliária de Portugal, "o preço das rendas", <http://www.apemip.pt/tabid/121/xmmid/492/xmid/13094/xmview/2/language/pt-PT/Default.aspx>, acedido em 25 de Setembro de 2016.

Bielsa, F. (2004), *Introducción a la Econometria*, Madrid: Ediciones Pirámide.

Booking (2016), www.booking.com/ e <http://www.booking.com/hotel/pt/magnolia-porto-hostel.pt-pt.html>, acedido a 02 de Fevereiro 2016.

Brochado, A., Rita, P. e Gameiro, C. (2015). "Exploring Backpackers Perceptions of the Hostel Service Quality", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, Vol.27, Nº8, pp. 1839-1855.

Bush, H. e Starkie, D. (2014), "Competitive Drivers Towards Improved Airport Airline Relationship", *Journal of Air Transport Management*, Vol.41, pp. 45-49.

Campilho, P. (2014), "O Impacto das Companhias Aéreas Low Cost na Dinâmica Económica do Turismo Regional", Faculdade de Economia do Porto.

Campo, S., Díaz, A., e Yagüe, M. (2014), "Hotel Innovation and Performance in Times of Crises", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, Vol.26, Nº8, pp.1292.

Carrapiço, J. (2012), "O Turismo: Tendências e Fluxos" – Portugal num Mundo em Mudança, Tendências Económicas, pp.123.

Gallouj, F., e Savona, M. (2009), "Innovation in Services: a review of the debate and a research agenda, 19"

Hostelworld (2015), "Hoscars 2015", <http://www.hostelworld.com/Porto>, acedido em 02 de Fevereiro de 2016.

Hunter-Jones, Philippa, McCabe, Scott, Coles, Tim, Fyall, Alan, Mattsson, Jan, e Orfila- Sintes, Francina (2014), "Hotel Innovation and Its Effect on Business Performance", *International Journal of Tourism Research*, Nº4, pp.388.

- Mattsson, Jan, Orfila-Sintes e Francina (2014). "Hotel Innovation and Its Effect on Business Performance", *International Journal of Tourism Research*, Vol.16, Nº4, pp.388-398.
- Nunes, A. (2015), "Turismo 2020: Cinco Princípios para uma Ambição", *Turismo de Portugal*, <http://www.turismodeportugal.pt/>, acedido em 06 de Janeiro de 2016.
- Oliveira, M. Mendes, Santos, Luís Delfim, e Fortuna, Natércia (2011), *Econometria*, Lisboa: Escolar Editora.
- Oxford Dictionary onLine (2016), "Backpacker", <https://en.oxforddictionaries.com/definition/backpacker>, acedido em 6 de Janeiro de 2016.
- Proença, J., Afonso, Ó., Gil, P. e Alves, R. (2012), "Aeroporto Francisco Sá Carneiro, 2012-2020. Previsão de Movimento e de Governace num Cenário de Privatização", Faculdade de Economia do Porto.
- Registo Nacional de Turismo (2016), <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNT/ConsultaAoRegisto.aspx>, acedido em 09 de Fevereiro de 2016.
- Satyro, G. e Pinheiro, Z. (2006), "Os Albergues Independentes como um Novo Meio de Hospedagem e Prestação de Serviços – Estudo de caso Red Hostel", pp.31-38, Centro Universitário Positivo (UNICENP)
- Sousa, M. (2014), "Can External Communication Strategies Potentiate Innovations Success? The Case of Hostels in Porto", Faculdade de Economia do Porto.
- Strickland, J. (2010), "Taking off – How the Global Low cost Airport Revolution is Taking Over", Edição da Insight Media.
- Teles, S. e Sarmiento M. (2012), "Transporte Aéreo: Evolução e Tendências" Lusíada. *Economia & Empresa*, pp.115-141.
- Torres, A. (2015), "Inovação de Serviços no Hostels da Cidade do Porto, Fatores de Sucesso e Performance.", Faculdade de Economia do Porto.
- Trivago, (2016), www.trivago.pt/Hostel-barato-Porto, acedido em 2 de Fevereiro de 2016.
- Wooldridge, J. (2006), *Introdução à Econometria: Uma Abordagem Moderna*, Michigan State University: Thomsom.

TMS ALGARVE 2018

DECLARAÇÃO

Enquanto Coordenador da
TMS ALGARVE 2018: TOURISM & MANAGEMENT STUDIES INTERNATIONAL CONFERENCE,
realizada pela Universidade do Algarve em Olhão, Algarve, Portugal em 14-17 Novembro de 2018
declaro que o trabalho

O contributo dos voos low cost na expansão dos hostels, na cidade do Porto
da autoria de

António Carvalho Franco, Ricardo Fontes Correia, João Carvalho Franco

Foi publicado como capítulo no livro **Hotelaria e Restauração: Estratégias versus Experiências**
juntamente com uma seleção de artigos da TMS 2018



(José António C. Santos)
Coordenador da TMS Algarve 2018