



ANÁLISE DO IMPACTO DO TERMINAL ESPECIAL DE EXPORTAÇÃO DE NACALA (TEEN)

Elaborado pela:



Em parceria com:



USAID
DO POVO AMERICANO

SPEED
Por Melhor Ambiente
De Negócios

Julho de 2014

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	4
2. METODOLOGIA	7
3. ANÁLISE JURÍDICO-LEGAL	10
3.1 ANÁLISE DA BASE JURÍDICO-LEGAL DO TEEN	10
3.2 ANÁLISE DO QUADRO JURÍDICO-LEGAL IMPLEMENTADO	11
3.2.1 <i>Gestão do TEEN</i>	11
3.2.2 <i>Taxa pelo uso de serviços</i>	12
3.3 IDENTIFICAÇÃO E MAPEAMENTO DAS RAZÕES PARA O USO OBRIGATÓRIO DE DOIS TERMINAIS DE EXPORTAÇÃO	14
3.4 ARTICULAÇÃO ACTUAL ENTRE TEEN E A ZONA ECONÓMICA ESPECIAL DE NACALA (SE ELA EXISTIR) E COMO PODE SER MELHORADA.....	15
3.5 IDENTIFICAÇÃO E ENTENDIMENTO DOS CONSTRANGIMENTOS E NÓS DE ESTRANGULAMENTO QUE SÃO SENTIDOS PELOS EXPORTADORES E UTILIZADORES DO TEEN	15
4. ANÁLISE DO IMPACTO ECONÓMICO.....	16
4.1 AVALIAÇÃO DO IMPACTO DOS CUSTOS DO TEEN PARA EXPORTAÇÃO	16
4.2 ANÁLISE DE DADOS	17
4.2.1 <i>Subsector do Cajú</i>	17
4.2.2 <i>Subsector do Algodão</i>	18
4.3 IDENTIFICAÇÃO DAS VANTAGENS E DESVANTAGENS DA UTILIZAÇÃO DO TEEN.....	18
4.4 AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES E CAPACIDADES DE LOGÍSTICA DO TEEN	19
4.5 AVALIAÇÃO DA POSSIBILIDADE DA DESCENTRALIZAÇÃO DAS INSPECÇÕES (NOS LOCAIS DE PRODUÇÃO)	20
4.6 ANÁLISE COMPARATIVA RELATIVA ÀS MELHORES PRÁTICAS EM ADOÇÃO POR OUTROS TERMINAIS E RECOMENDAÇÃO DE OPÇÕES PARA A MELHORIA DA EFICIÊNCIA DO TEEN	21
5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	23
ANEXOS.....	25
ANEXO I – QUESTIONÁRIO BASE PARA ENTREVISTAS	26
ANEXO II – MODELO DE CARTA PARA MARCAÇÃO DE ENTREVISTAS	27
ANEXO III - CREDENCIAL.....	27
ANEXO VI – LISTA DE ENTIDADES ENTREVISTADAS	29

ABREVIATURAS

AT	Autoridade Tributária
ACIANA	Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Nampula
AICAJU	Associação dos Industriais do Cajú
CTA	Confederação das Associações Económicas de Moçambique
DGA	Direcção Geral das Alfândegas
GdM	Governo de Moçambique
GAZEDA	Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado
INCAJU	Instituto Nacional do Cajú
JUE	Janela Única Electrónica
NCL	NCL & Africa, Import and Export Lda. (Concessionária)
PN	Portos do Norte
SADC	Comunidade Para o Desenvolvimento da África Austral
SARS	South African Revenue Service
TEEN	Terminal Especial de Nacala
TRA	Tanzania Revenue Authority
US\$/	Dólares dos Estados Unidos da América

1. INTRODUÇÃO

Tradicionalmente a localização de Moçambique tornou-o numa rota de trânsito para o comércio internacional dos seus vizinhos. Os portos e caminhos-de-ferro em Moçambique foram construídos em primeiro lugar para responder às necessidades dos países vizinhos sem ligação ao mar. Como resultado, Moçambique tem três corredores de transporte principais - Nacala, Beira e Maputo.

