



USAID
DO POVO DOS ESTADOS UNIDOS



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Comunicações



SUMÁRIO EXECUTIVO: AVALIAÇÃO DO DESEMPENHO DO CORREDOR E PORTO DE NACALA

Fevereiro de 2018 Esboço do Relatório Final

Esta publicação foi produzida pelo Projecto SPEED+ através do Contracto No. AID-656-TO-16-00005 a pedido da Missão de Moçambique da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. A produção deste documento foi tornada possível com o apoio do Povo Americano através da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. Os conteúdos nele presentes são da responsabilidade do autor ou autores e não reflectem necessariamente os pontos de vista da USAID ou do Governo dos Estados Unidos.

SUMÁRIO EXECUTIVO

INTRODUÇÃO

O objectivo do estudo *Avaliação do Desempenho do Corredor e Porto de Nacala* é dar a conhecer os entraves registados na área dos transportes, de logística e de produção ao longo do Corredor de Nacala e fornecer recomendações para a melhoria do funcionamento do corredor, que poderia contribuir para o desenvolvimento da economia da região. O estudo apresenta uma análise do Porto de Nacala, do Terminal Especial de Exportações de Nacala (TEEN), das redes ferroviárias e rodoviárias e dos nós (terminais terrestres, básculas, etc.), bem como das condições de armazenamento, com ênfase nos obstáculos registados nos serviços de transporte e logística. O relatório analisa igualmente os impactos económicos da implementação de melhores propostas de logística de transportes ao longo do corredor. Este relatório analisa a redução de custos e aumento de investimentos como condição para a criação de emprego. Fornece estimativas de postos de trabalho e rendimentos adicionais criados para as populações locais graças às melhorias nos sistemas de transportes ao longo do corredor. O relatório foi elaborado em estreita colaboração com o Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) e a empresa Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN).

PRINCIPAIS CONCLUSÕES

O Corredor de Nacala cobre as regiões central e meridional do Malawi e cinco províncias no norte de Moçambique: Cabo Delgado, Nampula, Niassa, Tete e Zambézia. O corredor alberga cerca de 18 milhões de pessoas, segundo várias estimativas. A agricultura emprega 80-85 por cento da população adulta do corredor. A área de influência do corredor estende-se para oeste, com a linha férrea a leste do porto de Nacala, na costa de Moçambique, através da província de Nampula até Cuamba, na província do Niassa, chegando a Nkaya no Malawi e Moatize na Província de Tete. Moatize é onde está localizada uma importante mina de carvão que serve de projeto ancora para viabilizar o extremo ocidental da linha férrea.

A agricultura pode impulsionar o crescimento do comércio do Corredor de Nacala. O sector agrícola domina a actividade económica em Moçambique e no Malawi, com 24,8% do PIB para Moçambique e 28,1% do PIB para o Malawi em 2016.¹ Ao longo do Corredor de Nacala, a maior percentagem da força de trabalho encontra-se a trabalhar no sector agrícola / agronegócio. A maioria desta população é constituída pelos pequenos agricultores que se dedicam à agricultura de subsistência, embora a produção de culturas de rendimento também esteja a se desenvolver lentamente. A mandioca, o milho, os feijões e os produtos hortícolas dominam a produção dos pequenos produtores, enquanto o algodão, o caju, o gergelim, a macadâmia, a soja, o chá, a banana, o açúcar, o feijão boer, o amendoim e o tabaco, bem como produtos florestais são produzidos comercialmente. As cinco principais exportações do norte de Moçambique são: madeira serrada, castanha de caju, sementes de gergelim, feijão boer e algodão e, do Malawi são: açúcar, feijão boer, amendoim, tabaco e chá. As cinco principais importações para o norte de Moçambique são as importações contentorizadas: clínquer, combustíveis, trigo e arroz. Para o Malawi são: trigo, fertilizantes, combustível e clínquer. O algodão, o chá, as plantações florestais (aparas de madeira) e

¹ Banco Mundial, Indicadores do Desenvolvimento Mundial

os fertilizantes têm um alto potencial de crescimento da produção e do volume, sendo exploradas principalmente em Moçambique.

