



USAID
DO POVO AMERICANO

SPEED
Por Melhor Ambiente
De Negócios

AVALIACAO DE IMPACTO DA CAMPANHA DE DISSEMINACAO DO NOVO REGULAMENTO DE TRANSITO ADUANEIRO EM MOCAMBIQUE

OUTUBRO 2014

Esta publicação foi produzida para revisão pela Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. Foi elaborada pela DAI e Nathan Associates.

AVALIACAO DO IMPACTO DA CAMPANHA DE DISSEMINACAO DO NOVO REGULAMENTO DE TRANSITO ADUANEIRO EM MOCAMBIQUE

Título do Programa:	Programa de Apoio ao Desenvolvimento Económico e Empresarial em Moçambique Mozambique Support Program for Economic and Enterprise Development (SPEED).
Financiador:	USAID/Moçambique
Número do Contrato:	EDH-I-00-05-00004-00/13
Adjudicatários:	DAI e Nathan Associates
Data da Publicação:	Outubro de 2014
Autor:	Leonel Muchanga

As opiniões do autor expressas nesta publicação não refletem necessariamente a opinião da Agência dos Estados Unidos para Desenvolvimento Internacional ou do Governo dos Estados.

Índice

SUMÁRIO EXECUTIVO.....	7
INTRODUÇÃO.....	10
ANTECEDENTES.....	10
OBJECTIVOS E RESULTADO ESPERADO DO PROJECTO	11
ABORDAGEM METODOLÓGICA.....	12
OBJECTO DE AVALIAÇÃO	12
AMOSTRA DO ESTUDO.....	14
LIMITAÇÕES DO ESTUDO.....	15
PERCEPÇÃO DOS PARTICIPANTES COM RELAÇÃO À IMPORTÂNCIA DO TRÂNSITO ADUANEIRO PARA MOÇAMBIQUE.....	16
IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DO REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO.....	17
IMPORTÂNCIA ECONÓMICA DO REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO	19
AVALIAÇÃO DA OPINIÃO DOS PARTICIPANTES SOBRE O NÍVEL DE COMPREENSÃO DAS MATÉRIAS ABORDADAS.....	21
EXPECTATIVAS DOS PARTICIPANTES	21
NÍVEL DE SATISFAÇÃO DAS EXPECTATIVAS DOS PARTICIPANTES	24
MATÉRIAS CONSIDERADAS CRÍTICAS PELOS PARTICIPANTES	26
PERCEPÇÃO SOBRE A MELHORIA NA COMPREENSÃO DOS PROCEDIMENTOS DE TRÂNSITO ADUANEIRO	28
ÁREAS QUE CARECEM DE CLARIFICAÇÃO NOS PROCEDIMENTOS DE TRÂNSITO ADUANEIRO	30
AVALIAÇÃO DA PERCEPÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DA CAMPANHA DE DISSEMINAÇÃO DO NOVO REGULAMENTO DE TRÂNSITO.....	31
PERCEPÇÃO DOS RESULTADOS DA CAMPANHA DE DIVULGAÇÃO SOBRE A EMPRESA / ORGANIZAÇÃO	31
PERCEPÇÃO SOBRE REDUÇÃO DE ERROS NAS DECLARAÇÕES SUBMETIDAS	34
OPINIÃO SOBRE O AUMENTO DA CAPACIDADE TÉCNICA DOS TÉCNICOS DA AT.....	35
OPINIÃO SOBRE A REDUÇÃO DAS TRANSGRESSÕES NO REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO	36
OPINIÃO SOBRE A MELHORIA DO RELACIONAMENTO ENTRE O SECTOR PRIVADO E A AT.....	37
OPINIÃO SOBRE O ESTÁGIO DO TRÂNSITO NUM CENÁRIO SEM CAMPANHA DE DIVULGAÇÃO	38
GÉNERO E ACESSO À INFORMAÇÃO E OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS NA ÁREA ADUANEIRA.....	39
PERCEPÇÃO SOBRE OS ACTUAIS CONSTRANGIMENTOS NA ÁREA DE TRÂNSITO ADUANEIRO	42
PROCEDIMENTOS	42
SISTEMA DA JUE.....	43
RECURSOS.....	43
CONSTATAÇÕES DO ESTUDO.....	45
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	47
CONCLUSÕES.....	47
RECOMENDAÇÕES	49
ANEXO 1 – FÓRMULA DE CÁLCULO DA AMOSTRA.....	51
ANEXO 2 – QUESTIONÁRIO DA COLECTA DE DADOS – LÍNGUA PORTUGUESA.....	52
ANEXO 3 – QUESTIONÁRIO DA COLECTA DE DADOS – LÍNGUA INGLESA.....	57
ANEXO 4 – LISTA DE ENTREVISTADOS.....	60

Índice de Tabelas

Tabela 1: Número de participantes entrevistados por local e ocupação profissional	15
---	----

Tabela 2: Opinião dos participantes por ocupação profissional com relação à importância do trânsito aduaneiro para Moçambique	17
Tabela 3: Comparação das distâncias entre os principais portos da Costa Oriental da SADC e algumas cidades.....	18
Tabela 4: Alguns indicadores das concessionárias portuárias de Moçambique entre 2009 e 2010.....	19
Tabela 5: Expectativas dos participantes à sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro por local....	22
Tabela 6: matérias consideradas mais importantes pelos participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito, por área de actividade.....	27
Tabela 7: Impacto da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito sobre a compreensão do regime de trânsito, por ocupação profissional.....	28
Tabela 8: Percepção dos participantes sobre os resultados da sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito sobre a empresa	32
Tabela 9: Percepção dos participantes em relação ao acesso à informação baseado no género, por género	40

Índice de Figuras

Figura 1: Abordagem metodológica da avaliação da disseminação do novo regulamento do trânsito	12
Figura 2: Número total de participantes entrevistados por local de trabalho	14
Figura 3: Opinião dos participantes sobre a importância do trânsito aduaneiro para Moçambique	16
Figura 4: Expectativas dos participantes à sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro.....	21
Figura 5: Opinião dos participantes com relação ao nível de satisfação de expectativas pela sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro	24
Figura 6: Opinião dos participantes com relação ao nível de satisfação de expectativas pela sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro por local de entrevista	24
Figura 7: Razões da satisfação das expectativas pela sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito	25
Figura 8: matérias consideradas mais importantes pelos participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito.....	26
Figura 9: Impacto da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito sobre a compreensão do regime de trânsito.....	28
Figura 10: Áreas que carecem de clarificação nos procedimentos de trânsito aduaneiro	30
Figura 11: Percepção dos resultados da campanha de divulgação do novo regulamento sobre o desempenho da empresa / organização	32
Figura 12: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a campanha e a redução de erros nas declarações de trânsito submetidas	34
Figura 13: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a campanha e a redução de erros nas declarações de trânsito submetidas	35
Figura 14: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a realização da campanha e a redução de transgressões no regime de trânsito aduaneiro	36
Figura 15: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a realização da campanha e a melhoria do relacionamento entre o sector privado e a Autoridade Tributária	37
Figura 16: Percepção dos participantes com relação à situação do trânsito caso não tivesse sido realizada a sessão	38
Figura 17: Percepção dos participantes em relação ao acesso à informação baseado no género	39
Figura 18: Percepção sobre o potencial da divulgação da informação encorajar a participação as mulheres no sector privado.....	41

SUMÁRIO EXECUTIVO

O Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto, que aprova o novo Regulamento de Trânsito Aduaneiro em Moçambique, foi promulgado na sequência da insatisfação dos operadores privados do regime de trânsito aduaneiro das Regiões Centro e Norte com relação às modalidades, montantes e mercadorias sujeitas à prestação de garantias bem como ao tempo limite de permanência de mercadorias em trânsito no território nacional. As alterações em referência foram introduzidas com a entrada em vigor do Diploma 307/2012 de 15 de Novembro e com a consolidação do processo de implementação do sistema da Janela Única Electrónica (JUE) a nível das Regiões Centro e Norte de Moçambique.

A implementação do Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto foi acompanhada por um processo de disseminação conduzido pela Autoridade Tributária de Moçambique, com o apoio do Projecto USAID-SPEED, cujo objectivo era divulgar os novos procedimentos do regime de trânsito aduaneiro aos funcionários aduaneiros e aos operadores privados de trânsito nas 3 Regiões de Moçambique com vista a assegurar a uniformização do processamento do despacho aduaneiro de trânsito e assim promover a eficiência no regime de trânsito. Para as Regiões Centro e Norte de Moçambique, a campanha de disseminação serviu igualmente para consolidar o processo de implementação do sistema da Janela Única Electrónica (JUE) para o desembaraço de mercadorias.

Com vista a documentar os resultados alcançados pela campanha em referência, o Projecto USAID-SPEED contratou a presente avaliação de impacto. Para além documentar a percepção do público-alvo com relação à importância e ao estágio do trânsito aduaneiro em Moçambique, o estudo tem como objectivo principal medir os resultados concretos alcançados pelos participantes e pelas suas organizações, como consequência directa da sua participação nas sessões da campanha de disseminação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro aprovados pelo Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto.

O estudo colheu opiniões de 60 participantes, através de entrevistas presenciais e telefónicas, cobrindo a Cidade de Maputo, a Fronteira de Ressano Garcia, a Fronteira de Machipanda, a Cidade da Beira e a Cidade de Nacala-Porto.

Na opinião de 9 (nove) em cada 10 (dez) participantes, a sessão de divulgação do novo regulamento trânsito resultou na melhoria da sua compreensão com relação aos novos procedimentos de trânsito e para perto da metade dos participantes, todas as dúvidas em

torno dos procedimentos de trânsito ficaram esclarecidas. Das matérias abordadas pela sessão, os participantes consideraram que a questão das garantias emerge como a mais crítica, desde os mecanismos de oneração e desoneração até à lista das mercadorias isentas de sua prestação.

Para mais de metade dos entrevistados, o maior ganho da realização da sessão de divulgação do regulamento de trânsito foi a redução do tempo no desembarço aduaneiro de mercadoria em trânsito, que na opinião de alguns entrevistados reduziu as operações de 4 (quatro) para 1 (um) dia útil. Os entrevistados referiram ainda que com a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro aumentou o volume de tráfego entre Moçambique e os países do *hinterland*. Para além da redução do tempo de desembarço e do aumento de volumes de tráfego, os participantes afirmaram que com a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro reduziu o número de erros nas declarações de trânsito; melhorou a capacidade técnica da AT em responder às reclamações dos operadores privados; melhorou o relacionamento entre a AT e os operadores privados, embora subsistam dúvidas com relação ao impacto da realização da sessão sobre a redução das transgressões, devido à ausência de estatísticas oficiais sobre a matéria;

Os participantes [9 (nove) em cada 10 (dez)] acrescentaram que se não tivesse sido realizada a sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro, o regime estaria a funcionar com sérias lacunas de uniformização na interpretação dos novos procedimentos;

O estudo revela que o género não é elemento determinante no acesso à informação sobre legislação e procedimentos na área aduaneira, tendo sido destacados o interesse e a vontade como factores críticos no acesso à informação e oportunidades de emprego e de negócio na área aduaneira.

Os participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro sugeriram que a Autoridade Tributária, com suporte do Projecto USAID-SPEED deve adoptar a inclusividade como critério indispensável na emenda ou desenho de nova legislação na área aduaneira e que seja estabelecido um fórum permanente e regular de diálogo e concertação entre o sector privado com vista antecipar-se aos constrangimentos. Outras recomendações propostas pelos participantes incluem o fortalecimento de medidas de segurança no sistema da JUE; a concessão de competências aos Serviços Provinciais das Alfândegas para a emissão de renovações das cédulas dos agentes transitários; a

automatização do processo de pedido da duplicação ou triplicação do valor das garantias a nível do sistema da JUE bem como o apetrechamento da AT em meios técnicos e tecnológicos necessários para a consolidação dos níveis de controlo das operações de trânsito em toda a extensão das rotas dos transportadores.

INTRODUÇÃO

ANTECEDENTES

O Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto, que aprova o novo Regulamento de Trânsito Aduaneiro em Moçambique, foi promulgado na sequência da insatisfação dos operadores privados do regime de trânsito aduaneiro com relação às modalidades, montantes e mercadorias sujeitas à prestação de garantias bem como ao tempo limite de permanência de mercadorias em trânsito no território nacional. As alterações em referência foram introduzidas com a entrada em vigor do Diploma 307/2012 de 15 de Novembro e com a consolidação do processo de implementação do sistema da Janela Única Electrónica (JUE) a nível das Regiões Centro e Norte de Moçambique.

A implementação do Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto foi acompanhada por um processo de disseminação conduzido pela Autoridade Tributária de Moçambique, com o apoio do Projecto USAID-SPEED, cujo objectivo era divulgar os novos procedimentos do regime de trânsito aduaneiro aos funcionários aduaneiros e operadores privados de trânsito nas 3 regiões de Moçambique com vista a assegurar a uniformização do processamento do despacho aduaneiro de trânsito e assim promover a eficiência no regime de trânsito. Para as Regiões Centro e Norte de Moçambique, a campanha de disseminação serviu igualmente para consolidar o processo de implementação do sistema da Janela Única Electrónica (JUE) para o desembaraço de mercadorias.

A campanha de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro foi realizada na Cidade de Maputo e na Fronteira de Ressano Garcia na Região Sul; na Cidade da Beira e nas Fronteiras de Machipanda, Calómuè, Cuchamano e Zobuè na Região Centro; no Porto de Nacala e nas cidades de Cuamba e Lichinga na Região Norte, tendo como grupos alvo os funcionários aduaneiros (um total de 62), agentes transitários, transportadores e despachantes aduaneiros (um total de 134), funcionários do Estado afectos a outras unidades diferentes da área aduaneira (um total de 15), agentes económicos (moçambicanos e estrangeiros num total de 33), para além de outras partes interessadas.

A metodologia adoptada para a campanha foi de realizar sessões de divulgação e discussão do conteúdo do Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto bem como do mecanismo de preenchimento e submissão das declarações de trânsito no sistema da JUE. No fim das sessões, a equipa de facilitação distribuiu panfletos com a explicação

detalhada dos tópicos de trânsito aduaneiro de mercadorias, incluindo os procedimentos da utilização da JUE.

Como medida de análise da eficácia daquela intervenção, o Projecto USAID-SPEED lançou o presente estudo, com vista a documentar as percepções dos participantes sobre os resultados concretos alcançados desde a conclusão da campanha de disseminação do novo diploma de trânsito, de modo a desenhar com sucesso futuras intervenções de divulgação de legislação na área aduaneira. Este estudo pretende igualmente avaliar, de uma forma geral, a percepção dos participantes às sessões sobre a importância do trânsito aduaneiro para Moçambique, bem como realizar um breve levantamento sobre a situação actual do trânsito aduaneiro nos pontos de entrada e saída de mercadorias para os países vizinhos.

OBJECTIVOS E RESULTADO ESPERADO DO PROJECTO

Para além documentar a percepção do público-alvo com relação à importância e ao estágio actual do trânsito aduaneiro em Moçambique, o presente estudo tem como objectivo principal medir os resultados concretos alcançados pelos participantes e pelas suas organizações, como consequência directa da sua participação nas sessões da campanha de disseminação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro aprovados pelo Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto.

Muito especificamente, o projecto visa:

- ✓ Perceber a sensibilidade dos principais intervenientes (público e privado) sobre a função geoestratégica e económica do trânsito aduaneiro de mercadorias para Moçambique;
- ✓ Avaliar o nível de conhecimentos adquiridos pelos participantes à sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro;
- ✓ Mapear os resultados alcançados pelas organizações / empresas da área de trânsito, como consequência directa da sua participação na sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro;
- ✓ Aferir a situação da aplicação do regulamento de trânsito aduaneiro e a obrigatoriedade do uso do sistema da Janela Única Electrónica (JUE); e
- ✓ Fazer um levantamento das práticas de comunicação entre os oficiais de trânsito e o sector privado (agentes transitários, despachantes aduaneiros, transportadores, operadores portuários, entre outros) no que concerne à legislação e procedimentos de trânsito aduaneiro de mercadorias.

ABORDAGEM METODOLÓGICA

OBJECTO DE AVALIAÇÃO

A presente avaliação incidiu sobre o resultado das actividades da campanha de disseminação do novo regulamento do trânsito aduaneiro de mercadorias e sobre a percepção dos participantes em relação à importância e à actual situação do trânsito aduaneiro de mercadorias em Moçambique, tomadas como componentes distintas.