Em África estão identificados quinze países sem costa marítima e vinte e nove dos corredores principais, dentre os quais incluem-se os corredores de Nacala, Beira e Maputo.¹

A maior parte das exportações de Moçambique em 2011² foi para os Países Baixos, África do Sul, Portugal, China e Zimbábwe. Estes cinco principais destinos das exportações moçambicanas consomem mais de 70% do total das vendas de Moçambique no mercado internacional.

As exportações moçambicanas cresceram 19% durante o exercício económico de 2011, ao atingirem o valor de 2.7 mil milhões de dólares. Segundo dados do Instituto para Promoção de Exportações (IPEX), contribuíram mais para este crescimento a venda do alumínio da Mozal, de electricidade, gás, tabaco, camarão e uma série de produtos agrícolas (tais como castanha de caju, banana, gergelim, ananás, manga, feijão-verde, pimentos e amendoim, provenientes de produtores de Nampula, Cabo Delgado, Sofala, Inhambane, Manica, Gaza e Maputo).

Compram ainda os produtos moçambicanos países como a Índia, Malawi, Espanha, Itália e Quênia.

Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN)

O Governo de Moçambique (GdM) reconhece o potencial de investimentos em determinadas partes do País considerados Pólos de Crescimento e o papel que este potencial pode desempenhar no crescimento económico. Assim, em função das dinâmicas económicas recentes na economia da região norte do País que amplia a área de referência para toda a Província de Nampula, Província de Cabo Delgado, Província de Niassa, bem como os Distritos do Norte da Província de Zambézia, nomeadamente, Alto Molocué, Gilé, Gurué, Ile, Lugela e Namarroi, o Corredor de Nacala deverá continuar a merecer atenção especial dentro da estratégia de desenvolvimento do País.³

¹ De acordo com a avaliação Sócio Económica do Porto de Nacala

² Informação retirada do Jornal o País datado de Terça-feira de 28 de Agosto de 2012

³ Programa integrado de investimentos (Infra-Estrutura Prioritários para 2014 - 2017), aprovado pela 32ª sessão do Conselho de Ministro de 17.09.2013, pág. 8

Ademais, a exploração do carvão na Província de Tete, e particularmente a logística associada a esta actividade, tem contribuído para uma maior integração da província de Tete com as províncias costeiras do País, nomeadamente Nampula e Sofala, aumentando, deste modo, as externalidades dos investimentos feitos em cada uma destas regiões para o resto da região e do País.



Para dinamizar os Pólos de Crescimento, a prioridade do GdM assenta na criação de infra-estruturas económicas, com destaque para:

- ❖ **Transportes:** com vista a estabelecer ligações, modernizar os corredores, portos e caminhos-de-ferro, os transportes aéreos e construir portagens rodoviárias; e,
- ❖ **Corredores multimodais:** por forma a reabilitar/reconstruir ligações ferroviárias e rodoviárias, incluindo postos alfandegários de paragem única ao longo dos Corredores de Nacala, Beira e Maputo, bem como melhorar a capacidade dos portos, incluindo dragagem e desenvolver os recursos naturais, incluindo a bacia carbonífera de Moatize, no Vale do Zambeze e utilizar os Portos como portas de exportação.⁴

A política de transporte promove a participação do sector privado e internacional na competição e uso das concessões nas infra-estruturas de transporte. Como parte destas reformas, o porto de Nacala e a linha férrea foram concessionados ao consórcio Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Norte e Caminhos de Ferro de Moçambique.

Por forma a descongestionar o porto de Nacala, atendendo às actividades nele levadas a cabo, nomeadamente, transporte marítimo de cabotagem, manuseamento de carga em trânsito para o Malawi e manuseamento de carga de exportação e importação nacionais, o

⁴ *Idem*, pág. 9

Análise do Impacto da Terminal Especial de Exportação de Nacala (TEEN)

GdM, através do Despacho de 15 de Fevereiro de 2010 assinado pelo Ministro das Finanças, autorizou a constituição de um Terminal Especial de Exportação de Mercadorias em Nacala, abreviadamente designada por TEEN.

O objectivo, segundo o exposto na Ordem de Serviço 4/GD/DGA/2012 emitida pelo Director Geral das Alfandegas é, de por um lado, melhorar as condições de trabalho e, por outro, descongestionar o único terminal então em funcionamento, o Terminal Internacional Marítimo de Nacala.