Mas a baixa produtividade agrícola limita as economias de escala necessárias para reduzir os custos de transporte ao longo do corredor de Nacala. Os custos de transporte ao longo do corredor são muito elevados, o que torna mais difícil o acesso dos agricultores de subsistência aos mercados, pois não têm condições de pagar tais custos, caso obtenham maiores volumes. A produção agrícola e os custos elevados de transporte são interdependentes na medida em que a melhoria dos actuais níveis de custos de transportes levaria a uma melhoria na produção agrícola. Os investimentos agrícolas em grande escala ao longo do corredor, tais como investimentos florestais (que o presente relatório analisa detalhadamente) e os investimentos na agricultura comercial na soja, milho e girassol, banana e plantações de biocombustíveis, se forem realizados, podem contribuir para aumentar o volume transportado pela via ferroviária, o que pode ajudar a criar os volumes necessários para reduzir as tarifas ferroviárias. Se a linha férrea puder ser operacionalizada em todo o corredor, teria certamente a capacidade de mudar a dinâmica dos custos de produção e transporte na sua área de influência.

Os megaprojetos impulsionaram as melhorias de infra-estrutura ao longo do corredor. O desenvolvimento mais importante foi o investimento do megaprojecto recentemente concluído pelo Consórcio Vale-Mitsui, que compreende a construção de uma mina de carvão em Moatize, uma nova secção de ferrovia, a reabilitação da ferrovia existente e um novo terminal de carvão em Nacala-A-Velha, uma distância de 912 quilómetros, no valor de US\$ 7 bilhões.

O Governo e os doadores também percebem o potencial do corredor e estão a atribuir recursos. Os governos do Malawi, de Moçambique e da Zâmbia realizaram investimentos com o apoio da UE, do BAD, da JICA e do EXIM Bank da Coreia para o Projecto Rodoviário do Corredor de Nacala, no âmbito do qual serão reabilitados mais de 1.000 quilómetros de estrada, no valor de aproximadamente US\$ 758 milhões.

Moçambique reconhece a importância de reduzir os obstáculos relacionados com as políticas ao longo do corredor e está a resolver estes problemas de forma proactiva. O país está a eliminar os obstáculos que se colocam ao comércio, incluindo a revogação do uso obrigatório do Terminal Especial de Exportações de Nacala (TEEN) para as exportações de Moçambique, em vigor a partir de 31 de Julho de 2017, e também celebrou contratos de concessão cuidadosamente estruturados com vista a garantir o acesso de terceiros à carga geral. E ao solicitar a elaboração deste relatório, Moçambique demonstrou interesse em identificar, resolver e medir os melhoramentos registados ao longo do corredor.

Eliminar os obstáculos relacionados com as políticas de comercio e transportes, está a criar oportunidades para um maior investimento ao longo do corredor. Essas oportunidades estão concentradas nos sectores a jusante de gás, carvão, silvicultura, turismo e agro-processamento ao longo do Corredor de Nacala. No entanto, a maioria destes projectos são realizáveis apenas a médio e longo prazos. O foco a curto prazo é identificar intervenções que possam acelerar o desenvolvimento económico, reduzindo os custos de transporte e logística, o que pode ser conseguido alavancando melhorias na infra-estrutura dos transportes e apoiando os esforços em curso destinados a aumentar a facilitação do comércio e transporte, bem como reformas com vista a melhorar os ambientes de negócios.

O Corredor de Nacala oferece um potencial significativo para o desenvolvimento económico das regiões e países que serve – Norte de Moçambique, Malawi e Zâmbia. O corredor possui uma localização estratégica, próxima de recursos energéticos, terras férteis, locais turísticos e um bom clima. O Porto de Nacala é o porto natural mais profundo da África Oriental e é o terceiro maior porto de Moçambique em termos de volume de carga manuseado. Num passado recente, houve grandes investimentos na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária ao longo do corredor. Desde que estes investimentos estejam acoplados a serviços de transporte e logística adequados, isso significa que um dos requisitos cruciais para atrair investimentos e oportunidades de negócios para a região já existe. Na verdade, tais esforços já produziram uma redução significativa dos custos de transporte ao longo do corredor. Um estudo recente realizado pela JICA mostrou que o custo do transporte de carga do porto de Nacala para Blantyre no Malawi é 78% menos caro do que a carga de/para a Beira, 40% menos caro do que a de Dar es Salaam e 39% menos caro do que para/de Durban. Isto ilustra claramente que a linha férrea do Corredor de Nacala é a opção mais económica para os transportadores baseados no Malawi.

O desenvolvimento económico ao longo do corredor dependerá do aumento da carga ferroviária, crescimento do sector da agricultura, de se tirar proveito dos megaprojectos e do crescimento de outros sectores económicos, como o turismo.

