

# **Relatório sobre a oferta e procura de condutores profissionais em Macau**

**( Versão sumária )**

**Comissão de Desenvolvimento de Talentos**

**Dezembro de 2019**

## I. Contextualização

No intuito de responder às exigências da sociedade e tendo em vista resolver o diferendo existente entre a parte trabalhadora e a parte empregadora, no que se refere aos condutores profissionais, o Chefe do Executivo anunciou, no dia 9 de Agosto de 2018, na Assembleia Legislativa, que incumbia à Comissão de Desenvolvimento de Talentos (adiante designada por “CDT”), a realização dos trabalhos relativos ao estudo sobre a oferta e procura de condutores profissionais, com vista a se proceder a uma avaliação e decisão com base científica.

Na sequência, a CDT recorreu aos dados internos e tornados públicos da Direcção dos Serviços de Estatística e Censos (DSEC), da Direcção dos Serviços para os Assuntos Laborais (DSAL), dos SAFP, da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), entre outros, para efectuar a análise; seguiram-se depois os encontros com a parte trabalhadora e a parte empregadora, assim como o Inquérito por questionário sobre “Adequação dos serviços de condutores profissionais”, culminando com a conclusão da análise sobre a oferta e procura de condutores profissionais em Macau.

No dia 21 de Agosto de 2019, o Secretariado da CDT submeteu à consideração superior o “Relatório sobre a oferta e procura de condutores profissionais em Macau” e no dia 15 de Outubro apresentou o seu conteúdo aos membros do Conselho Executivo, e, na sequência das opiniões e sugestões apresentadas pelos mesmos, procedeu à alteração e ao aditamento, levando à consideração superior, no dia 8 de Novembro, a versão revista e a proposta sobre assuntos que mereciam acompanhamento. O Chefe do Executivo, procedeu, por sua vez, à apreciação do Relatório, no dia 10 de Dezembro.

## II. Conteúdo do Relatório

1. A CDT procedeu primeiramente à classificação dos grupos de condutores profissionais abrangidos neste Relatório, em conformidade com a Classificação das Ocupações Profissionais de Macau (COPM) de 1997 e utilizada oficialmente, incluindo condutores de automóveis ligeiros e pesados de passageiros e de mercadorias, ou seja condutores de táxis, de autocarros públicos, de automóveis de turismo, de automóveis do Governo, de automóveis dos casinos e de automóveis de mercadorias (incluindo condutores de entrega/remoção de mercadorias).

2. A CDT procedeu à análise com recurso aos dados publicitados e internos dos referidos serviços e adoptou os métodos macro e micro análises, para abordar primeiramente a situação da oferta e procura nos grupos de condutores profissionais, seguindo-se posteriormente a situação da oferta e procura de cada tipo de condutores profissionais em concreto, nomeadamente: a análise do número de oferta potencial, número de oferta efectiva, número de procura potencial, número de procura efectiva, escassez da procura, grau e nível da procura, efectuando a comparação entre o número de oferta potencial (pessoas detentoras das cartas de condução) e o número de oferta efectiva (pessoas no exercício da actividade) e inferindo que as pessoas detentoras portadoras de cartas de condução em causa ultrapassam largamente as que se encontram efectivamente no exercício da actividade:

- 1) O número total de oferta potencial de condutores profissionais > o número total de oferta efectiva de condutores profissionais  
**(4.7 vezes superior, com os jovens e adultos de 21-49 anos de idade a representarem 38.3%)**
- 2) O número de oferta potencial de condutores de táxis > número de oferta efectiva de condutores de táxis  
**(4.9 vezes superior, com os jovens e adultos de 21-49 anos de idade a representarem 35.3%)**
- 3) O número de oferta potencial de condutores de automóveis de passageiros > número de oferta efectiva de condutores de automóveis de passageiros  
**(1.4 vezes superior, com os jovens e adultos de 21-49 anos de idade a representarem 38.2%)**
- 4) O número de oferta potencial de condutores de automóveis de mercadorias > número de oferta efectiva de condutores de automóveis de mercadorias  
**(10.3 vezes superior, com os jovens e adultos de 21-49 anos de idade a representarem 39.1%)**

Recorreu ao número de condutores profissionais e ao número de automóveis em operação efectiva de 8 anos consecutivos, para calcular o rácio anual entre pessoas e automóveis, por forma a delinear o cenário da oferta e procura em termos dos grupos de condutores profissionais e de todos os tipos de trabalhos; a utilização do conceito de equilíbrio e ponderação para quantificar a escassez da procura e concluir, em função do mecanismo de funcionamento normal do mercado, a 1.ª fase de análise do estado final da procura de todos os tipos de condutores profissionais.

3. Procedeu à realização da 2.ª fase de análise sobre as causas da escassez da procura nos tipos de trabalhos em que a procura revelou escassez premente na 1.ª fase, nomeadamente: condutores

de autocarros públicos, de automóveis de turismo, de automóveis dos casinos, e de automóveis de mercadorias (incluindo condutores de automóveis do Governo), recorrendo aos três procedimentos, nomeadamente os encontros realizados com ambas as partes, trabalhadora e empregadora, os estudos através de questionários e argumentação dos dados científicos, para inferir três indicadores de discrepância que suscitam o desequilíbrio na oferta e procura de condutores profissionais, ou seja a “discrepância de remuneração”, “discrepância de carga horária/período de trabalho” e “discrepância de conteúdo funcional (incluindo trabalhos/responsabilidades adicionais)”, bem como à análise se o factor principal “discrepância de remuneração” e o referido número de oferta potencial adoptado, múltiplas vezes superior, têm uma correlação directa.