Embora o título do estudo faça alusão à avaliação de impacto, o tempo de 5 (cinco) meses que separa o fim da campanha de disseminação (Novembro de 2013) e a realização da presente avaliação (com início em Abril de 2014), não permite a geração de impactos mensuráveis, pelo que o estudo irá avaliar apenas os resultados alcançados, tal como sugere a Figura 1.

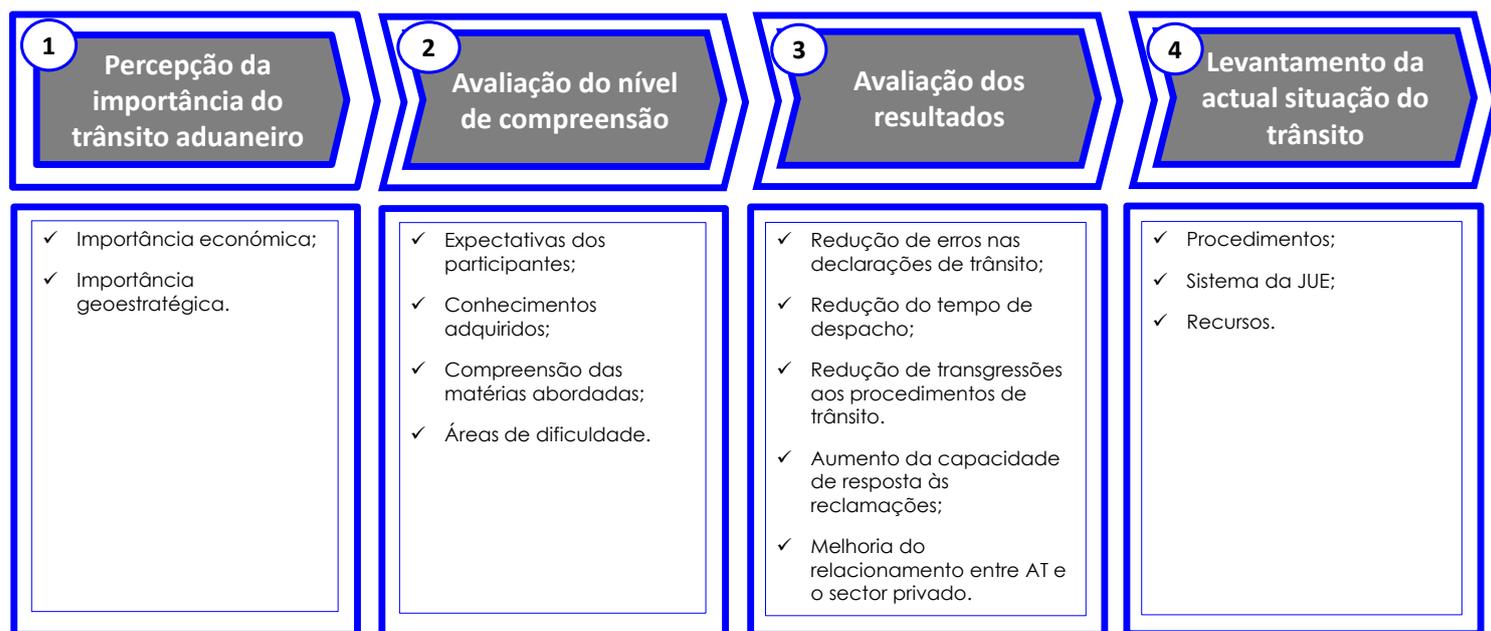


Figura 1: Abordagem metodológica da avaliação da disseminação do novo regulamento do trânsito

O levantamento da percepção da importância do trânsito aduaneiro visava capturar, por um lado, a opinião dos participantes com relação aos benefícios económicos associados às operações de trânsito em toda a extensão da sua cadeia de intervenientes, incluindo o agenciamento, despacho, armazenagem, transporte e manuseamento de mercadoria, e por outro, o papel que o trânsito aduaneiro desempenha na promoção e consolidação da integração regional (perspectiva geoestratégica).

A avaliação do nível de compreensão dos conteúdos objecto de disseminação incidiu sobre a identificação das expectativas levadas pelos participantes à sala das sessões de discussão bem como a avaliação do nível de encaixe entre as matérias abordadas e essas expectativas. Por outro lado, os participantes avaliaram o nível de absorção dos temas discutidos e identificaram as zonas de penumbra nos procedimentos de trânsito, que carecem de iniciativas adicionais de discussão de natureza e escala semelhantes às da campanha de disseminação do Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto.

A avaliação dos resultados da campanha de disseminação concentrou-se no nível de dificuldade no preenchimento e submissão da declaração de trânsito após a sessão e na quantificação da economia de tempo de desembarço resultante da aplicação dos conhecimentos adquiridos na sessão de disseminação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro. A avaliação dos resultados mediu igualmente a percepção dos participantes em relação à eficácia da sessão para a redução das transgressões seja a nível de um melhor controlo das operações de trânsito como ao nível de consciencialização ética dos operadores de trânsito aduaneiro para os malefícios da evasão fiscal. Foi também avaliada a percepção sobre o nível de consolidação dos conhecimentos técnicos da equipa da Autoridade Tributária afectada ao trânsito bem como a melhoria do seu relacionamento com o sector privado, decorrentes da realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro.

A avaliação dos resultados incluiu ainda uma questão transversal que procurou explorar a opinião dos participantes em relação à relevância do género no acesso à informação sobre procedimentos no regime de trânsito aduaneiro, bem como a percepção sobre a existência de barreiras baseadas no género no acesso a oportunidades de negócios na área de comércio externo.

A última componente da presente avaliação incidiu sobre o levantamento da actual situação de trânsito aduaneiro, com enfoque sobre os principais constrangimentos a nível da aplicação dos procedimentos, as deficiências na operacionalização do sistema da Janela Única Electrónica (JUE) e a exiguidade de recursos para o aprimoramento do controlo do trânsito aduaneiro por parte da Autoridade Tributária.

AMOSTRA DO ESTUDO

Do total dos 10 (dez) locais onde a campanha de disseminação do Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto teve lugar, foram seleccionados 5 (cinco) como amostra do estudo, a saber: Cidade de Maputo, Fronteira de Ressano Garcia, Cidade da Beira, Fronteira de Machipanda e Cidade de Nacala Porto, tal como indica a **Tabela 1**.

Com base na fórmula estatística para o cálculo de amostras para um universo finito de menos de 100,000 (cem mil) unidades (vide Anexo 1), foi calculado o número de 92 participantes como o total de unidades da amostra representativas do universo, e distribuído pelos locais objecto de estudo de acordo com a proporção de participação desses locais no total de universo.

O estudo colheu opiniões de 60 participantes (vide Anexo 4), através de entrevistas presenciais e telefónicas, cobrindo os cinco locais do estudo, tal como documenta a Figura 2.

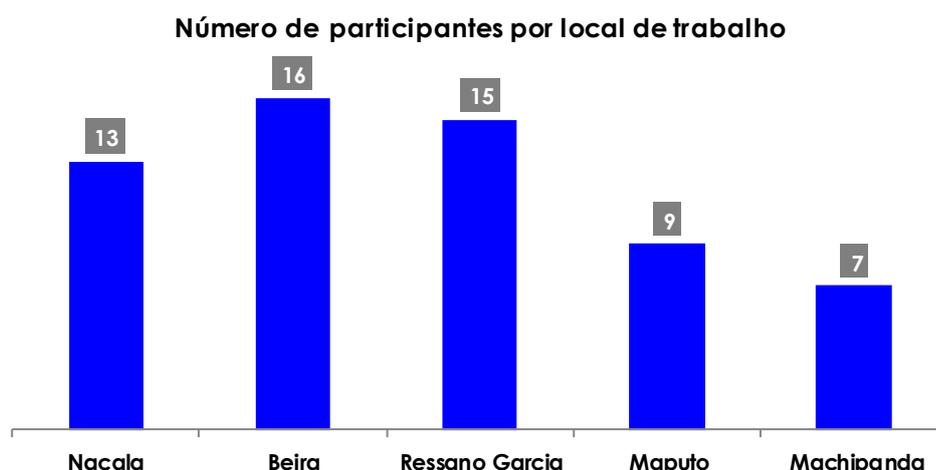


Figura 2: Número total de participantes entrevistados por local de trabalho

Com relação à dispersão geográfica do estudo, as Regiões Sul e Centro contribuem equitativamente com uma proporção aproximada de 40%, cabendo à Região Norte uma participação de aproximadamente 20% do total da composição da amostra, tal como sugere a Tabela 1.

Embora a contribuição individual da Cidade da Beira situe-se ligeiramente acima de 1/4 (um quarto) do total da amostra, a representatividade dos locais é equilibrada, pois tanto a Fronteira de Ressano Garcia como a Cidade de Nacala Porto contribuem, cada, com cifras próximas da marca de 1/4 (um quarto).

Local de trabalho	Área de trabalho ou posição					Total
	Despachante	Funcionário aduaneiro	Transportador	Transitário	Outro	
Nacala	12%	3%	3%	2%	2%	22%
Machipanda	3%	5%		3%		12%
Beira	2%	2%	7%	15%	2%	27%
Ressano Garcia	8%	13%		3%		25%
Maputo	8%	5%			2%	15%
Total	33%	28%	10%	23%	5%	100%

Tabela 1: Número de participantes entrevistados por local e ocupação profissional

O sector privado contribui com mais de 2/3 (dois terços) da amostra, repartido proporcionalmente entre despachantes que representam 1/3 (um terço) da amostra e transitários e transportadores, que representam igualmente 1/3 (um terço) do total da amostra. O sector público (funcionários aduaneiros), representa menos de 1/3 (um terço) do total da amostra (28%).

LIMITAÇÕES DO ESTUDO

Tendo em consideração as limitações de tempo decorrentes de múltiplas demandas de trabalho do grupo alvo, foi desenhado um questionário electrónico cujo preenchimento autónomo era passível de minimizar essas pressões de tempo. Dada a baixa taxa de resposta dos participantes neste canal de colecta de dados, o recurso a entrevistas telefónicas, para além da esperada dificuldade de conciliar as tarefas ordinárias e a resposta ao questionário no mesmo horário de trabalho, revelou algumas realidades não equacionadas no início do estudo, tais como:

- ✓ Descontinuação da actividade de despacho de trânsito aduaneiro de mercadorias por parte de um considerável número de participantes, particularmente despachantes, por força da entrada em vigor do Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto, impossibilitando-os de responder ao questionário;
- ✓ Elevada taxa de rotação dos funcionários públicos da área aduaneira, que para além da componente geográfica inclui a realocação para regimes diferentes do trânsito aduaneiro, impossibilitando-os de responder ao questionário;

Devido ao efeito combinado dos três constrangimentos elucidados acima, a taxa de participação no presente estudo situou-se em 65%.

PERCEPÇÃO DOS PARTICIPANTES COM RELAÇÃO À IMPORTÂNCIA DO TRÂNSITO ADUANEIRO PARA MOÇAMBIQUE

A natureza conferiu a Moçambique uma localização estratégica privilegiada, ligando-o a um vasto *hinterland* que o permite capitalizar na total plenitude os benefícios económicos que resultam das trocas comerciais internacionais entre a Região da África Austral e o Resto do Mundo. A orientação das infra-estruturas de transportes e comunicações de Moçambique para o *hinterland* nos Corredores de Maputo, Beira e Nacala são a expressão da preponderância logística do país para toda a Região da África Austral, particularmente para o Zimbabwe, Malawi, Zâmbia, Botswana e até para a República Democrática do Congo.

Os participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro emitiram um total de 53 opiniões com relação à importância do trânsito aduaneiro para Moçambique. Em mais de metade das opiniões emitidas, tal como documenta a Figura 3, o trânsito aduaneiro assume um papel de catalisador das relações comerciais dos países do *hinterland* com o resto do mundo.

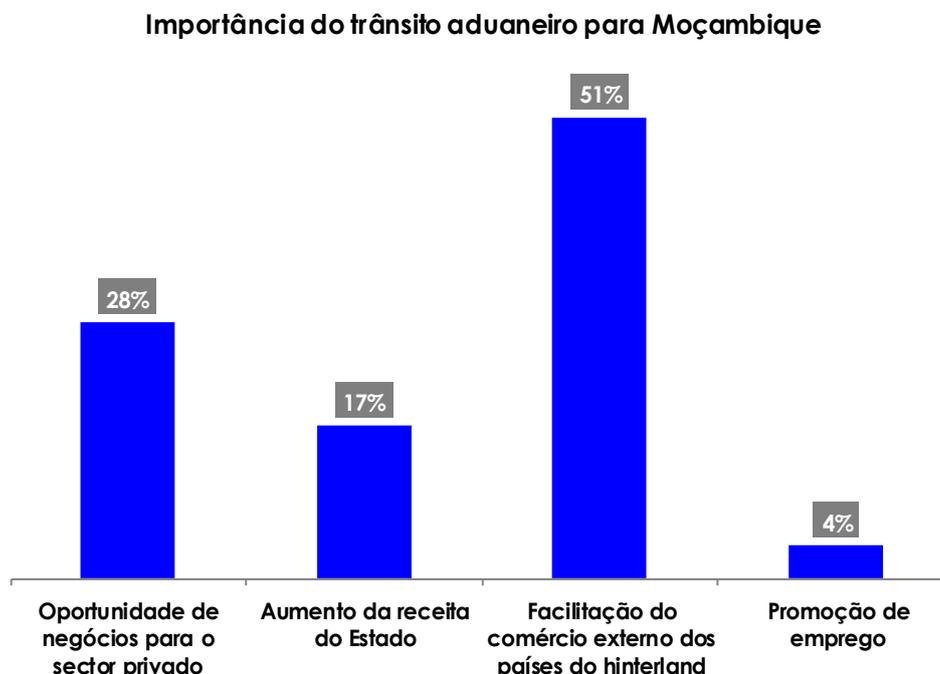


Figura 3: Opinião dos participantes sobre a importância do trânsito aduaneiro para Moçambique

Esta opinião é partilhada pela maioria dos entrevistados em todas as categorias de ocupação profissional dos participantes, sendo inclusive mais de metade dos funcionários aduaneiros e dos transitários, tal como ilustra a Tabela 2.

Importância do trânsito aduaneiro para Moçambique	Ocupação dos participantes				
	Despachante	Funcionário aduaneiro	Transportador	Transitário	Outro
Oportunidade de negócios para o sector privado	36%	19%		29%	33%
Receita do Estado	18%	14%		14%	33%
Facilitar o comércio externo dos países do hinterland	45%	57%		57%	33%
Promoção de emprego		10%			
Total	100%	100%	0%	100%	100%

Tabela 2: Opinião dos participantes por ocupação profissional com relação à importância do trânsito aduaneiro para Moçambique

A importância económica do trânsito aduaneiro, associada à promoção de oportunidades de negócios para operadores privados como despachantes aduaneiros, agentes transitários, armazenistas, transportadores, agentes de linhas de navegação, operadores portuários e instituições financeiras emerge em segundo plano, com um suporte de 28% do total de opiniões da amostra. A contribuição do regime de trânsito aduaneiro para o erário público, através da arrecadação dos emolumentos devidos na submissão dos despachos de trânsito e através da contribuição fiscal directa e indirecta dos operadores privados ficou reflectida em 17% do total das opiniões emitidas, que destacam ainda a contribuição do trânsito para a promoção do emprego por 10% das opiniões emitidas pelos funcionários aduaneiros, que correspondem a 4% do total das opiniões emitidas.

IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA DO REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO

O contraste entre um regime aduaneiro que, embora massivamente apoiado por uma infraestrutura ferro-portuária e rodoviária à escala nacional, que há mais de uma centena de anos se encontra dedicada ao transporte de mercadorias de e para o *hinterland*, arrecada para o erário público apenas 50 (cinquenta) Meticais por embarque em cada Documento Único de trânsito ou operação de baldeação de mercadorias, tal como reza o Artigo 13 do Diploma Ministerial 116/2013, e o regime de importação cujas imposições aduaneiras são calculadas com base em tarifas *ad valorem*, pode transmitir uma imagem ofuscada da importância económica do trânsito aduaneiro de mercadorias.