Actualmente, existe um grande volume de carga em trânsito de e para o Malawi, que está a utilizar o transporte rodoviário e/ou o Corredor da Beira. A transferência desse comércio para a linha férrea no Corredor de Nacala permitiria que os custos ferroviários baixassem ainda mais, o que irá reduzir os custos para os operadores do comércio e produtores. Aliar esse facto ao aumento da produção agrícola significa um elevado potencial para grandes volumes de exportações de Nacala, usando a linha férrea. Além disso, a execução de projectos industriais em larga escala nos sectores de gás, carvão, silvicultura, turismo e agro-processamento a jusante ao longo do Corredor de Nacala pode fazer com que as economias de escala impulsionem a competitividade dos transportes e, portanto, a competitividade económica das empresas que operam ao longo do corredor. As empresas de serviços de construção, logística e fornecedores de TI são apenas alguns exemplos de empresas, em particular de PME, que irão encontrar oportunidades relacionadas com estes projectos. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento do corredor, em particular das linhas ferroviárias e melhores condições rodoviárias, podem aumentar o turismo nas províncias de Nampula, Niassa e Tete, incluindo a Ilha de Moçambique, o Lago Niassa e a Reserva Nacional do Niassa.

Porém, torna-se necessário resolver os principais entraves para ajudar a desenvolver o potencial do corredor. Este estudo examinou os entraves existentes na área de transportes / logística e os relacionados com a produção/cadeia de valor.

1. **Os custos elevados, o tempo prolongado e o fraco grau de fiabilidade** das instalações e transacções através do corredor impedem avanços na competitividade ao longo do corredor. Uma parte considerável de infra-estrutura de transporte ao longo do corredor encontra-se em condições precárias ou requer melhoramentos adicionais, nomeadamente a infra-estrutura portuária, rodoviária e ferroviária, incluindo básculas e equipamentos de carga / descarga, bem como investimentos para o transporte seguro de mercadorias. Há uma falta de instalações de armazenamento no porto de Nacala / proximidades, bem como perto dos centros de produção em todo o corredor. Por outro lado a falta de investimentos na reabilitação e criação de novos armazéns no Porto de Nacala e nas proximidades, bem como perto dos centros de produção em todo o corredor, constitui uma limitação a competitividade do corredor.

2. **As questões regulamentares também limitam a circulação fluida sem sobressaltos de mercadorias por todo o corredor.** Estas incluem regulamentos de transporte, tais como a obrigatoriedade do uso do terminal de exportação TEEN, que estava em vigor até Julho de 2017, e regulamentos sobre os postos de controlo; regulamentos aduaneiros (sistema ContraMarka, procedimentos de importação / exportação nos postos fronteiriços). Uma outra questão é que os regulamentos sensíveis não são devidamente aplicados, como é o caso das restrições de peso nas estradas, o que afecta a dinâmica competitiva entre estradas e caminhos-de-ferro, bem como a qualidade do transporte.
3. **Os custos de transporte relacionados com as rodovias em Moçambique podem ser seis vezes superiores aos do Malawi e é um aspecto que deve ser resolvido.** Os custos dos nós rodoviários são significativos. Por exemplo, ao percorrer a distância da Beira para Blantyre, os utentes da estrada pagarão US\$ 132 em tarifas de utentes de estradas no Malawi e cerca de US\$ 370 em taxas de utentes e básculas em Moçambique. Ao viajar no corredor de Nacala para Blantyre, as taxas de utilização da estrada estão estimadas em US\$ 64 no Malawi e em mais de US\$ 400 em Moçambique. Ao viajar de Nacala para Lichinga, os utentes notaram a existência de taxas e tarifas em postos de controlo informais, nomeadamente 1.500-2.000 MT numa báscula que não estava em funcionamento na estrada Cuamba-Lichinga, 2.500 MT na báscula próximo de Nacala e 2.000-3.000 MT para subornos em vários pontos de controlo ao longo do corredor.
4. **Embora a linha férrea seja menos cara do que a estrada, os tempos de trânsito devido à velocidade lenta dos comboios e aos atrasos no carregamento e na descarga tornam o transporte ferroviário não competitivo.** A carga transportada do porto de Nacala para e de Blantyre, Lilongwe, Chipata, Cuamba e Lichinga também tem a opção de usar o transporte ferroviário, que normalmente é o modo de transporte mais barato. No entanto, os tempos de trânsito são mais longos devido à velocidade dos vagões nas linhas de derivação e ao tempo de carga / descarga nos nós. Carregar / descarregar um comboio de 42 vagões geralmente leva entre três a quatro dias devido à necessidade de manobrar normalmente 10 vagões de cada vez, o que leva muito mais tempo do que o necessário para descarregar um camião. Também há custos multimodais, além dos custos ferroviários, uma vez que na maioria dos casos, a carga deve ser transportada da estação ferroviária para / do armazém ou fábrica. Estes custos de frete são estimados em 18% do custo de transporte, o que aumenta o preço total do transporte e reduz a competitividade de custos do transporte ferroviário.
5. **Os principais entraves relacionados com a produção e a cadeia de valor** são caracterizados por uma produção baixa e ineficiente e por não existir um funcionamento contínuo da cadeia de distribuição; uso inadequado de insumos e técnicas de cultivo agrícola; deficiência dos centros de consolidação próximo dos pontos de produção, de modo a reduzir o número de intermediários e as perdas pós-colheitas; e falta de instalações de armazenamento adequadas. Uma outra constatação apontou para a inexistência de uma coordenação suficiente entre os governos regionais em matéria de transportes, infra-estrutura e políticas de facilitação do comércio. Desde que a área de influência do Corredor de Nacala abranja três países, a harmonização dessas políticas seria um factor importante no aumento do comércio regional. As cadeias de valor na região beneficiariam com o acesso mais fácil a insumos mais baratos / de maior qualidade; e por haver uma maior disponibilidade de mercados para vender os produtos. Em resultado disso, será atraído para a região um investimento acrescido e os produtores poderão produzir maiores volumes, para além de agregar valor nas cadeias de valor, originando maiores rendimentos.