4. O resultado estimado através de métodos matemáticos revela que os meios humanos que reportam aos grupos de condutores profissionais são insuficientes, e no âmbito da classificação, com excepção dos taxistas, verificou-se tanto na actualidade como nos 8 anos transactos consecutivos distintos graus de escassez da procura em termos de condutores de autocarros públicos, de automóveis de turismo, de automóveis dos casinos e de automóveis de mercadorias (incluindo os condutores de automóveis do Governo). Destes, a escassez premente dos condutores de automóveis de mercadorias é a que se revela mais crítica, representando, actualmente, um número de cerca de 2.518 pessoas, com a média de escassez dos 8 anos consecutivos de cerca de 1.921 pessoas, dos quais os condutores de automóveis de mercadorias afectos às pequenas e médias empresas apresentam-se com escassez mais premente, representando sensivelmente 60% de escassez de condutores de automóveis de mercadorias, que se traduz num grau de escassez que vai de nível I a II; em seguida posicionam-se os condutores de autocarros públicos que apresentam presentemente a escassez que ronda os 494 profissionais, com a média de escassez dos 8 anos consecutivos de aproximadamente 460 profissionais, encontrando-se no nível I do grau da procura; já os condutores de automóveis de turismo e de automóveis dos casinos apresentam actualmente a escassez de cerca de 406 profissionais, com a média de escassez dos 8 anos consecutivos de aproximadamente 692 profissionais, encontrando-se num estado considerado normal em termos de procura ( Tabela I).

**Tabela I: Situação da procura de todos os tipos de condutores profissionais**

Condutores profissionais	Mecanismo de funcionamento normal	Rácio pessoas automóveis		Escassez da procura						Estado final da procura	
		Actualidade (Ano de 2018)	Valor médio (2011-2018)	Actualidade (Ano de 2018)			Valor médio (2011-2018)				
				Número estimado de escassez da procura	Grau de procura	Nível de procura	Número estimado de escassez da procura	Grau de procura	Nível de procura		
Táxis	Regime de 2 turnos	1 : 1.039	1 : 0.915	+120	3.7%	---	-243	-9.3%	N.A.	✓ Suficiente	
Autocarros públicos	Regime de 2 turnos	1 : 1.370	1 : 1.399	+494	27.0%	★	+460	28.5%	★	X Insuficiente	Nível I
Automóveis de turismo (incluindo automóveis dos casinos)	Regime de 2 turnos	1 : 1.071	1 : 1.146	+406	6.6%	---	+692	12.7%	---	X Insuficiente	Procura normal
Automóveis de mercadorias (incluindo automóveis do Governo)	Regime de 1 turno	1 : 1.699	1 : 1.534	+2,518	41.2%	★★	+1,921	34.8%	★	X Insuficiente	Nível I a II
Total	Regime de 1 turno	1 : 1.188	1 : 1.237	+2,687	15.8%	---	+3,051	19.2%	---	X Insuficiente	Procura normal
	Regime de 2 turnos	1 : 2.376	1 : 2.475	+19,674	57.9%	★★★	+18,952	59.6%	★★★	X Insuficiente	Nível III

Obs.: Vide os indicadores do grau de procura na Nota justificativa sobre a elaboração da Lista referente à procura, constante do Relatório sobre a oferta e procura de condutores profissionais em Macau de autoria da CDT, na página electrónica: <http://www.scdt.gov.mo/>

--- Procura normal (grau de procura < 25%) ; ★ procura de nível I ( 25% ~ 39% ) ; ★★ procura de nível II ( 40% ~ 54% ) ; ★★★ procura de nível III ( ≥ 55% )

N.A. Não aplicável

5. No intuito de estudar com mais profundidade as causas de escassez da procura verificada ao nível de condutores de autocarros públicos, condutores de automóveis de turismo, de automóveis dos casinos e de mercadorias, a CDT recorreu aos encontros com a parte trabalhadora e a empregadora, bem como ao estudo por questionário, para apurar as razões que suscitam o desequilíbrio na oferta e procura de condutores profissionais.

### **5.1 Ponto da situação dos encontros realizados com a parte trabalhadora e empregadora**

No dia 30 de Outubro de 2018, a CDT reuniu-se com os representantes da Associação Geral dos Empregados do Ramo de Transporte de Macau (parte trabalhadora), por intermédio dos deputados Lei Chan U e Lam Lon Wai, com o propósito de ouvir opiniões respeitantes ao exercício da actividade de condutor, incluindo os conteúdos funcionais e as responsabilidades adicionais dos estafetas e dos condutores de entrega de mercadorias. A parte trabalhadora transmitiu as dificuldades que os condutores profissionais enfrentam no trabalho, nomeadamente: congestionamento do trânsito rodoviário, insuficiência de lugares de estacionamento de veículos, falta do regime de garantia de aposentação (excepto nas companhias de autocarros), elevada média de idade dos condutores, geralmente superior a 50 anos, muito pouca adesão de pessoas jovens na actividade, aumento da carga horária de trabalho, surgimento da situação caótica de prestação de trabalho para a entidade para a qual não tenha sido autorizada, existência de discrepância na remuneração atribuída efectivamente pela entidade empregadora, a remuneração tendencialmente baixa auferida pelos condutores, sem a possibilidade de ser complementada através do método de interoperabilidade dos condutores, entre outros, e ainda a preocupação de que o reconhecimento mútuo de cartas de condução poderá suscitar mais zonas cinzentas e a compressão de salários e benefícios com a importação dos trabalhadores do Interior da China, assim como a ruptura causada pelo envelhecimento, entre outras questões.