A preferência dos agentes económicos dos países do *hinterland* como Zimbabwe, Zâmbia, Malawi, Swazilândia, Região Sul da África do Sul e potencialmente o Botswana pelas infraestruturas ferro-portuárias de Moçambique está associada à racionalidade económica baseada na eficiência de transporte de mercadorias. Com efeito, tal como sugere a **Tabela 3**, as facilidades portuárias de Moçambique surgiriam com uma vantagem competitiva incontestável se a distância física entre o porto e o destino / proveniência da mercadoria

fosse o único critério de eficiência operacional, entre os portos da costa oriental dos países da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC).

Enquanto o Porto de Maputo dominaria as distâncias mais curtas para os locais situados mais ao Sul da SADC, incluindo cidades de países com fortes complexos ferro-portuários como Johannesburg (Província do Gauteng) e Nelspruit (Província de Mpumalanga), o Porto da Beira emergiria como a infra-estrutura com vantagem competitiva nos destinos da zona Centro e Norte da SADC.

Cidades	Distância, em KMs, dos Portos para as Cidades					Porto mais próximo
	Porto de Durban	Porto de Maputo	Porto da Beira	Porto de Nacala	Porto de Dar es Salaam	
Johannesburg	3.900	545	1.335	2.503	6.694	Porto de Maputo
Nelspruit	707	207	1.358	2.372	3.513	Porto de Maputo
Mbabane	541	227	1.433	2.445	3.653	Porto de Maputo
Gaberone	965	897	1.486	2.488	3.417	Porto de Maputo
Harare	3.373	397	550	1.565	6.422	Porto de Maputo
Bulawayo	1.413	1.001	855	1.858	2.731	Porto da Beira
Lilongue	2.678	1.892	950	1.028	1.515	Porto da Beira
Lusaka	2.976	1.752	1.054	1.738	6.032	Porto da Beira

Tabela 3: Comparação das distâncias entre os principais portos da Costa Oriental da SADC e algumas cidades

Esta localização favorável dos portos Moçambicanos proporciona economias significativas nos custos e no tempo de transporte da mercadoria para os agentes económicos dos países do *hinterland*, duas componentes críticas no conceito contemporâneo do comércio internacional.

Com a transformação estrutural da configuração do comércio internacional para a transacção de bens intermédios e com a promoção de uma integração regional da SADC baseada em eficiência logística e racionalidade económica, o regime de trânsito aduaneiro pode ajudar a inscrever o nome de Moçambique no mapa do comércio internacional, com tonalidades mais destacadas.

Hoje, o comércio externo de mercadorias, que representou em 2013 mais de USD 17,8 triliões é dominado pela fragmentação geográfica dos processos de produção. A cadeia de processamento industrial está a ser progressivamente retalhada e fraccionada em fragmentos dispersos à escala global, consoante a especialização de cada nação em um estágio específico de produção, o que confere ao produto final uma identidade verdadeiramente "*made in the world*". As componentes / produtos intermédios passam de economia em economia antes de serem consolidados em produto final o que eclipsa o conceito tradicional

de origem do produto para dar lugar ao conceito de “valor acrescentado” de cada nação, inaugurando a era da disputa pelo controlo das cadeias de fornecimento e pela localização privilegiada. Não são mais as empresas que disputam o mercado global com outras empresas, mas são as cadeias de fornecimento que disputam a quota de mercado através da localização estratégica e eficiência, com outras cadeias de fornecimento.

Com a capitalização deste fenómeno global e o aproveitamento do privilégio natural da localização, o regime de trânsito aduaneiro tem potencial para transformar Moçambique num *hub* logístico regional, se à conectividade por rotas marítimas e aéreas aos grandes centros produtores e consumidores mundiais se acrescentarem as infra-estruturas de armazenagem e de escoamento do produto final. Moçambique pode participar activamente na cadeia de produção, explorando apenas estágios intermédios do processo produtivo de alguns produtos, distribuindo-os numa fase seguinte a outros países da SADC ou de outras regiões do mundo.

IMPORTÂNCIA ECONÓMICA DO REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO

Embora o papel de corredor logístico virado à promoção da integração regional da SADC seja a face mais visível do trânsito aduaneiro, este regime é responsável pela geração de consideráveis benefícios económicos para Moçambique. As receitas de prestação de serviços de diversos operadores privados como despachantes aduaneiros, agentes transitários, armazenistas, transportadores, agentes de linhas de navegação, operadores portuários e instituições financeiras contêm uma forte contribuição dos volumes de tráfego do trânsito aduaneiro.

Embora não existam estatísticas oficiais recentes sobre o desempenho financeiro dos agentes económicos que operam na cadeia de trânsito aduaneiro, dados disponíveis da publicação das 100 Maiores Empresas de Moçambique sobre o desempenho financeiro das 3 (três) concessionárias portuárias de Moçambique, podem ser ilustrativos, da importância do trânsito aduaneiro.

Alguns indicadores-chave das concessionárias das principais Concessionárias Portuárias de Moçambique	Receitas Anuais (USD)		Resultados Antes dos Impostos (USD)	
	2009	2010	2009	2010
Maputo Port Development Corridor (MPDC)	39.152.000 USD	47.281.000 USD	6.604.000 USD	15.327.000 USD
Cornelder de Moçambique (CdM)	50.006.000 USD	61.615.000 USD	22.190.000 USD	12.482.000 USD
Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)	28.734.000 USD	34.090.000 USD	-6.509.000 USD	-7.298.000 USD
Total	117.892.000 USD	142.986.000 USD	22.285.000 USD	20.511.000 USD

Tabela 4: Alguns indicadores das concessionárias portuárias de Moçambique entre 2009 e 2010

Tendo em consideração que as infra-estruturas de transporte de Moçambique são eminentemente de trânsito, a magnitude da receita combinada dos três operadores portuários no período de 2009 a 2010 no valor de USD 260 milhões pode ser sugestiva da contribuição do trânsito para os Cofres do Estado em forma de taxas de concessão (numa média de 10% da receita total) e impostos indirectos (particularmente o IVA) na transmissão de bens e serviços em que as concessionárias assumem a posição de consumidores finais. Os Resultados Antes de Impostos no valor de USD 43 milhões podem ilustrar a dimensão dos impostos directos das concessionárias. A diferença entre os dois valores, pode explicar o papel do trânsito na promoção do empresariado doméstico através de contratos de fornecimentos de combustíveis, reparação e manutenção de infra-estruturas e equipamentos, mão-de-obra permanente e temporária de estiva, comunicações, assistência técnica, entre outros bens e serviços.

As infra-estruturas portuárias de Moçambique estão numa fase de expansão dirigida pelo trânsito aduaneiro. A título de exemplo, o Plano Director do Porto de Maputo revela que para os próximos 8 (oito) anos (2013-2020), está previsto um incremento dos volumes da carga manuseada dos actuais cerca de 12 milhões de toneladas para 40 milhões de toneladas por ano. Na sua grande maioria, esta carga será constituída por carvão, magnetite e outros minerais (da Província de Mpumalanga), esperando-se que aumente também a demanda de transporte de combustíveis, produtos agrícolas (particularmente o açúcar da Swazilândia) e carga contentorizada, a medir pela tendência do mercado regional e internacional.¹

O Porto da Beira, por seu turno, pretende atrair todo o volume que existe na região, acima dos actuais 70% do mercado Malawiano, e entre 20% a 30% dos mercados Zimbabweano e Zambiano. Um dos grandes projectos que já está em estudo é a construção de um novo cais, em duas fases de 290 e 250 metros, desenhado para acomodar carga geral e contentores. O Porto pretende aumentar a capacidade do Terminal de Contentores dos actuais 400,000 para 1,000,000 de TEUs².

Se a estes dados fossem acrescentados os dos despachantes aduaneiros, agentes transitários, armazenistas, transportadores, agentes de linhas de navegação e instituições financeiras, ter-se-ia um quadro aproximado da importância económica do trânsito para Moçambique.

¹ Jornal Notícias, Edição de 20 de Setembro de 2013.

² Jornal Notícias, Edição de 21 de Janeiro de 2014.

AVALIAÇÃO DA OPINIÃO DOS PARTICIPANTES SOBRE O NÍVEL DE COMPREENSÃO DAS MATÉRIAS ABORDADAS

A avaliação da opinião dos participantes com relação ao nível de compreensão das matérias discutidas na campanha de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro irá debruçar-se sobre a eficácia do mecanismo de transmissão dos conhecimentos relativos aos novos procedimentos de trânsito aduaneiro pela equipa de facilitação. Será ainda avaliada a pertinência dos conteúdos abordados em função das expectativas dos participantes bem como o nível de absorção das matérias pelos participantes. A identificação de lacunas de compreensão a nível dos novos procedimentos, que requerem novos fóruns de discussão é igualmente parte desta secção.

EXPECTATIVAS DOS PARTICIPANTES

Aproximadamente metade dos 51 participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro que responderam a esta questão esperava consolidar o seu nível de compreensão com relação aos novos procedimentos ora em vigor, tal como sugere a Figura 4.

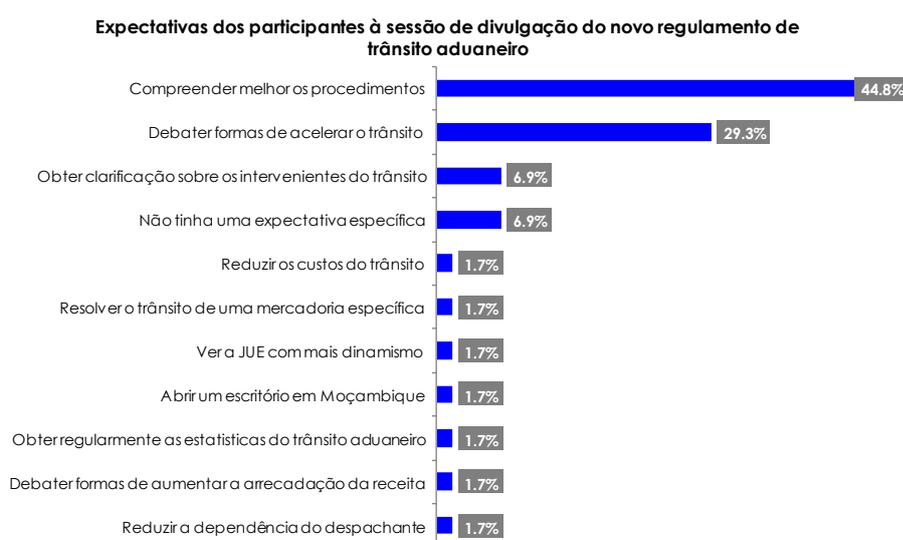


Figura 4: Expectativas dos participantes à sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro

Para aproximadamente 1/3 do total dos participantes que respondeu a esta questão, o desembaraço aduaneiro de mercadorias no regime de trânsito aduaneiro nas véspera da realização da sessão de divulgação dos novos procedimentos era percebido como moroso, daí terem encontrado na sessão um fórum competente para a discussão de mecanismos de aceleração.

Outros participantes levavam expectativas bastante específicas ao debate, tais como a clarificação do impedimento dos despachantes aduaneiros de realizarem operações de trânsito a título individual e somente por via de agentes transitários (6.9% do total dos participantes que responderam à questão); debater os obstáculos ligados ao trânsito de uma mercadoria específica ou estabelecer uma representação em território nacional, entre outras questões. Mas houve igualmente participantes que não levavam alguma expectativa à sessão (6.9% do total dos participantes que responderam à questão).

A melhor compreensão dos procedimentos é geralmente a expectativa partilhada pela maioria dos participantes em cada local de entrevista, com excepção da Cidade da Beira, onde o debate dos mecanismos de aceleração do trânsito emergiu como a maior expectativa e da Cidade de Maputo, onde a clarificação do impedimento dos despachantes aduaneiros para fazer operações de trânsito a título individual era a mais importante, tal como ilustra a Tabela 5.

Expectativas dos participantes	Local de trabalho do entrevistado				
	Nacala	Machipanda	Beira	Ressano Garcia	Maputo
Compreender melhor os procedimentos	77%	83%	13%	47%	25%
Debater formas de acelerar o trânsito	8%	17%	63%	20%	25%
Debater formas de aumentar a arrecadação da receita				7%	
Obter regularmente as estatísticas do trânsito aduaneiro					13%
Obter clarificação sobre os intervenientes do trânsito	8%				38%
Abrir um escritório em Moçambique				7%	
Ver a JUE com mais dinamismo				7%	
Resolver o trânsito de uma mercadoria específica				7%	
Reduzir os custos do trânsito			6%		
Reduzir a dependência do despachante			6%		
Não tinha uma expectativa específica	8%		13%	7%	
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tabela 5: Expectativas dos participantes à sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro por local

É provável que a configuração das expectativas dos participantes às sessões seja melhor explicada pela transição do Regulamento aprovado pelo Diploma 10/2002 de 10 Janeiro para o Regulamento aprovado pelo Diploma 307/2012 de 15 de Novembro, do que pela

implementação do Regulamento aprovado pelo Diploma 116/2013 de 8 de Agosto, objecto da presente avaliação.

Com efeito, as sessões da Cidade da Beira e da Fronteira de Machipanda foram realizadas nos dias 28 de Junho e 1 de Julho de 2013, respectivamente, altura em que estava em vigor o Diploma 307/2012 de 15 de Novembro, amplamente contestado pelos operadores de trânsito aduaneiro da Região Centro de Moçambique. As sessões posteriores, da Cidade de Maputo, Fronteira de Ressano Garcia e Cidade de Nacala Porto, tiveram lugar a 22 de Outubro, 23 de Outubro e 4 de Novembro, respectivamente, altura em que já estava em vigor o Diploma 116/2013 de 8 de Agosto. Para além de no intervalo de um ano (entre 15 de Novembro de 2012 e 15 de Novembro de 2013), os operadores terem seguido as normas de 3 Diplomas Ministeriais distintos, cujos procedimentos apresentavam diferenças estruturais, foi tornada obrigatória a utilização do sistema da Janela Única Electrónica, que continha pela primeira vez a obrigatoriedade efectiva da prestação da garantia no regime de trânsito nas regiões Centro e Norte de Moçambique.

A lista de mercadorias isentas de prestação de garantias, que poderia aligeirar a pressão financeira da aplicação do requisito de garantias sobre a tesouraria dos operadores de trânsito da Região Centro e Norte, pela primeira vez na história do trânsito, continha 30 posições pautais, reflectindo o fluxo de trânsito de minérios da África do Sul para o Porto de Maputo. A acrescer a este constrangimento, tinha sido reduzido o período de estadia da mercadoria em território nacional, de ilimitado no Diploma Ministerial 10/2002 de 10 de Janeiro para 60 dias prorrogáveis por um período adicional de 30 dias no Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro.

Deste modo, os operadores do regime de trânsito aduaneiro tinham a expectativa, por um lado, de compreender as principais mudanças nos procedimentos e por outro, da discussão dos mecanismos de aceleração do trânsito aduaneiro, que acabou tendo solução na implementação do Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto, particularmente com relação à extensão da lista das mercadorias isentas de garantias e à duplicação do prazo prorrogável da permanência de mercadorias em território nacional, sempre que a mercadoria estivesse em um armazém de trânsito aduaneiro.

Não menos importante ainda, foi a regulação do limite máximo de embarques por declaração aduaneira de trânsito, fixando-se em 40 (quarenta), e abrindo espaço para a utilização da mesma garantia para vários embarques.

NÍVEL DE SATISFAÇÃO DAS EXPECTATIVAS DOS PARTICIPANTES

A campanha de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro foi ampla e consensualmente avaliada como extremamente relevante por 9 (nove) em cada 10 (dez) participantes do total de 51 (cinquenta e um) que responderam à questão, tal como documenta a Figura 5.



Figura 5: Opinião dos participantes com relação ao nível de satisfação de expectativas pela sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro

A satisfação de expectativas pelo fórum foi total entre os operadores de trânsito aduaneiro que operam na Fronteira de Machipanda, enquanto todos os operadores com excepção de 1 (um) na Cidade da Beira, Fronteira de Ressano Garcia e Cidade de Maputo e todos excepto 2 (dois) operadores na Cidade de Nacala Porto, consideraram as suas expectativas plenamente satisfeitas, segundo a Figura 6.