O Impacto financeiro para o sector privado originado pelo aumento do volume e redução dos custos de transporte foram estimadas em US\$ 28 milhões em 2020. Embora o tráfego de mercadorias ao longo do corredor deva aumentar significativamente a curto prazo, a eliminação dos entraves pode contribuir para um crescimento mais rápido do tráfego de mercadorias. Os resultados do modelo de previsão do tráfego mostram que no que diz respeito ao crescimento da carga total, esta passará de 1,92 milhão de toneladas em 2015 para 3,45 milhões de toneladas em 2020. Esta potencial mudança deverá coincidir, à medida que os melhoramentos novos e propostos no sistema ferroviário e portuário aumentarem as eficiências no corredor.

- tráfego rodoviário deverá aumentar marginalmente de 1,78 milhão de toneladas em 2015 para 2,17 milhões de toneladas em 2020.
- tráfego ferroviário deverá aumentar de 0,14 milhões de toneladas em 2015 para 1,37 milhões de toneladas até 2020.

Os potenciais impactos económicos para Moçambique são grandes: US\$ 28 milhões em economias de custos e 30.000 novos postos de trabalho. Em 2020, ao transferir 535.000 toneladas de exportações para o sistema ferroviário do Corredor de Nacala e eliminar os custos directos e indirectos associados ao uso obrigatório do TEEN, estima-se que possam ser obtidos US\$ 28 milhões em economias financeiras relativas aos custos. Se essas poupanças forem direccionadas ao investimento, serão geradas mais 116.000 toneladas de produtos de exportação, criando mais 30.000 postos de trabalho na forma de emprego ou oportunidades de subsistência e um valor adicional de US\$ 17 milhões em renda total para os trabalhadores, sendo a média por trabalhador / pequeno produtor de US\$ 580 por ano. O Malawi também pode beneficiar até 2020, obtendo US\$ 4,2 milhões em economias financeiras relativas aos custos e criando 12.390 postos de trabalho.²

PRINCIPAIS DESAFIOS

O estudo identificou os seguintes desafios em matéria de transportes / logística, linha férrea, porto e cadeias de valor ao longo do corredor, resumidos abaixo e em relação aos quais são fornecidos mais detalhes no relatório principal.

DESAFIOS NOS TRANSPORTES E LOGÍSTICA

- Custos e atrasos devido à operação do TEEN para exportações moçambicanas;
- Custos, atrasos e problemas de variabilidade de tempo devido aos postos de controlo de Nampula e à báscula avariada próximo de Cuamba;
- Atrasos e variabilidade de tempo nos postos fronteiriços rodoviários (corredores da Beira e Nacala);
- Custos de nós rodoviários elevados;
- Custos, atrasos e variação de tempo nas estações intermodais ferroviárias de Cuamba, Lilongwe e Chipata;
- Custo elevado e muito tempo de transporte rodoviário para Niassa;
- Variabilidade de tempo no nó ferroviário de Nkaya devido à disponibilidade de locomotivas;

² Em Moçambique, presume-se que a economia de custos acontecerá em resultado de dois factores: a transição de estrada para linha férrea e a não obrigatoriedade de usar o TEEN e de pagar as suas taxas. A economia de custos resultante desses factores é estimada em quase US\$ 24 milhões, o que se traduz em 110.128 toneladas de produção adicional em plantações de florestas, feijão boer, algodão, sementes de gergelim e castanha de caju e outros 17.340 postos de trabalho, a uma média de US\$ 860 por trabalhador / agricultor.