Seguidamente, a CDT reuniu-se, no dia 7 de Novembro, com os representantes da Associação Comercial Geral dos Chineses de Macau, Associação dos Industriais de Combustíveis de Macau, Associação da União dos Fornecedores de Macau, Associação dos Merceeiros e Quinquilheiros de Macau e do sector do turismo, por intermédio do deputado Kou Hoi In, para auscultar a parte empregadora sobre a

actividade do condutor profissional, inteirar-se das dificuldades que dizem respeito ao transporte de matérias perigosas, aos automóveis de turismo, às quinquilharias e ao abastecimento de mercadorias. A parte empregadora revelou que as empresas atravessam dificuldades de cariz operacional que ficam a dever-se principalmente à precariedade do contexto de trabalho e dos benefícios que assistem aos condutores profissionais, à relutância dos jovens para ingressar na actividade e à dificuldade de recrutamento; a DSAL criou uma formação de condução de autocarros, concedendo apoio financeiro aos formandos para o exame de credenciação, mesmo assim são poucas as pessoas que se mostraram interessadas em ingressar na actividade; a maioria dos detentores das cartas de condução, sobretudo os jovens, não estão dispostos a dedicar-se à actividade de condutor, e ainda que as empresas estejam dispostas a atribuir um salário relativamente alto, os candidatos focam-se apenas noutros requisitos pessoais e conveniências, tais como: se no conteúdo funcional consta a remoção de mercadorias, o horário e local de trabalho, entre outros; relativamente à escassez premente de condutores de transporte de alguns produtos alimentares frescos e de matérias perigosas, entre outros níveis de perigosidade elevada, bem como à idade tendencialmente avançada dos condutores, sugere-se que sejam referenciados os critérios do Interior da China, exigindo que os condutores devam possuir o certificado de qualificação de manuseamento de matérias perigosas, para exercer a actividade; a par disso, por questões de segurança, a parte empregadora não concordou com a proposta de flexibilização que vai no sentido de alargar para mais de 65 anos, a idade das pessoas que podem conduzir automóveis pesados de passageiros.

## **5.2 Estudo por questionário sobre a “Adequação dos serviços prestados pelos condutores profissionais**

Para além da situação operacional que envolve a parte trabalhadora e empregadora, procurou-se também entender, simultaneamente, a situação do mercado de recrutamento no contexto de escassez premente de condutores profissionais. Com vista a efectuar um estudo mais aprofundado sobre a situação de registo dos candidatos e dos empregadores na DSAL e por fim o sucesso de adequação da empregabilidade, o Secretariado da CDT e a DSAL elaboraram conjuntamente o “Questionário de registo dos candidatos na DSAL para os lugares de condutor profissional (ou seja, Questionário destinado aos candidatos) e o “Questionário sobre os lugares destinados aos condutores profissionais registados na DSAL pelos empregadores” (ou seja, Questionário destinado aos empregadores). Após a apresentação de opiniões suplementares pela parte trabalhadora e empregadora sobre os Questionários, coube à DSAL pôr em execução as entrevistas relativas aos questionários, e no dia 23 de Janeiro do corrente ano respondeu ao Secretariado sobre os dados recolhidos, nomeadamente: as entrevistas que

envolvem um total de 585 questionários destinados aos candidatos e empregadores, a recolha de 479 questionários válidos e uma taxa de recolha que atinge 82%.

Pela análise dos dados conclui-se que a “discrepância de remuneração”, “discrepância de carga horária/período de trabalho” e a “discrepância de conteúdo funcional (incluindo o trabalho adicional de entrega de mercadorias/assumpção da responsabilidade de multa por infracção, entre outros)” constituem factores que afectam crucialmente a adequação do lugar, tanto da parte dos candidatos como da dos empregadores, levando a que a taxa de sucesso de adequação seja inferior a 10%. Esses factores coincidem justamente com as realidades retratadas pela parte trabalhadora e empregadora nos encontros realizados, e confirma-se conseqüentemente que a estruturação desses três factores revela-se fundamental para atenuar o desequilíbrio verificado na procura de condutores profissionais. O resultado do Questionário revelou que comparativamente aos empregadores, a “carga horária/período de trabalho” é o factor impeditivo que mereceu uma forte reacção dos candidatos, revelando, entre outros factores, que a carga horária/período de trabalho dos condutores profissionais é pesada ou restritiva, impossibilitando o sucesso de adequação, ainda que este mesmo factor venha a ajustar-se com o acréscimo de meios humanos.

No que se refere à “discrepância do conteúdo funcional (incluindo trabalhos/responsabilidades adicionais)”, o resultado do Questionário revelou que para além da condução de veículos, cabem ainda aos condutores profissionais, as tarefas e responsabilidades adicionais como a limpeza de veículos, a assumpção de multa por infracção e indemnização por acidente, entrega/remoção de mercadorias, reparação e manutenção de veículos, entre outros, sendo que, comparativamente aos candidatos que os empregadores aspiram poder contratar e assumir tarefas/responsabilidades adicionais, o número daqueles que se mostram receptivos a tais tarefas/responsabilidades adicionais é reduzido, e sobretudo muito mais reduzido o número de condutores que os empregadores desejam contratar e que têm de acumular as tarefas de entrega/remoção de mercadorias, existindo entre ambos uma discrepância de mais de 10%. Isto significa que o excesso de conteúdo funcional e de responsabilidades assumidas na actividade faz com os que ingressem na actividade retrocedam nas suas decisões, e ainda que alguns dos empregadores estejam dispostos a proporcionar benefícios como: bónus, assumpção de multa decorrente do auto de infracção durante o trabalho, assistência médica, seguro, refeição, entre outros, não é possível aumentar a eficácia em termos de adequação. Por conseguinte, os condutores de automóveis de mercadorias, principalmente aqueles que têm de acumular a tarefa de remoção e entrega de mercadorias, são os que registam um nível de carência de maior gravidade.