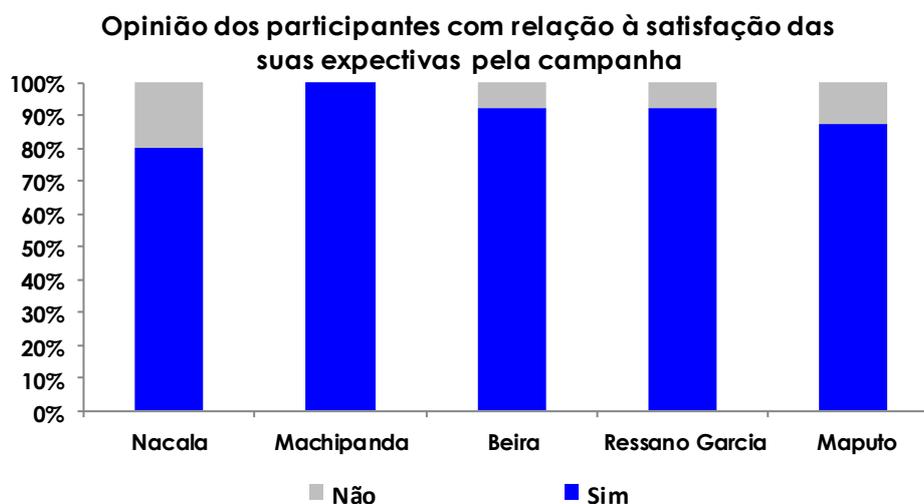


Figura 6: Opinião dos participantes com relação ao nível de satisfação de expectativas pela sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro por local de entrevista

Para um fórum do qual se esperava o debate, análise e clarificação de conteúdos estruturais da regime de trânsito aduaneiro, é uma taxa de sucesso incontornavelmente alta ser percebido como relevante por 9 (nove) em cada 10 (dez) operadores de trânsito aduaneiro.

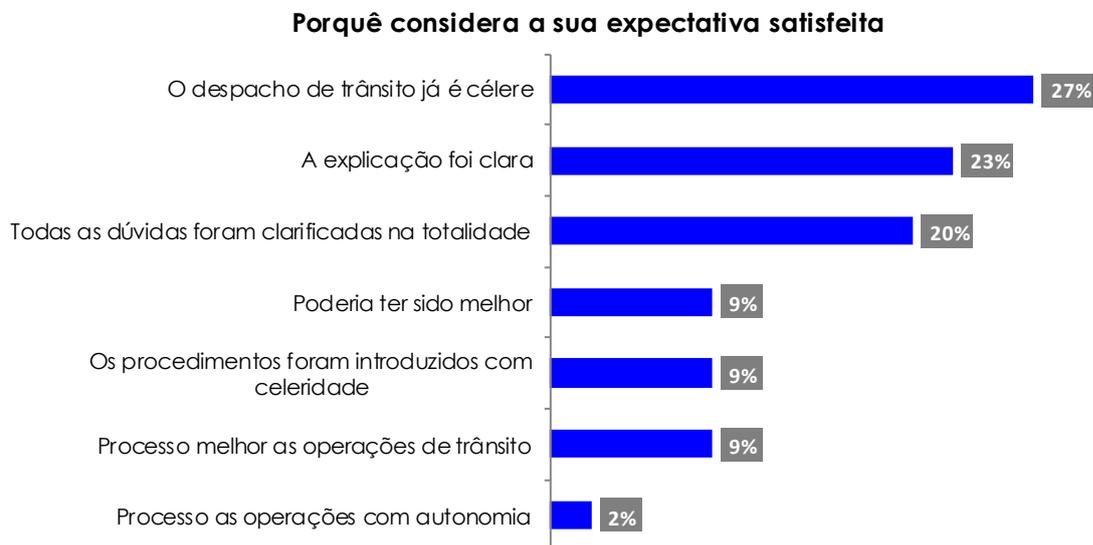


Figura 7: Razões da satisfação das expectativas pela sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito

A satisfação das expectativas pela sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito reflecte uma combinação simultânea, por um lado, da eficácia dos facilitadores em transmitir de forma clara os conteúdos da sessão e clarificar na totalidade as dúvidas da audiência ao longo da sessão, e por outro, dos desenvolvimentos da área de trânsito que se seguiram à sessão, nomeadamente a celeridade do despacho de trânsito decorrente da realização da sessão e o facto das principais alterações ao Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro terem sido introduzidas e aprovadas no Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto em um curto intervalo de tempo.

De acordo com as declarações de um dos entrevistados da Região Centro, “o Governo de Moçambique manifestou total abertura para a resolução da crise do trânsito aduaneiro que atingiu o seu pico em Abril de 2013, quando não foi possível processar um único despacho. A sessão de divulgação do regulamento de trânsito esteve enquadrada nos trabalhos de uma comissão do sector privado, criada para juntamente com a Autoridade Tributária encontrar mecanismos de solução para os constrangimentos impostos pelo Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro e cujos subsídios foram incorporados no novo diploma e aprovados mais rapidamente do que poderíamos ter esperado.”

Para um outro entrevistado, o “Governo chamou à sua responsabilidade a causa de um trânsito aduaneiro disciplinado através de ferramentas tecnológicas modernas, que nos ajudam a fazer mais comércio. Sinto-me satisfeita porque após o encontro, as declarações de

trânsito passaram a demorar 1 (uma) a 2 (duas) horas a serem despachadas, contra 1 (um) a 4 (quatro) ou mesmo 5 (cinco) dias antes da realização do encontro.

MATÉRIAS CONSIDERADAS CRÍTICAS PELOS PARTICIPANTES

Os participantes emitiram 73 (setenta e três) opiniões em relação às matérias mais importantes de que se recordam, abordadas pela campanha de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro. Para uma proporção de aproximadamente metade das opiniões emitidas (45%), a questão das garantias emerge como a mais crítica, desde os mecanismos de oneração e desoneração até à lista das mercadorias isentas de sua prestação.

Matérias mais importantes abordadas pela campanha e de que os participantes se recordam

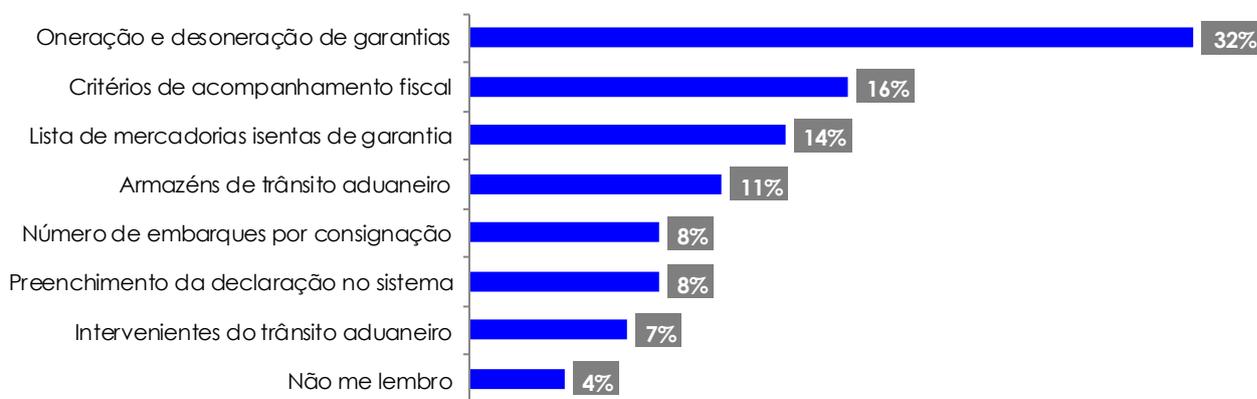


Figura 8: matérias consideradas mais importantes pelos participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito

A aplicação das cautelas fiscais para impedir a violação dos volumes, recipientes de carga e permitir o controlo do meio de transporte foi considerado crítico por 16% das opiniões emitidas pelos participantes que responderam a esta questão, sobretudo os critérios de acompanhamento fiscal, que o diploma considera uma medida excepcional, embora não detalhe as circunstâncias em que tal tenha de ser accionado.

Matérias mais importantes abordadas pela campanha e de que os participantes se recordam	Área de actividade dos participantes				
	Despachante	Funcionário aduaneiro	Transportador	Transitário	Outro
Oneração e desoneração de garantias	29%	28%	50%	31%	33%
Lista de mercadorias isentas de garantia	4%	11%	13%	31%	33%
Intervenientes do trânsito aduaneiro	4%	17%		6%	
mecanismos de acompanhamento fiscal	29%	11%	13%	6%	
Preenchimento da declaração pelo sistema		6%	13%	25%	
Número de embarques por consignação	11%	11%	13%		
Armazéns de trânsito aduaneiro	21%	11%			
Já não me lembro	4%	6%			33%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tabela 6: matérias consideradas mais importantes pelos participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito, por área de actividade

Em aproximadamente 1 (uma) em cada 10 (dez) opiniões emitidas, a questão do armazém de trânsito aduaneiro foi considerada crítica, enquanto temáticas ligadas ao preenchimento da declaração no sistema da Janela Única Electrónica (JUE), não foram para além de um total de 5 (cinco) opiniões cada.

Apesar da importância do encontro para a transmissão de conhecimentos e formação de novas percepções em torno do regime de trânsito aduaneiro, três participantes, por diversas razões, não se recordam dos temas que poderiam considerar críticos. Deste grupo, 2 (dois) participantes tinham sido transferidos, havia muito curto tempo, para o regime de trânsito na altura da realização da sessão.

A desagregação das respostas por ocupação profissional dos participantes que responderam à questão não revela desvios consideráveis entre as diversas categorias, tal como apresentado pela Tabela 6.

A análise da tendência das respostas dos participantes sugere que os mesmos consideram mais críticas as matérias que acrescentam alguma incerteza aos seus custos operacionais, nomeadamente a prestação de garantias e as cautelas fiscais, cujo acompanhamento fiscal corre por conta do operador que responde pela mercadoria em território nacional. Tal critério de julgamento pode ser considerado relevante na medida em que há uma preocupação legítima de minimizar o impacto dos factores de erosão da receita, dado que a intervenção do operador de trânsito só ocorre após a negociação do preço e celebração do contrato de prestação de serviços com o proprietário da mercadoria, que se encontra em outro país.

Outras matérias consideradas como relevantes, revelam a procura por uma solução para questões que representam alguma complexidade técnica, como os embarques parciais, pois no acto da criação da contramarca deve ter-se em consideração a capacidade exacta de carga dos meios de transporte envolvidos, sob pena da operação não ser considerada completa no sistema da Janela Única Electrónica (JUE). Tratando-se de uma mercadoria volumosa, há uma necessidade de criar-se várias declarações em função da exiguidade dos 40 (quarenta) embarques parciais, que para além de tempo representa um custo adicional devido ao sistema da Janela Única Electrónica.

PERCEPÇÃO SOBRE A MELHORIA NA COMPREENSÃO DOS PROCEDIMENTOS DE TRÂNSITO ADUANEIRO

Responderam a esta questão 51 (cinquenta e um) participantes à sessão de divulgação do regulamento de trânsito. Uma esmagadora proporção de 94% declarou que a sessão resultou na melhoria da sua compreensão com relação aos procedimentos de trânsito.

Aproximadamente 1/3 dos entrevistados que responderam à questão afirmaram terem melhorado muito a sua compreensão do regime de trânsito aduaneiro após a sua participação à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito, como pode ser interpretado da Figura 9.

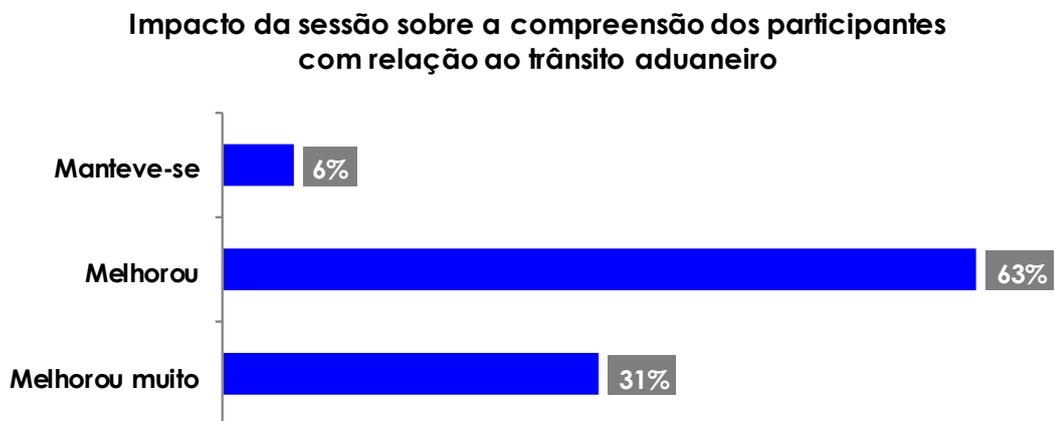


Figura 9: Impacto da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito sobre a compreensão do regime de trânsito

A análise das respostas sob ponto de vista da ocupação profissional dos participantes revela um alinhamento com a tendência geral, com exceção da categoria de transitários onde mais de metade dos entrevistados que responderam, afirmaram ter melhorado muito o seu nível de compreensão das matérias do trânsito aduaneiro de mercadorias, após participarem na sessão, tal como ilustra a Tabela 7.

Impacto da sessão sobre a compreensão dos participantes com relação ao trânsito aduaneiro	Área de trabalho ou posição				
	Despachante	Funcionário aduaneiro	Transportador	Transitário	Outro
Melhorou muito	37%	24%		56%	
Melhorou	63%	71%	75%	33%	100%
Manteve-se		6%	25%	11%	
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tabela 7: Impacto da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito sobre a compreensão do regime de trânsito, por ocupação profissional

É provável que a percepção de melhoria nos níveis de compreensão do regime do trânsito aduaneiro pelos participantes que responderam à questão, reflecta simultaneamente a clarificação de dúvidas nos conhecimentos já adquiridos sobre os procedimentos, tendo em conta os curtos intervalos de separação (um ano apenas) entre a revogação e a vigência de 3 (três) regulamentos de trânsito aduaneiro, por um lado, e a aquisição de novos conhecimentos sobre os procedimentos de trânsito, genuinamente introduzidos com a implementação do sistema da Janela Única Electrónica e com novo diploma de trânsito.

Com efeito, os participantes consideraram que a sessão prestou clarificações valiosas a matérias conhecidas de legislação anterior, embora não implementadas ainda, como o caso de garantias. A percepção dos participantes é de que houve uma consolidação em relação à tipologia das garantias, aos custos associados a cada tipo, incluindo a sua redução sempre que seja aplicada uma cautela fiscal, para além das modalidades de prestação de garantias.

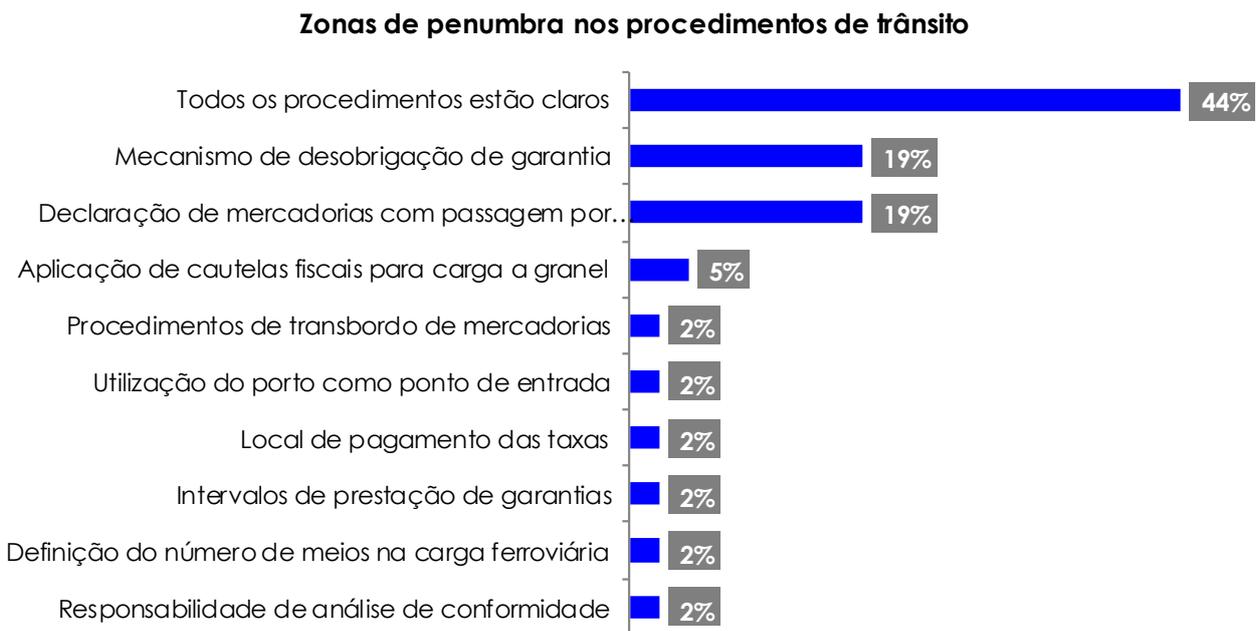
A aquisição de conhecimentos poderá estar associada a novas matérias tais como o novo conceito de armazém aduaneiro de trânsito, graças ao qual foi conseguido o acréscimo de 180 dias de estadia das mercadorias em território nacional; criação da facilidade de embarques parciais nas declarações de trânsito, desde que sejam mercadorias com a mesma qualidade técnica e comercial e usem o mesmo meio de transporte; a extensão da lista de mercadorias isentas de prestação de garantia e a redução da taxa de trânsito de 500 MT para 50 MT por declaração.