- Custos de Scanning Portuário (Nacala e Beira);
- Variabilidade de tempo nas alfândegas do porto de Nacala;
- Muito tempo de manuseamento de contentores no cais do porto de Nacala; e
- Grande variabilidade de tempo do porto de Nacala.

DESAFIOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

- Baixo volume de carga transportada por via-férrea, portanto, baixa procura de serviços ferroviários;
- Fretes de regresso vazios devido ao baixo volume de produção e de exportações na região, facto que mantém os custos ferroviários elevados;
- Os comprimentos dos comboios são reduzidos;
- A linha férrea carece de melhores equipamentos e instalações, particularmente para a carga/descarga;
- O tamanho dos ramais não é suficiente.

DESAFIOS NO SISTEMA PORTUÁRIO

- Espaço limitado para actividades de expansão, armazenamento e logística;
- Mesmo que haja espaço disponível próximo do porto para expansão (perto de onde o TEEN está localizado), este espaço neste momento não é servido pela linha férrea e não será adequado para uma ligação ferroviária devido à elevação do porto até este local; e
- Embora o uso do TEEN já não seja obrigatório a partir de Agosto de 2017, ainda haverá um período de incerteza a curto prazo sobre a forma como os procedimentos aduaneiros funcionarão para os exportadores e é provável que algum tempo adicional e o custo gerado pelo TEEN continuem a curto prazo.

DESAFIOS NA CADEIA DE VALOR / EXPORTAÇÕES:

- Faltam instalações de armazenamento ao longo do corredor, principalmente perto das explorações agrícolas e no porto;
- Os procedimentos de importação / exportação no Porto de Nacala são ineficientes; particularmente o sistema de contramarca revela-se problemático;
- As operações de carga / descarga no Porto são ineficientes para cadeias de valor seleccionadas; e
- A cooperação e a coordenação entre os países que se encontram ao longo do corredor são insuficientes.

PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES

O estudo faz as seguintes recomendações na área de transportes / logística, sistemas, infra-estrutura e cadeia de valor com vista a eliminar os obstáculos mencionados anteriormente ao longo do corredor. As recomendações são resumidas abaixo e mais detalhes são fornecidos no relatório principal.

TRANSPORTES E LOGÍSTICA

- Apoio às alfândegas na implementação de inspecções pós-TEEN;
- Aplicação de restrições de carga do eixo e calibração das básculas;
- Melhoria dos processos de lançamento automático de títulos;
- Melhoria do processo de listas alfandegárias de importação global para grandes projectos;
- Modernização dos regulamentos portuários.

RECOMENDAÇÕES DE SISTEMAS

- Melhorar o sistema de contramarca para permitir o pré-desalfandegamento;
- Estabelecimento do sistema de indicação de camiões;
- Desenvolver um intercâmbio de frete para equiparação do retorno e reduzir os custos de transporte.

RECOMENDAÇÕES DE INFRA-ESTRUTURA

- Desenvolver o porto de Nacala e as operações intermodais e infra-estrutura;
- Investir na reabilitação e manutenção das linhas férreas no Malawi e melhorar as operações ferroviárias;
- Investir em terminais terrestres;
- Mitigar restrições de armazenamento no porto e nos terminais; e
- Melhorar a infra-estrutura eléctrica nos postos fronteiriços.

CADEIA DE VALOR / EXPORTAÇÕES

- Melhorar a facilitação do comércio para as importações no Porto de Nacala;
- Criar instalações de armazenamento para culturas agrícolas ao longo do Corredor de Nacala, particularmente próximo de explorações agrícolas, que permitam o acesso dos agricultores;
- Aumentar a agregação de valor na produção agrícola;
- Melhorar a eficiência das descargas no Porto de Nacala, dado que tem impacto em múltiplas cadeias de valor;
- Aumentar a coordenação / colaboração das políticas de facilitação do comércio e transportes entre os países do corredor para que se possam obter mais benefícios do corredor.

U.S. Agency for International Development
1300 Pennsylvania Avenue, NW
Washington, DC 20523
Tel: (202) 712-0000
Fax: (202) 216-3524
www.usaid.gov