Além disso, procedeu-se à análise concreta dos dados inframencionados sobre o factor principal “discrepância de remuneração”, para estudar se o aumento de remuneração revela-se suficiente para atrair mais pessoas interessadas em ingressar na actividade ou se poderá absorver o número de oferta potencial de detentores de licenças de condutores profissionais, que é aproximadamente 10.3 vezes superior.

## 6. Análise da discrepância de remuneração

A discrepância de remuneração constitui proporcionalmente o factor de maior relevância, que entrava o sucesso de adequação profissional, e sendo a remuneração o retorno ou preço da força de trabalho ou da inteligência aplicada, será que a dedicação e o retorno são directamente proporcionais ou será o retorno mais atractivo? Isto revela-se particularmente fulcral na colmatação de escassez da procura. De acordo com o revelado pelos dados da DSEC, existem diferenças entre as medianas de rendimentos mensais dos distintos tipos de trabalhos de condutores profissionais, e do que foi obtido da análise dos dados, nos grupos dos condutores profissionais, os condutores de autocarros públicos são aqueles que auferem remunerações mais elevadas, registando, actualmente, a mediana de rendimento de 21.000 (patacas, moeda de referência de todos os números seguintes), sendo o único tipo de trabalho cuja mediana de rendimento mensal ultrapassa a da população local empregada que é de 20.000 (+5%); em seguida posicionam-se os condutores de autocarros de turismo e dos casinos com uma mediana de rendimento mensal de 18.000 e 17.000 respectivamente, que, por sua vez, são inferiores a mediana de rendimento mensal da população local empregada, -15% e -10%; a mediana de rendimento mensal dos taxistas cifra-se em 15.000, 25% inferior à mediana de rendimento mensal da população local empregada; já os condutores de automóveis de mercadorias perfilam-se nos tipos de trabalhos de salários mais baixos, com a mediana de rendimento mensal de 14.800, que é 26% inferior à mediana de rendimento mensal da população local empregada (vide a Tabela II).

À medida que se foi verificando, progressivamente, entre 2011 e 2018, distintos níveis de aumento anual das remunerações de todos os tipos de condutores profissionais, o número de escassez da procura de condutores de autocarros públicos, de automóveis de turismo e de automóveis dos casinos também registou flutuações nesses 8 anos, enquanto que ao nível dos condutores de automóveis de mercadorias, a escassez da procura foi aumentando continuamente (vide a Tabela III). À excepção dos taxistas cujo número de recursos humanos revelou-se suficiente, os restantes números de condutores, nomeadamente de autocarros públicos, de automóveis de turismo, de automóveis

dos casinos e de automóveis de mercadorias (incluindo os condutores de automóveis do Governo) registaram uma taxa média de crescimento em termos de escassez de 8.4% nos oito anos consecutivos superior à taxa média de aumento da remuneração. **Os dados revelam que o aumento da remuneração poderá em certa medida atrair o ingresso de novas pessoas na actividade, mas não consegue de todo reduzir o número de escassez da procura, o que implica, em termos gerais, que o aumento da remuneração de todos os tipos de condutores profissionais só poderá absorver parcialmente o número de oferta potencial.**

Além do mais, o número de pessoas que se dedicaram à condução de automóveis de mercadorias durante o quadriénio 2011-2014 manteve-se inalterável (3.400 pessoas), e até à actualidade só atingiu 3.600 pessoas. **Os dados revelam ainda que o aumento da remuneração dos condutores de automóveis de mercadorias não diminuiu a escassez da procura, e o aumento registado continuou a ser inferior à mediana de rendimento da população local empregada, sendo muito pouco atractivo.**

Do que revela a análise da discrepância remuneratória, o aumento da remuneração dos condutores profissionais não atrai necessariamente o ingresso de novas pessoas na actividade. Os dados referidos revelam que o número de oferta potencial de condutores profissionais (as pessoas detentoras das cartas de condução) ultrapassa largamente o número de oferta efectiva (pessoas no exercício da actividade), no entanto, as actuais medidas políticas ou meios de incentivo são praticamente incapazes de atrair eficazmente um número suficiente de novas pessoas para ingressar na actividade, devendo-se principalmente à fraca apetência daqueles que detêm as cartas de condução para se dedicarem aos trabalhos de condução, à concretização, neste momento, da empregabilidade de quase toda a população de Macau, ao aumento do nível de instrução, entre outros, acrescendo ainda o facto de ser o condutor um trabalhador de esforço físico e de baixo estatuto social, não proporciona condições atractivas para o ingresso na actividade.