A introdução do sistema da Janela Única Electrónica, teve uma curva de aprendizagem com uma extensão considerável, tanto para o sector privado como para a própria Autoridade Tributária, na opinião dos participantes, porque as vantagens da sua eficiência na celeridade do desembarço aduaneiro foram percebidas depois de tê-lo associado à complexidade do mecanismo de prestação de garantias. No decurso do estudo, os operadores de trânsito não só reconheceram a eficiência do sistema da JUE, como também o nível de novos conhecimentos que com a sua introdução adquiriram, para além de terem uma clara separação entre a problemática da gestão das garantias e o sistema da JUE.

ÁREAS QUE CARECEM DE CLARIFICAÇÃO NOS PROCEDIMENTOS DE TRÂNSITO ADUANEIRO

Aproximadamente metade das 43 opiniões emitidas com relação às áreas de procedimentos que carecem de clarificação, revelou que os procedimentos ficaram totalmente claros, após a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito.

Figura 10: Áreas que carecem de clarificação nos procedimentos de trânsito aduaneiro



Existem outros participantes, porém, que apontaram áreas onde há necessidade de clarificação. A este respeito, os mecanismos de desobrigação da garantia e a declaração aduaneira de mercadorias com passagem por armazém aduaneiro de trânsito absorvem, cada, 1/5 do total das opiniões emitidas. Para além da modalidade de aplicação de cautelas fiscais para a carga a granel, outras áreas consideradas de penumbra, não representam para além de 1 (uma) opinião.

Existe uma necessidade de perceber o posicionamento dos participantes nesta pergunta de forma cuidadosa, porque muitos reconhecem que os procedimentos todos estão claros e que o processo de desembaraço se tornou mais simples. O facto de haver deficiências na desoneração da garantia devido à intervenção de mão humana no sistema é que parece ser o núcleo do problema, porque na opinião dos mesmos, a declaração do fim de trânsito no sistema deveria ser um processo automatizado. Por outro lado, a não operacionalização do módulo de armazém de trânsito aduaneiro no sistema da JUE, levanta dúvidas para um procedimento claro.

AVALIAÇÃO DA PERCEPÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DA CAMPANHA DE DISSEMINAÇÃO DO NOVO REGULAMENTO DE TRÂNSITO

A avaliação dos resultados da campanha de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro debruçou-se sobre a opinião dos participantes em torno de benefícios mensuráveis, directamente ligados à realização da campanha. A primeira questão é exploratória e tenta obter dos próprios participantes uma opinião com relação aos benefícios que a sua empresa / organização experimentou após a sua participação na sessão. O segundo grupo de questões é de confirmação, sendo feitas afirmações sobre potenciais benefícios e colhido o posicionamento dos participantes em cada uma das afirmações, com base em uma escala qualitativa pré-definida.

Foi igualmente avaliada a opinião dos participantes em relação a um hipotético cenário actual do trânsito aduaneiro, caso não tivesse sido realizada a campanha de disseminação objecto de avaliação, para além da avaliação da relevância do género no acesso à informação sobre procedimentos no regime de trânsito aduaneiro, bem como a percepção sobre a existência de barreiras baseadas no género no acesso a oportunidades de negócios na área de comércio externo.

PERCEPÇÃO DOS RESULTADOS DA CAMPANHA DE DIVULGAÇÃO SOBRE A EMPRESA / ORGANIZAÇÃO

Responderam a esta questão 44 (quarenta e quatro) dos 60 (sessenta) participantes entrevistados neste estudo.

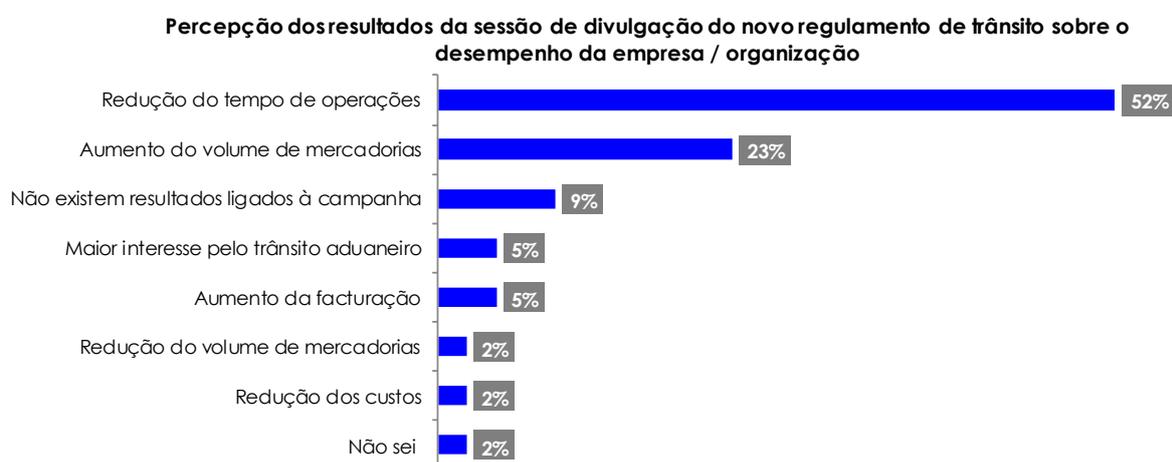


Figura 11: Percepção dos resultados da campanha de divulgação do novo regulamento sobre o desempenho da empresa / organização

Para mais de 3/4 dos participantes que responderam a esta questão, a celeridade nas operações de trânsito constitui o ganho mais emblemático da realização da campanha de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro. As habilidades de operação do sistema da Janela Única Electrónica consolidadas no decurso da campanha bem como os conhecimentos sobre os novos procedimentos transmitidos pela equipa de facilitação, foram cruciais para a melhoria da produtividade e consequente economia de tempo. Tais ganhos manifestam-se na redução do tempo de operações de trânsito, particularmente a fase de desembaraço aduaneiro (52%), no aumento do volume de mercadorias em trânsito, como consequência de maior fluidez no movimento de trânsito (23%), no aumento da facturação de alguns provedores de serviços (5%) e na redução dos custos de transacção (2%).

É de salientar que para 9% dos participantes que responderam a esta questão não existem resultados que possam ser associados à realização da campanha de trânsito e para 2%, a mesma contribuiu até para reduzir o volume de mercadorias que transitam de e para o *hinterland*.

Percepção dos resultados da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito na empresa / organização	Área de trabalho ou posição				
	Despachante	Funcionário aduaneiro	Transportador	Transitário	Outro
Redução do tempo de operações	29%	42%	80%	82%	50%
Aumento do volume de mercadorias	36%	33%		9%	
Não existem resultados ligados à campanha	21%			9%	
Aumento da facturação	7%				50%
Maior interesse pelo trânsito aduaneiro		17%			
Redução dos custos		8%			
Não fazemos tanto trânsito aduaneiro	7%				
Redução do volume de mercadorias			20%		
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tabela 8: Percepção dos participantes sobre os resultados da sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito sobre a empresa

A desagregação das respostas por categorias de ocupação profissional segue a mesma tendência das repostas gerais, embora entre os transportadores e transitários, mais de 4/5 dos participantes acreditem no peso da campanha sobre a redução do tempo de operações. É de destacar a existência de um transportador que afirma não ter conseguido recuperar os níveis de manuseamento de mercadorias anteriores à realização da campanha de disseminação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro.

Da análise da opinião dos participantes com relação aos resultados da campanha de divulgação do novo regulamento de trânsito sobre o desempenho da empresa / organização

é possível notar que as opiniões convergem em torno das economias de tempo, que se repercutem, por sua vez, para outros domínios.

A propósito dos ganhos de tempo, um funcionário aduaneiro afirmou que antes da realização da sessão, a gestão do trânsito no sistema da JUE não era em tempo real, porque os verificadores podiam ficar com uma declaração do dia anterior pendente. Logo após a sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro, na sua opinião, as declarações começaram a ser recebidas enquanto a mercadoria estivesse em expedição do país de origem e a ser libertas no momento em que o meio de transporte se fazia à fronteira.

Os operadores privados reconheceram o aperfeiçoamento da eficiência introduzida pelo sistema da JUE, com a descontinuação da submissão de documentos físicos e a necessidade de deslocação física do pessoal para a Autoridade Tributária. Para estes operadores, é provável que os ganhos actuais sejam atribuíveis à introdução do sistema da JUE, mas afirmam que a realização da sessão catalisou o fluxo das operações de despacho de trânsito no sistema, tanto para o sector privado como para a Autoridade Tributária.

Embora a maioria dos participantes partilhe da opinião sobre os ganhos inequívocos de tempo, alguns realçam que tais resultados carecem ainda de consolidação devido a alguns constrangimentos ligados à falha na alocação automática dos verificadores pelo sistema da JUE; falhas humanas na introdução dos dados sobre a conclusão do processo de trânsito resultando na demora da desobrigação da garantia.

Os agentes transitários e transportadores, reconhecem que em adição à redução do tempo, o nível de acesso que lhes foi concedido no sistema da JUE inaugurou uma era de transparência no regime de trânsito como um todo, porque passaram a controlar melhor o trajecto dos documentos e o tempo médio para a consumação de uma operação de trânsito em todos os estágios e intervenientes do processo, quebrando, assim, a dependência pelo despachante para o fornecimento desta informação. Uma vez mais, embora estes ganhos possam ser atribuíveis ao sistema da JUE, a realização da sessão foi crítica para a sua consolidação.

O transportador que acredita que houve uma redução do volume de mercadorias que manuseava antes da realização da sessão, afirma que os ganhos ainda não são visíveis, porque a entrada da JUE foi mal interpretada por todos, e embora tenha começado uma reconquista dos volumes de tráfego, a informação que tinha passado para os países do *hinterland* é que Moçambique era um país de difícil trânsito, o que levou os utentes a abandonar os corredores nacionais de trânsito.

PERCEPÇÃO SOBRE REDUÇÃO DE ERROS NAS DECLARAÇÕES SUBMETIDAS

Responderam a esta questão 53 (cinquenta e três) participantes do total de 60 entrevistados. Mais de 4/5 dos participantes que responderam concordam que a redução de erros nas declarações de trânsito submetidas para despacho seja resultado directo da realização da campanha de divulgação do novo regulamento de trânsito. Mais de 1/4 dos participantes que responderam concordam plenamente com a existência de um vínculo causal entre a realização da campanha de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro e a redução de erros nas declarações aduaneiras do regime de trânsito.

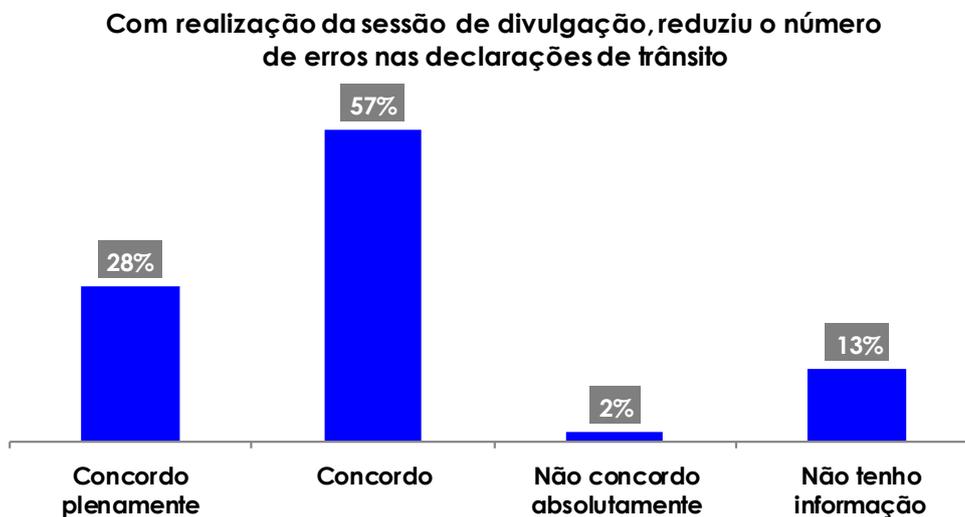


Figura 12: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a campanha e a redução de erros nas declarações de trânsito submetidas

A redução primária dos erros, na opinião dos operadores, decorre da introdução do sistema da JUE, porque a plataforma dá opções de correcção da declaração antes da sua submissão final. Outros operadores acreditam que havia situações em que os erros estavam ligados aos cálculos manuais feitos pelos técnicos da Autoridade Tributária. Há ainda operadores que acreditam que a JUE contribuiu para a purificação do regime de trânsito. A título de exemplo, um operador da Região Centro afirmou que o número de despachantes de trânsito passou de 100 (cem) em meados de Março de 2013 para 30 (trinta) em Maio de 2013 e para 12 (doze) em Agosto 2014, altura da realização do estudo.

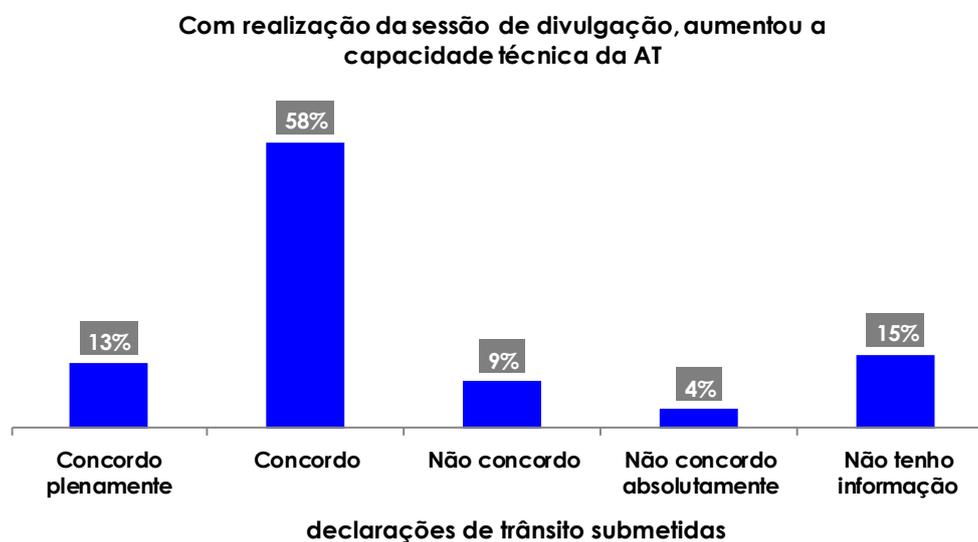
Apesar deste reconhecimento, é opinião partilhada pela maioria, que a redução massiva dos erros nas declarações submetidas, está relacionada com o nível de conhecimentos dos procedimentos de trânsito aduaneiro, objecto de discussão nas sessões de divulgação do novo regulamento. Este fórum, ainda na percepção dos operadores, serviu para a distribuição

de contactos dos funcionários da Autoridade Tributária encarregues de prestar assistência contínua a todos os operadores em dificuldades.

OPINIÃO SOBRE O AUMENTO DA CAPACIDADE TÉCNICA DOS TÉCNICOS DA AT

Responderam a esta questão 53 (cinquenta e três) participantes à campanha de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro, de um total de 60 (sessenta) entrevistados. Aproximadamente $\frac{3}{4}$ dos participantes que responderam à questão concordam que o aumento da capacidade técnica da Autoridade Tributária em matéria de trânsito aduaneiro esteja directamente ligado à realização da campanha.

Figura 13: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a campanha e a redução de erros nas



Deste grupo, 1 (um) em cada 10 (dez) participantes não concorda que os níveis de competência técnica dos verificadores e agentes estejam ligados à realização da campanha.

Para a maior parte dos participantes, a migração para o Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto representou um grande desafio para a Autoridade Tributária. Na percepção dos participantes que responderam a esta questão, houve, no início, uma tendência de resistência à mudança justificada por deficiências técnicas na compreensão simultânea da mecânica do preenchimento e despacho das declarações no sistema da JUE e dos novos procedimentos de trânsito. Os participantes acrescentam ainda que a exiguidade de efectivos dentro da Autoridade Tributária e a alta taxa de rotação do pessoal entre os vários regimes, poderão ter contribuído para ressaltar a magnitude desta resistência à mudança no início. Porém, com a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito, num ambiente que juntou simultaneamente os funcionários aduaneiros e os operadores de

trânsito, contribuiu para transferir capacidade técnica e sobretudo uniformizar o entendimento em relação à mecânica do funcionamento do sistema e aos procedimentos de forma expedita.

Os operadores que não concordam que haja ligação de causa e efeito entre a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro e o aumento da capacidade técnica da Autoridade Tributária possuem junto da Autoridade Tributária assuntos sob investigação, alguns dos quais emperrando grandes oportunidades de negócios e aguardam por um retorno da Autoridade Tributária. Outros operadores, entendem que tanto as reclamações quanto os pedidos de esclarecimentos, por vezes percorrem uma longa cadeia de intervenientes antes do esclarecimento final, incluindo entidades não acessíveis para os operadores como a Direcção da Migração.

OPINIÃO SOBRE A REDUÇÃO DAS TRANSGRESSÕES NO REGIME DE TRÂNSITO ADUANEIRO

Responderam a esta questão 50 (cinquenta) participantes do total de 60 (sessenta) entrevistados. A concordância da relação entre a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro com a redução da evasão fiscal foi timidamente apontada por mais do que metade dos participantes que responderam a esta questão, enquanto a outra quase metade dos participantes ou não tem informação que lhe permita posicionar-se (28%), ou não concorda com a afirmação (14%).

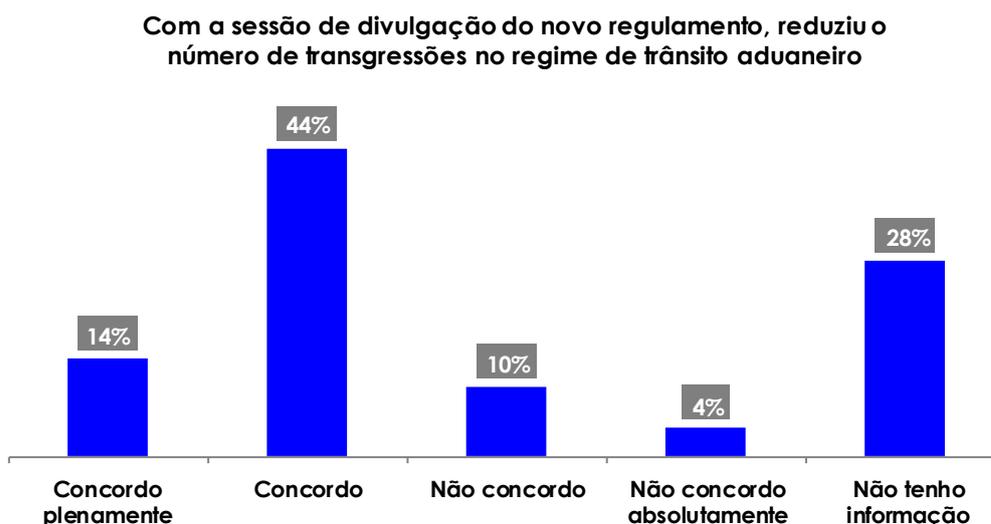


Figura 14: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a realização da campanha e a redução de transgressões no regime de trânsito aduaneiro

Para alguns operadores, a eficácia da segurança no regime de trânsito melhorou significativamente com a automatização dos controlos na JUE e com a realização da sessão de divulgação. De acordo com o depoimento de um dos operadores, dantes era possível a

Autoridade Tributária procurar um processo de despacho em um arquivo manual e não localizá-lo, sendo forçado a dar seguimento ao trânsito mesmo sem actualização do processo, o que é considerado transgressão. Nos primeiros dias da introdução do sistema da JUE, registaram-se enchentes nos pontos de desembarço aduaneiro do trânsito, devido à lentidão no processamento dos despachos, e situações semelhantes àquele podem ter sido registadas.

Com a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito, é provável que as transgressões ligadas a deficiências na operação do sistema e ao desconhecimento dos novos procedimentos de trânsito tenham reduzido, porém os operadores adiantam que a evasão fiscal ligada ao desconhecimento das normas pode ser uma ínfima parte de um problema ainda maior. Outros operadores, por sua vez, apontam a exiguidade de estatísticas sobre o assunto como o maior constrangimento que lhes dificulta o posicionamento.

É necessário também ter em consideração que tanto os operadores privados como os funcionários aduaneiros abordam o assunto das transgressões com reservas, por serem parte activa do problema.

OPINIÃO SOBRE A MELHORIA DO RELACIONAMENTO ENTRE O SECTOR PRIVADO E A AT

Um total de 51 (cinquenta e um) participantes respondeu à questão sobre a relação entre a realização da sessão e a melhoria do relacionamento entre o sector privado e a Autoridade Tributária, de um total de 60 (sessenta) participantes que constituem a amostra.

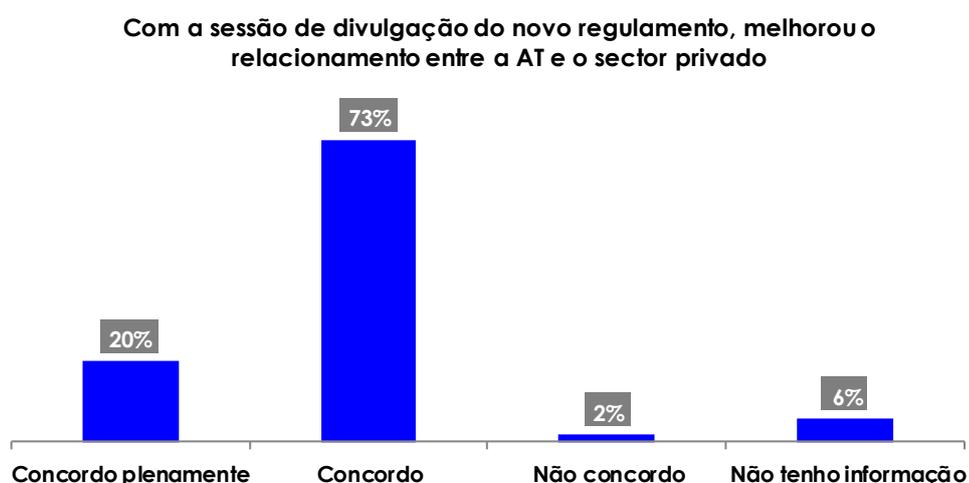


Figura 15: Percepção dos participantes com relação à ligação entre a realização da campanha e a melhoria do relacionamento entre o sector privado e a Autoridade Tributária

Uma larga maioria (92%) dos participantes partilha da opinião de que a realização da campanha de divulgação do regulamento de trânsito contribuiu de forma decisiva para o

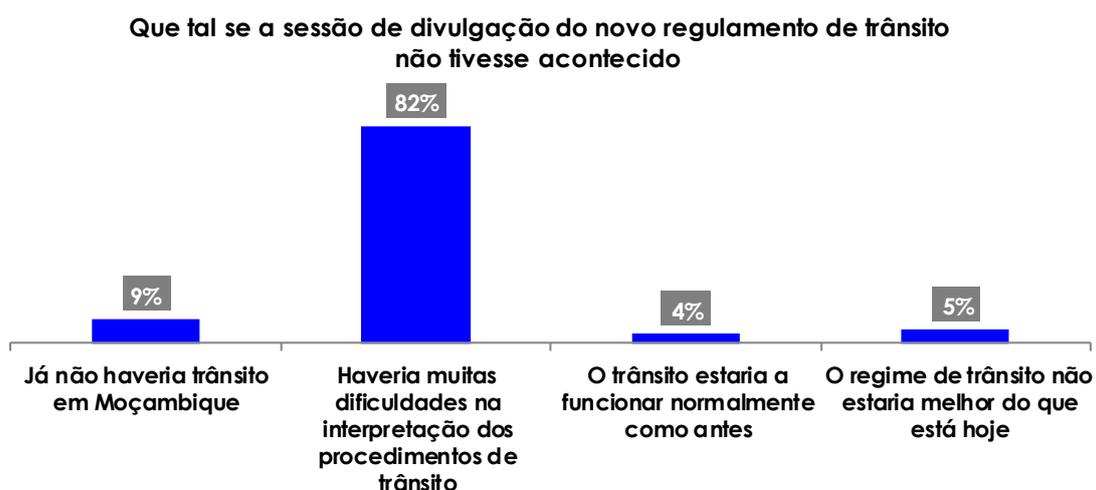
desanuviamiento da tensão criada pela entrada em vigor do Diploma 307/2012 de 15 de Novembro, particularmente para as regiões Centro e Norte de Moçambique.

Para alguns operadores, pode ser que a substituição de um processo manual pelo sistema da JUE tenha reduzido as possibilidades de atritos resultantes de contacto físico entre os operadores privados e a Autoridade Tributária. Porém, a criação de um espaço de diálogo e comunicação, que envolveu todas as partes interessadas, na procura de soluções para a crise do regime de trânsito aduaneiro entre Maio e Julho de 2013, criou alguns laços profissionais que multiplicaram a melhoria do relacionamento para além do regime de trânsito. Para outros operadores, a atitude proactiva da Autoridade Tributária e o seu nível de abertura, para rectificar um dispositivo legal antes que o mesmo completasse 1 (ano) de vigência representou um compromisso para com a causa do trânsito, que mereceu um apreço por parte do sector privado.

Mais importante ainda, na opinião dos participantes, o espaço não se cingiu apenas ao processo que levou à revogação do Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro, mas, ainda que com menor intensidade, continua juntando os operadores privados à Autoridade Tributária, em outras iniciativas que impliquem consultas prévias.

OPINIÃO SOBRE O ESTÁGIO DO TRÂNSITO NUM CENÁRIO SEM CAMPANHA DE DIVULGAÇÃO

Responderam a esta questão, 55 (cinquenta e cinco) participantes do total da amostra de 60



(sessenta) participantes.

Figura 16: Percepção dos participantes com relação à situação do trânsito caso não tivesse sido realizada a sessão

Uma esmagadora maioria (96%) dos participantes que responderam à questão acreditam que o trânsito aduaneiro em Moçambique estaria em sérias dificuldades, sobretudo na interpretação dos procedimentos, caso não tivesse sido realizada a sessão de divulgação.

Aproximadamente 1 (um) em cada 10 (dez) participantes foi mais radical ao acreditar que o regime de trânsito nos corredores nacionais em Moçambique teria já desaparecido, enquanto outros 2 (dois) operadores acreditam que o trânsito poderia estar em qualquer estágio, menos ser melhor do que a situação actual.

Para os operadores privados, caso não tivesse sido realizada a sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro, é provável que as lacunas técnicas com relação à mecânica do sistema da JUE e à interpretação dos novos procedimentos se mantivessem dos dois lados, gerando constantes irregularidades e incoerências que afectariam tanto a eficiência das operações quanto o próprio relacionamento dos operadores privados com os clientes finais, que poderiam abandonar os corredores de trânsito de Moçambique. Nesse caso, o Governo de Moçambique estaria, de acordo com os operadores, a cometer um erro do tamanho da África Austral.

Na ausência de mecanismos de diálogo e de informação coerente, qualquer posicionamento da Autoridade Tributária, segundo outros operadores privados, seria recebido com especulação, gerando o pânico no regime.

GÉNERO E ACESSO À INFORMAÇÃO E OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS NA ÁREA ADUANEIRA

Responderam a esta questão, 54 (cinquenta e quatro) participantes de um total de 60 (sessenta) que compõem a amostra.

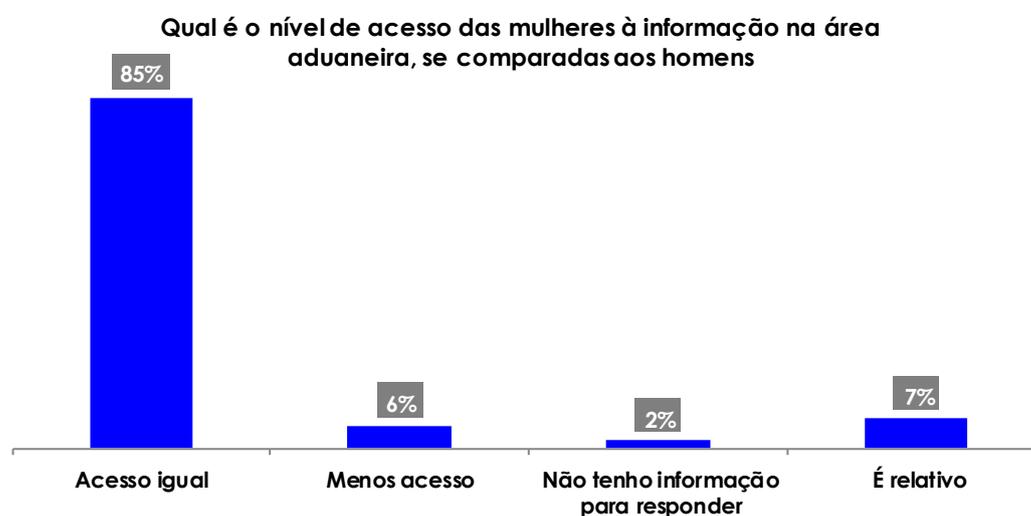


Figura 17: Percepção dos participantes em relação ao acesso à informação baseado no género

Para mais de 4/5 do total dos participantes que responderam à questão, o acesso à informação sobre legislação e procedimentos na área aduaneira, tanto para o sector público como privado é igual.

Para 7% do total dos participantes que responderam à questão, não existe uma certeza categórica sobre se o acesso é menor ou igual.

A desagregação das repostas por género revela que os resultados estão em linha com a tendência das repostas gerais.

Qual é o nível de acesso das mulheres à informação na área aduaneira, se comparadas aos homens	Género do entrevistado	
	Feminino	Masculino
Acesso igual	70%	89%
Menos acesso		7%
Não tenho informação para responder		2%
É relativo	30%	2%
Total	100%	100%

Tabela 9: Percepção dos participantes em relação ao acesso à informação baseado no género, por género

Mais de 2/3 das mulheres e mais de 4/5 dos homens concordam que o acesso à informação sobre legislação e procedimentos na área aduaneira é igual entre os homens e as mulheres. Apenas 7% dos homens acredita que as mulheres têm menos acesso se comparadas aos homens e 30% das mulheres acha que é relativo.

De uma forma geral, os participantes partilham da ideia de que existem poucas mulheres a operar na área de comércio externo. No sector privado, a área é caracterizada por uma pressão de trabalho acima da média, o que implica o cumprimento de horários bastante irregulares e por vezes a necessidade de efectuar viagens que impliquem um distanciamento das demandas tradicionais do agregado familiar. Por outro lado, o sector público da área aduaneira é um ramo paramilitar, que não é uma área tradicionalmente feminina.

Apesar do reduzido efectivo, os participantes são unânimes em afirmar que as poucas mulheres do sector possuem altos níveis de competência técnica e capacidade prática, que as colocam algumas vezes em posição de vantagem contra os homens, em algumas oportunidades de emprego ou de negócio.

Para os entrevistados, quando há informação, o acesso é igual para todos e quando não há, as dificuldades de acesso são iguais para todos, não existindo por isso acesso à informação ou a oportunidades de negócio baseadas na diferença do género e um factor invariavelmente realçado pela maioria dos entrevistados é o interesse pessoal na procura pela informação, pelo que o acesso é relativo para a mulher e para o homem.