Tabela II: Mediana de rendimentos mensais dos condutores profissionais entre 2011 e 2018

MOP

Fonte de dados: DSEC; \*\* Os dados não foram disponibilizados devido ao valor considerável do erro de amostragem

Condutores profissionais	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Valor médio e mediana mensal	Média da taxa de aumento
Taxistas	10,000	10,300	12,000	12,000	13,000	12,000	15,000	15,000	12,413	6.4%
Condutores de autocarros públicos	12,000	13,500	15,000	16,000	18,000	20,000	20,000	21,000	16,938	8.4%
Condutores de automóveis de turismo	10,800	13,000	13,000	14,000	15,000	15,000	15,800	18,000	14,325	7.8%
Condutores de automóveis dos casinos	10,000	11,500	13,000	14,000	14,500	15,000	15,000	17,000	13,750	8.0%
Outros automóveis de passageiros	8,500	10,000	12,000	13,000	**	12,000	**	**	11,100	7.1%
Condutores de automóveis de mercadorias	8,500	10,000	11,000	12,000	13,000	13,000	15,000	14,800	12,163	8.4%
Total;	10,000	11,000	12,500	13,000	14,800	14,700	15,000	16,000	13,375	7.1%
População local empregada	11,000	13,000	15,000	16,000	18,000	18,000	19,000	20,000	16,250	9.1%

Obs.: Os dados das medianas de rendimentos mensais dos condutores profissionais assinalados a verde indicam valores **inferiores aos dados assinalados a amarelo** que representam as medianas de rendimentos mensais da população local empregada.

Os dados das medianas de rendimentos mensais dos condutores profissionais assinalados a azul indicam valores **superiores aos dados assinalados a amarelo** que representam as medianas de rendimentos mensais da população local empregada.

Tabela III: Taxa de aumento de escassez de condutores profissionais entre 2011 e 2018

Ano	Condutores de autocarros públicos		Condutores de automóveis de turismo/de automóveis dos casinos		Condutores de automóveis de mercadorias	
	Escassez da procura	Taxa de aumento	Escassez da procura	Taxa de aumento	Escassez da procura	Taxa de aumento
2011	+310	---	+640	---	+1,435	---
2012	+304	-1.9%	+676	5.6	+1,526	6.3%
2013	+519	70.7%	+886	31.1	+1,714	12.3%
2014	+623	20.0%	+218	-75.4	+1,977	15.3%
2015	+499	-19.9%	+708	224.8	+1,990	0.7%
2016	+485	-2.8%	+780	10.2	+2,092	5.1%
2017	+444	-8.5%	+1,208	54.9	+2,118	1.2%
2018	+494	11.3%	+406	-66.4	+2,518	18.9%
Taxa média de aumento	+460	9.8%	+692	26.4%	+1,921	8.6%

## 7. Cada um dos grupos de condutores profissionais apresenta as suas especificidades e situações seguintes:

### 7.1 Condutores de táxis

A remuneração dos taxistas é inferior à mediana do rendimento mensal da população local empregada, contudo, por serem maioritariamente pessoas que exercem a actividade por conta própria, têm, provavelmente, uma maior liberdade na distribuição de tarefas e prestação de serviço, sendo, por isso, o seu trabalho mais atractivo que o dos outros condutores profissionais. Actualmente, existem em Macau, cerca de 18.000 pessoas detentoras de Cartão de identificação de taxista profissional, com os jovens e adultos de 21 a 49 anos a representarem sensivelmente 47%, sendo que nos 8 anos consecutivos, a média do potencial número de oferta foi cerca de 4.9 vezes superior ao número efectivo de oferta, e em termos de recursos humanos, existe potencialmente um número de reservas suficiente de taxistas.

## **7.2 Condutores de autocarros públicos**

De entre os condutores profissionais, a remuneração do condutor de autocarro público é a que se revela mais aliciante, e em virtude de vigorarem actualmente nos serviços de autocarros públicos as políticas de tarifas de baixo custo, do Governo subsidiar o diferencial das tarifas de transporte e do valor dos serviços prestados, bem como de ter a DSAL organizada a formação de condução dos autocarros, concedendo aos formandos, entre outras medidas de subvenção, apoios financeiros destinados aos exames de credenciação, a escassez da procura não se revela tão grave, registando-se aproximadamente uma escassez de 400 profissionais; no entanto, em Macau existem sensivelmente mais de 8.000 pessoas detentoras de cartas de condução de automóveis pesados de passageiros necessárias à condução de autocarros públicos, e o número de oferta potencial é 4.5 vezes superior ao número de oferta efectiva, de modo que, previsivelmente, no futuro poder-se-á, nomeadamente, por meio de optimização do plano de formação, proceder ao suprimento da procura com recurso à prospecção do mercado de trabalho local.

## **7.3 Condutores de automóveis de turismo (incluindo condutores de automóveis dos casinos)**

Na actualidade, as remunerações dos condutores de automóveis de turismo e dos casinos são ligeiramente inferiores à mediana do rendimento mensal da população local empregada, ainda assim, estes condutores são, na sua maioria, trabalhadores afectos às empresas de grande dimensão e de jogos, que dispõem de condições financeiras sólidas, por outro lado, algumas das grandes empresas lançaram, por iniciativa própria, apoios financeiros para incentivar os seus trabalhadores a obterem cartas de condução, tendo colaborado posteriormente com o Governo na assumpção do apoio financeiro. Embora não tenham sido obtidos provisoriamente resultados satisfatórios, poder-se-á, contudo, prosseguir com a optimização das medidas e elaborar, autonomamente, planos que sejam aliciantes, com vista a atrair o ingresso de novas pessoas na actividade, visando um universo de oferta potencial de cerca de 9.000 residentes locais que detêm as cartas de condução em causa e que é 1.4 vezes superior à oferta efectiva; destes, os jovens e adultos com idade compreendida entre 21 e 49 anos representam cerca de 38.2%.