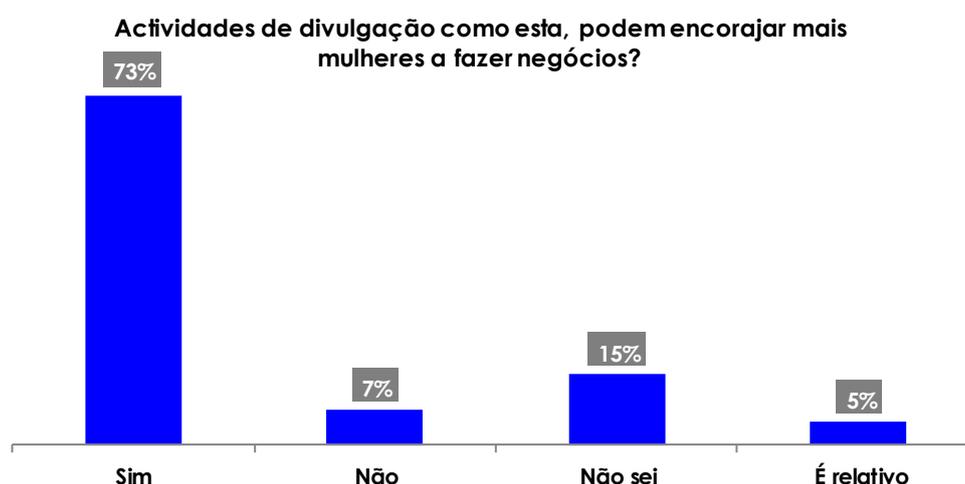


Figura 18: Percepção sobre o potencial da divulgação da informação encorajar a participação das mulheres no sector privado

Com relação ao potencial de divulgações de informação sobre legislação e normas, debates de temas de interesse do comércio internacional e criação de espaços de diálogo entre o sector público e privado poder encorajar o engajamento da mulher no sector privado, aproximadamente $\frac{3}{4}$ de 41 (quarenta e um) participantes responderam positivamente.

Para esses participantes, uma mulher plenamente informada sobre os requisitos aplicáveis à materialização de oportunidades de negócio e que tenha acesso a fóruns de debates sobre matérias de interesse da sua área de trabalho, estará mais encorajada a envolver-se com sucesso no sector privado.

Uma proporção de 15% dos participantes que respondeu a esta questão, tem dúvida sobre o resultado final da disponibilização de informação e de fóruns de debate e consulta sobre o envolvimento da mulher no sector privado.

PERCEPÇÃO SOBRE OS ACTUAIS CONSTRANGIMENTOS NA ÁREA DE TRÂNSITO ADUANEIRO

Apesar do êxito consensualmente reconhecido pela maioria dos participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro, o regime não está imune de constrangimentos, na percepção dos participantes. Existem obstáculos ao funcionamento normal do regime, que podem ser agrupados em 3 (três) categorias principais:

PROCEDIMENTOS

- ✓ **Mercadorias com passagem por armazém de trânsito aduaneiro** – os participantes apontaram este procedimento como zona de penumbra, nas áreas que carecem de clarificação. Uma das dificuldades, para os operadores, é perceber se é possível uma mesma mercadoria em trânsito passar por dois armazéns de trânsito aduaneiro, antes de ser entregue ao seu destino final. A falta de clareza é agravada pelo adiamento de activação do módulo de armazém de trânsito aduaneiro no sistema da JUE, particularmente a nível da Região Centro, o que obriga os armazenistas a lidarem simultaneamente com um sistema electrónico e manual;
- ✓ **Desoneração da garantia para a mercadoria transportada pelo sistema ferroviário** – não está clara a alocação de responsabilidades no trânsito ferroviário, particularmente a apresentação da declaração no acto da travessia do meio de transporte pela fronteira e a devida actualização do Sistema da JUE, para efeitos da conclusão do movimento de trânsito e consequente desoneração da garantia. A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) na Região Centro não assume responsabilidades pela apresentação da declaração à AT para efeitos de actualização do estágio da mercadoria a nível do sistema da JUE;
- ✓ **Possibilidade de duplicar ou triplicar o valor da garantia prestada** – foi estabelecida pela Autoridade Tributária uma prerrogativa de duplicação ou triplicação da garantia, havendo necessidade, por parte do operador. A dificuldade neste procedimento, na opinião dos operadores, é que tal prerrogativa deve ser requerida e apesar dos passos serem claros, os critérios de aprovação do pedido são burocráticos e não são claros;

-
- ✓ **Renovação da cédula:** na opinião dos operadores, o processo de renovação do perfil e da respectiva cédula para os agentes transitários, é um processo burocrático, repetitivo e fortemente centralizado a nível da Sede da AT em Maputo. Afirmaram terem, num encontro com a Direcção da Autoridade Tributária, exposto a situação e terem recebido uma resposta positiva com relação à descentralização, mas que a dificuldades continua;
 - ✓ **Mudança do regime da mercadoria:** nos casos em que o agente transitário adquira mercadoria para a venda em outro país e que devido à alteração das condições comerciais pretenda introduzir a mercadoria em território nacional, não existem procedimentos que obriguem a todos os outros agentes (linhas de navegação principalmente) a facilitar o processo. Por exemplo as linhas de navegação recusam-se a voltar a introduzir a contramarca para a importação da mercadoria.

SISTEMA DA JUE

- ✓ **Vulnerabilidade de segurança do sistema da JUE:** com a utilização de NUIT alheio, um operador pode onerar a garantia bancária de outro operador, sem o conhecimento do segundo;
- ✓ **Dificuldade de prorrogação do prazo de mercadorias:** para mercadorias cujo período de permanência em território nacional tenha expirado, o mecanismo de prorrogação da estadia das mercadorias não se encontra activado no sistema da JUE. Mesmo para mercadorias que tenham já chegado ao destino, a não actualização do sistema na fronteira de saída acciona um estágio de *overstay* por enquanto incorrigível no sistema;
- ✓ **Não activação do módulo de armazém de trânsito aduaneiro no sistema** – esta situação resulta da combinação simultânea de processos manuais e electrónicos a nível de mercadoria com passagem por armazém de trânsito aduaneiro.

RECURSOS

- ✓ **Recursos humanos:** a taxa de rotação entre o pessoal da AT é elevada, o que leva à quebra constante da curva de aprendizagem;
- ✓ **Deficiências na comunicação interna na AT** – sempre que surgir um problema com a declaração de trânsito a nível do sistema da JUE, os motoristas é que se encarregam de procurar as explicações junto da estância de entrada ou de saída da mercadoria, mesmo tratando-se de um problema eminentemente de registos no sistema da JUE;

- ✓ **Exiguidade de recursos tecnológicos nos postos intermédios de controlo do movimento de trânsito** – os postos intermédios de controlo do movimento de trânsito aduaneiro não possuem meios electrónicos para confirmar a realização do trânsito por determinado meio de transporte, o que poderia auxiliar os registos das fronteiras de entrada e de saída em caso de investigação;
- ✓ **Atitude do pessoal:** para os operadores, alguns constrangimentos a nível do sistema da JUE, como a não actualização do estágio da movimentação da mercadoria quando esta atravessa a fronteira estão ligados à atitude do pessoal da AT e que poderiam ser ultrapassados, havendo vontade.

CONSTATAÇÕES DO ESTUDO

Em face das percepções colhidas dos entrevistados e da análise das circunstâncias que permearam a sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro, o estudo constatou que:

- ✓ Apesar do reconhecimento de alguma contribuição para a economia de Moçambique através da promoção de emprego e de oportunidades de negócio pelos participantes, o regime de trânsito aduaneiro é predominantemente percebido pelos operadores privados e funcionários aduaneiros como um mero veículo de facilitação do comércio externo dos países do *hinterland*;
- ✓ A expectativa da maior parte dos participantes no período que antecedeu a realização da sessão de divulgação era compreender melhor os procedimentos do novo regulamento de trânsito aduaneiro, particularmente a tipologia, os custos, o mecanismo de constituição, oneração e desoneração das garantias, bem como a lista das mercadorias isentas de prestação de garantias. Na região Centro, de forma particular, a expectativa dos participantes era agilizar o despacho de trânsito aduaneiro na sequência da quase paralisação das operações com a entrada em vigor do Diploma 307/2012 de 15 de Novembro;
- ✓ As expectativas dos participantes à sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro foram plenamente satisfeitas, na opinião de 9 (nove) em cada 10 (dez) participantes, os quais declararam ainda que a sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro resultou na melhoria da sua compreensão com relação aos novos procedimentos;
- ✓ O procedimento que a nível de trânsito aduaneiro ainda carece de clarificação é o despacho de mercadoria com passagem por armazém de trânsito aduaneiro, particularmente para as regiões Centro e Norte de Moçambique, devido, provavelmente, à não activação do módulo correspondente no sistema da Janela Única Electrónica;
- ✓ Para a maioria dos participantes, o maior ganho da realização da sessão de divulgação do regulamento de trânsito foi a redução do tempo no desembaraço aduaneiro de mercadoria em trânsito, que na opinião de alguns entrevistados reduziu as operações para 1 (um) dia útil. Os entrevistados referiram ainda que com a realização da sessão de

divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro aumentou o volume de tráfego entre Moçambique e os países do *hinterland*;

- ✓ Para além da redução do tempo de desembaraço e do aumento de volumes de tráfego, os participantes afirmaram que com a realização da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro reduziu o número de erros nas declarações de trânsito; melhorou a capacidade técnica da AT em responder às reclamações dos operadores privados; melhorou o relacionamento entre a AT e os operadores privados, embora subsistam dúvidas com relação ao impacto da realização da sessão sobre a redução das transgressões, devido à ausência de estatísticas oficiais sobre a matéria;
- ✓ Para 9 (nove) em cada 10 (dez) participantes, se não tivesse sido realizada a sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito aduaneiro, o regime estaria a funcionar com sérias lacunas de uniformização na interpretação dos novos procedimentos;
- ✓ O género não é elemento determinante no acesso à informação sobre legislação e procedimentos na área aduaneira, tendo sido destacados o interesse e a vontade como factores críticos no acesso à informação e oportunidades de emprego e de negócio na área aduaneira.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

CONCLUSÕES

Com base no cruzamento das várias fontes consultadas no âmbito da realização da presente avaliação, pode concluir-se o seguinte:

- ✓ A escala da crise do regime de trânsito aduaneiro que se instalou nas regiões Centro e Norte com a implementação do Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro e com o processo de implementação do sistema da Janela Única e Electrónica, não foi suficiente para alargar a visão reducionista que os operadores privados e os funcionários públicos da área aduaneira têm em relação ao trânsito aduaneiro. Na percepção daqueles intervenientes, o trânsito aduaneiro é mero veículo de facilitação das trocas comerciais entre os países do *hinterland* e o resto do mundo, desempenhando um papel diminuto na catalisação de oportunidades de negócios e na promoção de emprego a nível doméstico, incluindo a sua contribuição para o erário público;
- ✓ A entrada em vigor do Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro desencadeou necessidades reais de capacitação tanto dos operadores privados do regime de trânsito aduaneiro como dos agentes da Autoridade Tributária afectos ao regime, particularmente na Região Sul, onde a sua implementação colheu consensos. Com efeito, este dispositivo legal, introduziu algumas alterações estruturais ao regime de trânsito aduaneiro, tais como:
 - a) **Modalidade de prestação e valor da garantia global:** de intervalos de valores absolutos em função do valor da mercadoria, a garantia global passou a ser prestada como percentagem sobre o total de direitos aduaneiros do ano imediatamente anterior ao da operação, sendo que para novos operadores se aplica a estimativa dos direitos para o ano do registo;
 - b) **Isenção de prestação de garantias:** aprovação de uma lista contendo 30 (trinta) posições pautais de mercadorias com benefícios de isenção de prestação e garantias;
 - c) **Taxa de trânsito:** de um valor não superior ao contravalor de USD 10 em meticais por cada declaração de trânsito passou a ser 500 (quinhentos) Meticais por declaração aduaneira em cada Documento Único de Trânsito e

10 (dez) centavos de metical por tonelada e por cada Documento Único de mercadoria de trânsito ou baldeação de carga a granel;

d) **Permanência de mercadorias em território nacional:** de um período ilimitado passou a ser um máximo de 60 (sessenta) dias na estância, prorrogáveis por mais 30 (trinta) dias;

- ✓ Na região Centro, a obrigatoriedade do cumprimento das disposições do Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro foi acompanhada pela implementação do sistema da Janela Única Electrónica que para além de dificuldades de operação do sistema, accionou, pela primeira vez, a obrigatoriedade de prestação de garantia naquela região. Foi constituído um fórum de natureza técnica, cujo trabalho consistiu na busca de soluções para a emenda do Diploma Ministerial 307/2012 de 15 de Novembro. O principal resultado das discussões havidas foi o Diploma Ministerial 116/2013 de 8 de Agosto e a sessão de divulgação serviu de plataforma para harmonização de posições e forneceu os subsídios necessários para o resgate das operações do trânsito;
- ✓ A redução do tempo de desembaraço de trânsito e o aumento de volumes de tráfego foram apontados pelos participantes como os maiores ganhos da realização da sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito a nível nacional. A inclusão da componente da JUE nos conteúdos temáticos da sessão de divulgação foi de grande valia para a consolidação dos ganhos de eficiência, porque reduziu consideravelmente o nível de resistência ao sistema tanto entre os operadores privados como entre os funcionários aduaneiros;
- ✓ As vulnerabilidades do sistema informático, particularmente com relação à utilização de garantias alheias e às dificuldades de correcção do *overstay* da mercadoria requerem uma intervenção urgente por parte da Autoridade Tributária;
- ✓ Apesar da sessão de divulgação ter alcançado os resultados para os quais foi concebido, o desenrolar das operações de trânsito no terreno suscita outras questões que tornam necessária a realização de sessões regulares de diálogo e concertação entre a Autoridade Tributária e os operadores privados da área do trânsito aduaneiro.

RECOMENDAÇÕES

Seria de utilidade que a Autoridade Tributária e o Projecto USAID-SPEED explorassem conjuntamente as propostas de solução seguintes:

- ✓ Adotar o critério de inclusividade nas consultas públicas que antecedem a emenda ou introdução de nova legislação aduaneira, com vista a tomar em consideração as principais peculiaridades de cada região do país nas cláusulas do novo dispositivo legal bem como assegurar o suporte dos operadores e funcionários aduaneiros mais influentes na fase da implementação da nova legislação;
- ✓ Estabelecer um mecanismo de disseminação e diálogo permanente, de escala e magnitude semelhantes às da sessão de divulgação do novo regulamento de trânsito, para abordar as temáticas técnicas de extrema complexidade, incluindo por outro lado, a consciencialização dos operadores privados e dos funcionários aduaneiros do regime de trânsito, para a importância económica e fiscal do trânsito aduaneiro de mercadorias. No intervalo entre a realização de sessões, a Autoridade Tributária e o Projecto USAID-SPEED podem explorar outros canais de comunicação tais como e-mails, o próprio sistema da JUE; os folhetos, entre outros, para veicular informações de interesse dos operadores de trânsito aduaneiro;
- ✓ Urge fortalecer as medidas de segurança do sistema da JUE, para restringir a oneração de garantias para os legítimos titulares das garantias. Outros desenvolvimentos a acrescentar ao sistema da JUE são a possibilidade de correcção do *overstay* de mercadorias e a operacionalização do módulo de mercadoria de trânsito com passagem por armazém de trânsito aduaneiro;
- ✓ Conceder aos Serviços Provinciais das Alfândegas a competência para renovar os processos de renovação das cédulas dos operadores de trânsito em linha com a descentralização de competências em curso na função pública, mantendo-se o poder da Direcção Geral das Alfândegas a solicitação da primeira vez com a Direcção Geral das Alfândegas;
- ✓ Automatizar o processo de pedido da duplicação ou triplicação do valor das garantias a nível do sistema da JUE, com vista a reduzir o seu nível de burocracia e consequente incerteza;

- ✓ Equipar a Autoridade Tributária de meios técnicos e tecnológicos necessários para a consolidação dos níveis de controlo das operações de trânsito em toda a extensão da rota do transportador.

ANEXO 1 – FÓRMULA DE CÁLCULO DA AMOSTRA

Para efeitos de determinação da amostra de estudo, foram utilizados a fórmula e os parâmetros que constam do Quadro 1.

Quadro 1: Fórmula de cálculo da amostra do estudo

F Ó R M U L A D E C Á L C U L O D A A M O S T R A		
Fórmula para o cálculo da Amostra (n) para um Universos (N) finito (inferior a 100,000 unidades)		$n = \frac{z^2 \times p \times q \times N}{e^2 (N - 1) + z^2 \times p \times q}$
Universo (211	O universo representa o número total de entidades que beneficiaram das sessões de divulgação promovidas pela Autoridade Tributária em parceria com o projecto USAID-SPEED, com excepção dos outros stakeholders e do público
Nível de confiança (y)	95%	Normalmente nas pesquisas sociais, trabalha-se com 95%, significando que existe uma probabilidade de 95% em cada 100% de que qualquer resultado obtido da amostra seja representativo do universo (Mulenga, 1999:84)
2Ø(z)	0.95	
Ø(z)	0.48	
z	2	
p	0.5	O valor p é uma estimativa da proporção prévia da percentagem com que se verifica o fenómeno que se precisa pesquisar na população. Não havendo informação sobre a estimativa assume-se 50% por forma a ter a maior amostra possível (Mulenga, 1999:85)
q	0.5	
Estimativa (e)	5%	Geralmente nas pesquisas sociais não se aceita um erro maior a 6% (Mulenga, 1999:84)
	n = 92	

Com base nos parâmetros definidos para a fórmula do cálculo da amostra, foi considerado representativo dos locais seleccionados para o estudo, um subconjunto de pelo menos 92 entidades.

ANEXO 2 – QUESTIONÁRIO DA COLECTA DE DADOS – LÍNGUA PORTUGUESA



Autoridade Tributária de Moçambique

A Autoridade Tributária de Moçambique, em parceria com o Programa da USAID para a Facilitação do Comércio (SPEED), pretende avaliar a situação do trânsito aduaneiro de mercadorias com enfoque sobre a campanha de divulgação do Diploma 316/2013 de 8 de Agosto que aprova o Regulamento de Trânsito Aduaneiro de Mercadorias realizada entre Agosto e Novembro de 2013. Para o efeito, está sendo feita uma pesquisa junto dos utentes para colher as suas opiniões. Agradecemos que nos empreste 4 a 7 minutos do seu tempo para dar o seu contributo.

A pesquisa é anónima e nenhum questionário será analisado de forma individual.

Questionário de avaliação dos resultados da divulgação

Data de entrevista ____/____/____ Região: _____

Ocupação profissional _____

Anos de experiência na sua área de actividade _____

Melhoria na compreensão dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro

1. Na sua opinião, qual é a importância do trânsito aduaneiro para Moçambique?

2. Quais eram as suas expectativas ao participar na sessão de disseminação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro?

3. Considera que as suas expectativas foram satisfeitas? Justifique a sua resposta!

4. Indique três matérias abordadas pela sessão de divulgação que considera as mais importantes na área de trânsito aduaneiro.

5. Como consequência da participação na sessão de divulgação considera que o seu nível de compreensão em relação aos procedimentos de trânsito aduaneiro:

___ Melhorou muito ___ Melhorou ___ Manteve-se ___ Piorou ___ N/A

6. Quais são os procedimentos de trânsito aduaneiro nos quais ainda tem algumas dificuldades, apesar de ter participado na sessão de disseminação dos novos procedimentos de trânsito?

7. Terão as mulheres (sector privado e agentes alfandegárias) fácil acesso à informação, procedimentos e legislação, se comparadas aos homens? Justifique a sua resposta

Melhorias nas habilidades

8. Indique 2 mudanças que introduziu na sua forma de trabalhar decorrentes da sua participação na sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro?

9. Identifique 2 maiores factores que terão contribuído / dificultado a introdução dessas mudanças.

10. Indique 2 mudanças que a sua organização / empresa introduziu na forma de trabalhar, decorrentes da sua participação na sessão de disseminação do novo regulamento de trânsito aduaneiro?

Resultados alcançados

11. Identifique 2 resultados concretos que a sua organização conseguiu alcançar como consequência da sessão de disseminação dos novos procedimentos de trânsito aduaneiro.

12. Indique 2 resultados concretos na área de trânsito aduaneiro no geral, que decorrem da realização da sessão de divulgação dos novos procedimentos?

13. Existirá algum tipo de barreira para exercer a importação ou trânsito de mercadoria por parte das mulheres em particular, e que tenha sido melhorada por esta divulgação de informação?

14. Qual é a sua opinião em relação às afirmações seguintes:

a. Na sequência da sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito, reduziu o número de erros nas declarações de trânsito aduaneiro de mercadorias:

___ Concordo plenamente ___ Concordo ___ Não concordo ___ Não concordo absolutamente ___ N/A

Comentários:

b. Na sequência da sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito, reduziu o tempo de despacho de trânsito:

___ Concordo plenamente ___ Concordo ___ Não concordo ___ Não concordo absolutamente ___ N/A

Comentários:

c. Na sequência da sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito, aumentou a capacidade de resposta da AT às reclamações dos intervenientes do comércio externo:

___ Concordo plenamente ___ Concordo ___ Não concordo ___ Não concordo absolutamente ___ N/A

Comentários:

d. Na sequência da sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito, reduziu o número de transgressões no trânsito aduaneiro:

___ Concordo plenamente ___ Concordo ___ Não concordo ___ Não concordo absolutamente ___ N/A

Comentários:

e. Na sequência da sessão de divulgação dos novos procedimentos de trânsito, o relacionamento entre a AT e os diversos intervenientes melhorou:

___ Concordo plenamente ___ Concordo ___ Não concordo ___ Não concordo absolutamente ___ N/A

Comentários:

15. Imagine que esta campanha de divulgação não tivesse acontecido. O que seria diferente hoje no trânsito aduaneiro?

16. Terão actividades como esta, de divulgação de informação, algum impacto em trazer mais mulheres para o sector privado?

Intervenções futuras

17. Quando tem uma dúvida em relação a algum procedimento de trânsito, o que é que faz para ter esclarecimento?

18. Que outras iniciativas de formação / informação contínua poderiam ser implementadas pela Autoridade Tributária de Moçambique?

19. Que mudanças sugere na implementação de futuras acções de disseminação de legislação fiscal / aduaneira?

20. Outras sugestões / comentários

Obrigado pela sua participação. Queira retornar este e-mail para leonelmuchanga@leonelmuchanga.com

ANEXO 3 – QUESTIONÁRIO DA COLECTA DE DADOS – LÍNGUA INGLESA



Autoridade Tributária de Moçambique

Dissemination Campaign Impact Assessment

Mozambique Revenue Authority, in partnership with USAID-SPEED Project, is carrying out the impact assessment of Customs Transit Dissemination Campaign, following approval of new Customs Transit Regulation by Ministerial Diploma 316/2013 of August 8th. The campaign targeted customs officers and transit operators in all major ports and main transit borders, and aimed at elaborating on new procedures and provide clarification on unclear issues. Please spend 4 to 7 minutes of your time to complete the assessment as your views are important for this assignment. This is an anonymous questionnaire and your responses will not be disclosed to any other organization.

Date **Country**

Occupation

Years of experience in your industry

Improvement in understanding customs transit procedures

21. What, in your opinion, is the importance of customs transit for Mozambique?
22. Kindly describe your expectations by the time you attended the dissemination campaign session?
23. Has the session met your expectations? Please give us a reason for your response
24. If you were to point out the three most important issues discussed by the dissemination campaign, what would they be?
25. Following your participation in that session, would you say your understanding of customs transit:
26. What are the customs transit procedures you still do not understand despite your participation in the campaign?
27. Do women (both from customs department or private sector) have access to all customs transit information (regulations, procedures, legislation) if compared to men?
Please give us a reason for your response .

Skills Improvement

28. Please identify two actual changes you have made in the way you work, following your participation in the dissemination campaign?
29. Kindly identify 2 barriers / enablers to the changes you might have made.
30. Please identify two actual changes your organization has made following your participation in the dissemination campaign?

Outcomes

31. Kindly identify two outcomes your organization has accomplished, as a result of transit customs dissemination campaign.
32. Kindly identify two outcomes of customs transit dissemination campaign in the whole transit industry?
33. Is there any barrier on customs transit, export and import particularly facing women, which has been improved following customs transit dissemination campaign
34. Kindly let us know your opinion on the following statements:
 - f. Following customs transit dissemination campaign completion, the number of errors in transit declaration reduced: Comments
 - g. Following customs transit dissemination campaign completion, the time for transit processing has reduced: Comments
 - h. Following customs transit dissemination campaign completion, Mozambique Revenue Authority ability to handle complains improved: Comments
 - i. Following customs transit dissemination campaign completion, non-compliance to procedures has decreased: Comments
 - j. Following customs transit dissemination campaign completion, the relationship between Mozambique Revenue Authority and all stakeholders has improved: Comments
35. Imagine no customs transit dissemination campaign has been carried out. What would have been different in the transit industry today?
36. Are dissemination campaigns such as this, effective in bringing more women into private sector?

Future awareness efforts

37. When you need clarification on customs transit, what do you do?
38. What training / information initiatives should Mozambique Revenue Authority be pursue?
39. What changes would you suggest in future fiscal / customs dissemination campaigns?

40. Suggestions and comments

Kindly send your reply [to usaidsspeedcampanhatransito@gmail.com](mailto:usaidsspeedcampanhatransito@gmail.com)

ANEXO 4 – LISTA DE ENTREVISTADOS

#	Nome	E-mail	Empresa	Contacto	Local
1	Patricio Abdul Patrocinio	cchacucoma@gmail.com	DRS – AT	846023707	Cidade de Maputo
2	Pedro Saulosse	psaulosse@pasda.co.mz	Pasda, Lda	824361190	Cidade de Maputo
3	Florentina V. Alberto	fva-despachante@tvcabo.co.mz	FVA - Despachante	823290500	Cidade de Maputo
4	Jeremias Samuel Siteo	jerrysitoe@gmail.com (corrigido)	DRS –AT	840414755	Cidade de Maputo
5	Maria Helena	mmelembe@manica.co.mz (corrigido)	Manica	823040781	Cidade de Maputo
6	Eduardo Luis	logistics@mozport.com	Mozport, Lda	823041084	Cidade de Maputo
7	Amina Omar Abudo	abudoamina@yahoo.com.br	IGF	845575668	Cidade de Maputo
8	Amélia Chirindza	amelia_chirindza@hotmail.com	Zacarias Timóteo & Associados	823265850	Cidade de Maputo
9	António M Bila	majossanebila@gmail.com (corrigido)	Despachante Aduaneiro	826564920	Cidade de Maputo
10	Carlos Ucucho	cjucucho@yahoo.com.br	AT – RG	845010147	Ressano Garcia
11	Carlos de Jesus	carlosjesus85@yahoo.com.br	AT - RG	845043029	Ressano Garcia
12	Francisco Moniz	chico.amanica@gmail.com (alternativo)	Manica	827294007	Ressano Garcia
13	Hélio Mandlate	hmandlateh@gmail.com	AT - RG	827175050	Ressano Garcia
14	Fernando Augusto	faugustoaly@gmail.com (alternativo)	AT RG	828272090	Ressano Garcia
15	Porfirio Macave	porfiriomacave@yahoo.com.br	AT – RG	823973129	Ressano Garcia
16	Nazir Mateuane	ligeironaz@yahoo.com.br	AT – RG	82/844402660	Ressano Garcia
17	David Mwangi	dmwangi@gmail.com	AT – RG	824970800	Ressano Garcia
18	Mogne Moliisa		Despachante Transitário	846090666	Ressano Garcia

#	Nome	E-mail	Empresa	Contacto	Local
19	Neto L. M. Saraiva		Despachante Saman	828265220	Ressano Garcia
20	Jamal E. Moiane	suadiknovela1@yahoo.com	Despachante Dikison	842447016	Ressano Garcia
21	Suadik Akubar Novela	osvaldobaloi84@yahoo.com	Qierral / Empatel Desp.	827612400/842128038	Ressano Garcia
22	Oswaldo Baloi	dobby.makhweyane@manica-africa.com	Sturrock	845999904	Ressano Garcia
23	Mussa Singcoane	rguamba@gmail.com	Delta	823120811	Ressano Garcia
24	Remigio Guiamba	uachee@yahoo.com.br	PFPU - RG	823178240	Ressano Garcia
25	Ernesto Uache		PFPU - RG	847403260	Ressano Garcia
26	Maoco Meva		L.A. Dias	846066876	Machipanda
27	Oscar Limpeza Monteiro	calemalima@tdm.co.mz	ALOLE	863634536	Machipanda
28	Eduin António Charles	eduincharles264@gmail.com	L. A. Dias	825745780	Machipanda
29	Ermenegildo Mulungo	erbmulungo@yahoo.com (corrigido)	SPAM	825961696	Machipanda
30	Firosa Armando Fazenda	firosafazenda@gmail.com	PIU MPENGO	824170935	Machipanda
31	Horácio Rogério	hrogerio@hotmail.com	Fronteira Machipanda	862974756	Machipanda
32	Mineldo Manuesse Ngove	mineldongove@gmail.com	ASGD Despachante Aduaneiro	827149477	Nacala-Porto
33	Pascuinha J. A. Cassimo	pcassimo_mz@yahoo.com	Desp Aduaneiro	820862442	Nacala-Porto
34	Abdala Moises Abdala	abdalamoises.abdala@gmail.com	ARCHAL-ABDUL CHIRIDA Desp Ad	828593081	Nacala-Porto
35	Marco Figueiredo Pinho	nac.mfpinto@cma-cgm.com	CMA-CGM Mozambique	843097778	Nacala-Porto
36	José Pantie	jose.pantie@pahodespachante.co.mz	Paho-Despachante	842073359	Nacala-Porto
37	Adérito Talufo	aderito.talufo@yahoo.com (corrigido)	Alfândega-Casa de Despacho	846555956	Nacala-Porto
38	Stelio Nortão Mabjaia	smabjaia0@gmail.com (corrigido)	Alfândega - Timar	846086969	Nacala-Porto

#	Nome	E-mail	Empresa	Contacto	Local
39	Francisco Rafael	francisconiassa@gmail.com	Alf de Nacala	827080684	Nacala-Porto
40	Frederico Paulo Gomes	agnaldo.mabjaia@gmail.com	ATRON	826881000	Nacala-Porto
41	Osvaldo Baessa do Rosário	eugenia.jaguar@chimachiservicos.com	S.A Consultoria Aduaneira	829760872	Nacala-Porto
42	Celia Gulube	abdulcadre11@gmail.com [corrigido]	Abiyilo Despachante	848888473	Nacala-Porto
43	Manuel Hambucane	modesp.aduaneir@tdm.co.mz	HBM Desp Aduaneiro	845408830	Nacala-Porto
44	Moises Amade		MMA Despachante	823030140	Nacala-Porto
45	Paulo Aquimo	paquimo@mocargo.com	Mocargo		Cidade da Beira
46	Ana Rosália de Sousa	arosalia@beira.manica.co.mz	MFS - Despachante	825018080	Cidade da Beira
47	Amália Pinheiro	apinheiro.moz@transcomsharaf.biz	Sharaf Shipping Agency	845983225	Cidade da Beira
48	Júlio Ferreira	-	Bolloré Moçambique	847652010	Cidade da Beira
49	Shabnam Alibhai	salibhai@go2uti.com	UTI Mozambique	844460172	Cidade da Beira
50	Júlio Choi	julioc@voigtshipping.com	Sturrock	23327488	Cidade da Beira
51	Zefanias Matsinhe	zefanias.matsinhe@chimachiservicos.com	Chimachi Serviços		Cidade da Beira
52	Billy Rodrigues / João Manuel Quicimusso	billyro@bridgeshipping.co.za	Bridge Shipping	823082667	Cidade da Beira
53	Jonathan Middleton / Jean Muchemwa	-	Beira Logistics	84 321 9793 / 84 321 9784	Cidade da Beira
54	Jeniffer Po	-	CMA-CGM	23320800 / 23320806	Cidade da Beira
55	Bercêncio Vilanculo	-	ex Indico Logistics	825741710 / 847486106	Cidade da Beira
56	João Portela	jportela@msc.co.mz	MSC	821427570	Cidade da Beira
57	Nelson Trindade	-	SDV AMI	828902040	Cidade da Beira

#	Nome	E-mail	Empresa	Contacto	Local
58	Felix Machado	felix.machado@cornelder.co.mz	Cornelder		Cidade da Beira
59	Alberto Leão	alberto.leao@damco.com	DAMCO Moçambique, Lda		Cidade da Beira
60	Fernando Anselmo	fanselmo.anselmo@gmail.com	Coord. Regional Trânsito AT		Cidade da Beira