## **7.4 Condutores de automóveis de mercadorias (incluindo condutores de automóveis do Governo)**

Os condutores de automóveis de mercadorias são, de entre os tipos de trabalhos de condutores profissionais, os que mais baixa remuneração auferem. Os condutores de automóveis de mercadorias, sobretudo os que se dedicam à entrega de mercadorias estão maioritariamente afectos às empresas de pequena e média dimensão, e, dos 60% de carência de meios humanos verificada actualmente, são as pequenas e médias empresas que, na sua maioria, mais precisam de condutores de automóveis de mercadorias/entrega de mercadorias. Para estas empresas não se vislumbra tarefa fácil recorrer ao aumento de remuneração como forma de aliciar condutores, uma vez que carecem de solidez financeira de suporte, não conseguem competir com as grandes empresas, a remuneração, os benefícios e garantias bem como as condições de trabalho que oferecem são incomparáveis às ofertas praticadas pelas grandes empresas ou pelos serviços públicos, sendo as condições de empregabilidade geralmente inferiores, e o resultado da concorrência do mercado precipita naturalmente o fluxo de grande número de condutores das pequenas e médias empresas para as grandes empresas, acelerando a exacerbação da gravidade de escassez premente de condutores de automóveis de mercadorias nas pequenas e médias empresas.

## 8. Dificuldades sectoriais enfrentadas pelas pequenas e médias empresas

A “discrepância de remuneração”, a “discrepância de carga horária /período de trabalho” e a “discrepância de conteúdo funcional (incluindo o trabalho adicional de entrega de mercadoria/assumpção da responsabilidade de multas por infracção, entre outros)”, constituem, como já tinha sido referido, as três principais causas do desequilíbrio de oferta e procura nos grupos de condutores profissionais e que suscitam o fenómeno de insuficiência prolongada de recursos humanos entre os mesmos, sendo sobretudo as pequenas e médias empresas de condutores de automóveis de mercadorias/entrega de mercadorias, as que se deparam com maior gravidade de escassez premente e também as que enfrentam mais problemas sociais.

**Actualmente, as pequenas e médias empresas enfrentam duas dificuldades sectoriais que se traduzem na “idade avançada dos condutores” e no**

**“número reduzido de novas pessoas a ingressar na actividade”**. Os dados estatísticos de 2018 revelam que Macau regista, globalmente, cerca de 14.300 condutores profissionais, com a mediana de idade de 53.9 anos, que quando comparada com a mediana de idade da população local empregada, que é de 42.3 anos, tende a ser mais elevada em cerca de 30% (+27.4%). Destes, os condutores de autocarros públicos apresentam uma mediana de idade mais elevada, 54.8 anos, enquanto que a dos taxistas é a mais baixa, 52.4 anos. A mediana de idade dos

condutores de automóveis de turismo, dos automóveis dos casinos e dos automóveis de mercadorias (incluindo os condutores de automóveis do Governo) são respectivamente 54.7 anos, 54.6 anos e 53.3 anos, e figuram como indivíduos de meia idade com baixo nível de escolaridade.

Para além dos três factores diferenciais referidos, constituem também impedimentos para atrair novas pessoas para ingressar na actividade, sobretudo para condutor de pequenas e médias empresas/conductor de entrega de mercadorias, as seguintes principais causas:

- 1) A falta por parte de pequenas e médias empresas de solidez financeira de suporte, as condições gerais de empregabilidade ficam aquém das grandes empresas ou dos serviços públicos e a precipitação pela concorrência do mercado do fluxo natural de grande quantidade de condutores de pequenas e médias empresas para as grandes empresas;
- 2) Com a generalização gradual do ensino superior e mais jovens de Macau a deterem habilitação superior, ninguém está disposto a optar pelo trabalho de condutor profissional, o qual não é aliciante em termos de níveis de remuneração e benefícios, nem dispõe de boas condições de trabalho e ainda com oportunidades de progressão e desenvolvimento limitadas, torna, principalmente, este tipo de trabalho de condutor de automóvel de mercadorias/entrega de mercadorias, num típico e gradual fenómeno de ruptura de recursos humanos no sector.

De acordo com os dados do inquérito à empregabilidade de 2018, duas faixas etárias de condutores profissionais, nomeadamente de 16-21 anos e de 25-34 anos ocupam ao todo uma taxa inferior a 10%.

Resulta que, actualmente, a média de idade da maioria dos condutores seja superior a 50 anos, e, caso continue a verificar-se esta tendência, poder-se-á prever que, após uma década, a escassez de oferta e procura de condutores profissionais será de extrema gravidade, e terá, por sua vez, grave repercussão social e na vida da população.

9. Apesar de pairar na sociedade o dilema da carência de recursos humanos relativamente aos condutores profissionais, contudo, sempre que se aborda o problema de importação de trabalhadores não residentes, os interesses efectivos dos diversos grupos são atingidos, e acaba-se necessariamente por enfrentar a oposição dos mesmos. Com referência particularmente aos condutores de autocarros públicos, de automóveis de turismo e de automóveis dos casinos, são todos trabalhadores afectos às grandes empresas, que se regem por um mecanismo operacional de 2 turnos, e não se regista nestes tipos de trabalho, uma escassez da procura tão grave. O Governo subsidia o diferencial das tarifas e do valor dos serviços dos autocarros, a escassez de mais de 400 profissionais verificada actualmente, poderá ser colmatada com recurso à prospecção do mercado de trabalho

local; por sua vez, as empresas de grande dimensão e de jogos dispõem de condições financeiras sólidas e podem, elaborar, por iniciativa própria, planos atractivos para aliciar o ingresso de novas pessoas na actividade, bem como absorver cerca de 1.4 vezes do número de potencial oferta; já em relação às pequenas e médias empresas de condutores de automóveis/entrega de mercadorias que carecem de recursos, enumera-se a seguir uma série de estratégias/medidas sugestivas:

### 1) “Plataforma de transporte imediato de mercadorias GoGoVan”

A crónica insuficiência de recursos humanos em Macau tem inibido directamente o desenvolvimento de diversos sectores e suprimido inclusivamente o espaço de sobrevivência de pequenas e médias empresas, representando um dilema que será provavelmente difícil de superar a curto prazo. Na realidade, com o desenvolvimento das altas tecnologias, todas as regiões do mundo recorreram sucessivamente aos resultados das inovações científica e tecnológicas para proporcionar ambiente de negócios às empresas, de forma a que as mesmas pudessem aumentar a eficiência e aliviar a escassez de recursos humanos. Para a resolução do problema da insuficiência de recursos humanos no sector dos transportes, poder-se-á referenciar a “Plataforma de transporte imediato de mercadorias GoGoVan”, um caso de sucesso na resolução da escassez de recursos humanos no âmbito dos transportes de mercadorias adoptado nas regiões limítrofes.

Sustentando a ideia operacional da “Economia de partilha e concorrência justa”, **as associações comerciais/associações dos operários/ associações cívicas sem fins lucrativos, entre outras, poderão lançar um novo modelo de “partilha de condutores”**, e criar uma plataforma de logística destinada à “partilha de condutores”, recorrendo à aplicação para telemóvel no sentido de estabelecer a ligação de pequenas, médias e micro empresas com a plataforma de logística destinada aos condutores de automóveis de mercadorias, definir critérios de cobrança uniformizada de tarifas e disposições, disponibilizar diversos tipos de automóveis durante 24 horas (incluindo: automóveis de passageiros e de mercadorias, automóveis ligeiros e pesados de mercadorias), assim como diversos tipos de serviços de transporte (incluindo: acompanhamento do automóvel para proceder à entrega, transporte de cargas, transporte de mobílias, envio de ficheiros, entrega de materiais de construção, levantamento e depósito nos armazéns, entre outros), no sentido de proporcionar às pequenas, médias e micro empresas, a solução de transporte de mercadorias.

As associações cívicas de prestação de serviços sem fins lucrativos acima referidas, ou seja empresas sociais, recorrem ao modelo comercial de exploração sustentável para resolver o

problema da “insuficiência de condutores profissionais” existente na sociedade e fomentar o desenvolvimento da sociedade local. Este modelo comercial recorre à integração das carreiras de transportes, com o propósito de mitigar o número de procura de condutores existentes, e através da aplicação “*Erranders*”, procede-se à ligação com as pequenas, médias e micro empresas com as companhias de transporte, com vista a efectuar o serviço de transacção e entrega de mercadorias e fazer com que os comerciantes disponham de meios humanos para efectuar a entrega de mercadorias, concretizando da parte dos utilizadores, a recepção das mercadorias solicitadas. O Governo poderá, por sua vez, equacionar a resolução do problema de activação de fundos, pela concessão de apoio financeiro às empresas sociais, assim como elaborar, entre outros aspectos, as políticas correspondentes, no sentido de dinamizar o desenvolvimento da sociedade.

## **2) Comunicação com os interessados**

Tendo em vista as divergências existentes entre a parte trabalhadora e a parte empregadora, no que se refere à importação de condutores profissionais, poder-se-á recorrer ao diálogo e debate público com os interessados, com vista a reunir consenso e encontrar uma solução e saída para o impasse.

Atendendo a que, na sociedade de Macau existe, privilegiadamente, a cultura do associativismo, o Governo da RAEM poderia promover entrevistas de grupo focal (Focal Group) envolvendo diversas partes interessadas da sociedade e efectuar consultas às organizações, associações, instituições académicas, entre outras, sobre os problemas dos condutores profissionais, centrando-se nomeadamente em dois conteúdos seguintes:

- (1) Se as pequenas e médias empresas de condutores de automóveis de mercadorias/de entrega de mercadorias devem ou não importar trabalhadores não residentes.**
- (2) Como se deve proceder em relação ao surgimento no futuro do fenómeno de ruptura de condutores, enquanto o sector vai enfrentado o dilema de “envelhecimento dos condutores e pouca adesão de novas pessoas à actividade”?**

## **3) Plano de apoio financeiro destinado às pequenas e médias empresas**

Dos vários planos lançados pela Direcção dos Serviços de Economia em prol das pequenas e médias empresas e que estão a ser implementados, o “Plano de Bonificação de Juros para as Pequenas e Médias Empresas” já disponibilizou a bonificação de juros para a aquisição de novos automóveis de mercadorias e as empresas podem ainda ser beneficiadas do “Plano de Incentivos Fiscais”, se da avaliação feita em função das propostas elaboradas pelas mesmas,

resultar que contribuem para a promoção da diversificação económica de Macau. Entretanto, cabem às pequenas e médias empresas reembolsar, no prazo definido, isento de juros, os empréstimos de capitais ou as garantias de crédito disponibilizados através dos três planos de apoio financeiro. Até ao ano de 2017 e na sequência da passagem do tufão Hato, o Governo avançou com a construção de comportas contra inundações (cerca de 20.000 a 30.000 patacas) para as pequenas e médias empresas, bem como lançou recentemente o “Plano de Apoio Financeiro À Subscrição de Seguro de Bens Patrimoniais conta Grandes Desastres para as Pequenas e Médias Empresas” que visa o financiamento de metade do prémio de seguro ou de 30.000 patacas, prevalecendo o valor mais baixo, sendo presentemente uma modalidade de serviço automático de aquisição.

A introdução de equipamentos que se destinam ao melhoramento do contexto de trabalho dos condutores profissionais também se revela benéfica para o funcionamento de pequenas e médias empresas. Desses, a plataforma traseira de automóveis de mercadoria/grua constituem dispositivos adicionais de descarga nos automóveis de mercadorias, e são muito solicitados pelo sector, já que com os mesmos, o carregamento e descarregamento decorrem mais facilmente e em segurança, podendo fazer com que haja lugar a uma redução de 2 a 3 meios humanos destinados à remoção de mercadorias, motivo pelo qual se propõe ao serviço competente, a realização do estudo sobre a possibilidade de incluir a plataforma traseira/grua de automóvel de mercadoria nas modalidades de apoio financeiro concedidas às pequenas e médias empresas, bem como lançar as medidas que produzam benefícios práticos para os condutores de entrega de mercadorias afectos às pequenas e médias empresas.

#### **4) Optimização das políticas de trânsito rodoviário**

Nos encontros realizados com a parte trabalhadora e a empregadora, ambas manifestaram que o congestionamento do trânsito rodoviário constitui um dos factores que mais entrava o exercício da actividade do condutor profissional, e o questionário destinado aos candidatos revelou que a maioria destes não é receptivo à responsabilidade de “assumir multa por infracção e indemnização por acidente”.

Os trabalhos dos condutores profissionais estão estreitamente relacionados com a situação do trânsito rodoviário e o estado do pavimento afecta directamente as suas operações, razão pela qual se sugere aos serviços que detêm a competência de gestão dos assuntos de trânsito rodoviário, a realização de estudo e planeamento de soluções viáveis que visem a “melhoria de congestionamento do trânsito rodoviário”, incluindo: desenvolvimento prioritário de transportes públicos, aumento de corredores exclusivos de autocarros públicos; ajustamento e

optimização das carreiras dos autocarros públicos e diminuição das voltas; flexibilização adequada, atendendo ao fluxo de passageiros, do direito de programação que assistem às empresas, com vista a aumentar a eficiência dos recursos humanos; aumento dos lugares de estacionamento temporário, para que os condutores de automóveis de mercadorias possam estacionar convenientemente os automóveis e proceder à entrega das mercadorias; flexibilização adequada de restrições nos locais de tomada e largada de passageiros para os táxis, entre outros.

### **5) Aperfeiçoamento dos cursos de formação destinados aos condutores profissionais**

Aperfeiçoar os cursos de formação existentes e destinados aos condutores profissionais, organizado pela DSAL, e realizar a formação com incidência nas causas que levaram ao insucesso na contratação dos condutores por parte dos empregadores, incluindo a fraca capacidade de condução, conhecimentos insuficientes das rodovias e falta de noção de segurança, entre outros. Estudar a inclusão de alguns elementos de incentivo, com vista a motivar e atrair o ingresso dos jovens na actividade de condutor profissional.

### **6) Outros**

- Estudar a forma de melhorar os benefícios que assistem aos condutores profissionais. Actualmente, com excepção das companhias de autocarros, a profissão de condutor profissional não dispõe do regime de garantia de aposentação, pelo que o Governo e o sector podem a partir daí, equacionar a forma de melhorar os níveis de benefícios que assistem aos condutores profissionais, no sentido de atrair e reter aqueles que aderem à actividade.
- Incentivar o sector a experimentar as mais variadas formas inovadoras de recrutamento, incluindo: contratos a curto prazo, acumulação de funções, modelo de trabalho independente, entre outros, e ainda o aumento de flexibilidade no trabalho, no sentido de atrair a adesão de novas pessoas à actividade.

## **III Conclusão**

Referindo-se particularmente às medidas de longo prazo, além de considerar a manutenção da atmosfera de sociedade harmoniosa, o Governo da RAEM deverá ainda adoptar como uma estratégia mais crítica, a garantia do desenvolvimento sustentável da economia geral de Macau, e, enquanto prossegue com a construção do “Centro de Turismo e Lazer”, a promoção

generalizada de diversificação económica, assim como a integração de Macau na conjuntura de desenvolvimento económico nacional e a participação na construção da Grande Baía, deve assegurar-se que as principais indústrias locais disponham de reservas suficientes de recursos humanos.

O Relatório revela que, seja através de argumentação de dados científicos, seja através das dificuldades reais, a insuficiência de condutores profissionais afirma-se indubitavelmente como um facto social, e a situação de escassez premente se verifica sobretudo, com maior gravidade, ao nível das pequenas e médias empresas, tornando-se num problema que a sociedade precisa de encarar com frontalidade e de resolver com a maior premência. Enquanto recursos humanos indispensáveis ao desenvolvimento do turismo, do jogo, da hotelaria, da restauração, do comércio retalhista, entre outras indústrias de diversificação, os condutores profissionais desempenham um papel preponderante na dinamização, a longo prazo, do crescimento económico de Macau, motivo pelo qual a reserva dos recursos humanos em causa merece ser planeado da melhor forma.

Caso as políticas de melhoramento e as medidas acessórias aí referidas não surtam o efeito desejado de atrair a adesão dos residentes locais à actividade, e sirvam inclusive como um mero paliativo e não como a solução do problema, o Governo da RAEM deverá voltar a rever seriamente o problema da importação de trabalhadores não residentes, no sentido de resolver o assunto da insuficiência de recursos humanos que se verifica ao nível de condutores profissionais, recorrendo ao diálogo e ao debate público para reunir consenso, realizar entrevistas de grupo focal envolvendo diferentes interessados da sociedade, para que seja encontrada uma solução e saída para o problema, assegurar que as indústrias de desenvolvimento diversificado disponham de meios humanos suficientes e necessários, por forma a tornar realidade o desenvolvimento sustentável da economia de Macau.