Concessionado à NCL & África, Import and Export Lda., o TEEN entrou em funcionamento a 19 de Abril de 2011, em simultâneo com o anterior terminal, por despacho do Ministro das Finanças. A 18 de Janeiro de 2012, entrou em vigor a obrigatoriedade de utilização do TEEN, isto é, todas as operações de exportação de mercadorias devem ser tramitadas através deste novo terminal, exceptuando as mercadorias em trânsito.

Perante este cenário, o sector privado no geral e os exportadores, em particular, apresentam a entrada em funcionamento do TEEN e a obrigatoriedade da sua utilização como obstáculo ao desenvolvimento da actividade empresarial, afectando a competitividade das exportações. Os seguintes constrangimentos têm sido apontados:

- ❖ Obrigatoriedade de utilização do TEEN
- ❖ Onerosidade do TEEN
- ❖ Morosidade no processo de tramitação
- ❖ Condições oferecidas pelo TEEN

2. METODOLOGIA

Para a elaboração do presente estudo procurou-se fazer uma análise do impacto do TEEN, onde a colheita de dados e informação foi feita por pesquisa documental e através de entrevistas à Autoridade Tributária, GAZEDA, Portos do Norte, NCL & Africa, Import and Export, Lda., algumas empresas de exportação que utilizam o TEEN CTA, ANCIANA e AICAJU. Foi também realizada uma visita às instalações do TEEN.

As entrevistas realizadas permitiram obter subsídios em termos dos problemas actualmente enfrentados em sede de exportação a partir do TEEN, de modo que as recomendações para a mitigação das preocupações levantadas possam reflectir melhor as reais dificuldades e atingir os objectivos desejados nesta consultoria.

Com os resultados da pesquisa, foi possível qualificar e quantificar valores resultantes dos custos logísticos da cadeia de exportação a partir do TEEN.

Segue-se abaixo a descrição das acções conduzidas pelos consultores no âmbito da consultoria:

- a) Revisão do quadro legal e regulador do TEEN;
- b) Identificação de eventuais omissões legislativas;
- c) Identificação das razões do uso obrigatório do TEEN;
- d) Auscultação da Autoridade Tributária (“AT”) e do sector privado para identificar as dificuldades e constrangimentos no processo de exportação a partir do TEEN;
- e) Análise do impacto do TEEN, tendo em conta os custos, eficiência das taxas;
- f) Avaliação das condições e capacidades de logística no TEEN;
- g) Avaliação da possibilidade de descentralização das inspecções (nos locais de produção);
- h) Análise comparativa relativa às melhores práticas em adopção por outros terminais e recomendação de opções para a melhoria da eficiência do TEEN;
- i) Elaboração de um relatório de trabalho que inclui os aspectos acima mencionados e com conclusões e recomendações para mitigação de eventuais problemas constatados; e
- j) Apresentação dos resultados preliminares e finais da consultoria e sua discussão com a CTA, Alfândegas e parceiros.

Em termos de legislação relevante aplicável à Terminal Especial de Exportação de Nacala, é de mencionar os seguintes instrumentos legais e documentos que serviram de base para a condução do presente estudo:

Legislação consultada:

- Constituição da República de Moçambique;
- Decreto n.º 36/93, de 30 de Dezembro, formaliza a actividade das terminais ferroviárias e rodoviárias;
- Decreto n.º 57/98, de 11 de Novembro, reformula e alarga o sistema de terminais internacionais de mercadorias sob controlo aduaneiro e revoga o Decreto n.º 36/93, de 30 de Dezembro;
- Diploma Ministerial n.º 91/2000, de 2 de Agosto, aprova o Regulamento dos Terminais Internacionais de Mercadorias;
- Diploma Ministerial n.º 11/2002, de 30 de Janeiro, aprova o Regulamento dos Terminais Internacionais de Mercadorias e revoga o Diploma Ministerial 91/2000, de 2 de Agosto;
- Lei n.º 13/99, de 1 de Novembro, Lei do Caju

Relatórios/Documentos consultados:

- Avaliação Sócio - Económica do Porto de Nacala (1995-2005), Trabalho de Licenciatura, Setembro de 2006;
- Estudo de Pré - Viabilidade Económico-Financeira, Implantação e Operação da Terminal de Exportação de Nacala, Outubro de 2009;
- Nacala Corridor Assessment Strategy-Based Transport Logistics and Supply Chain Efficiency, USAID | AGRIFUTURO, 30 de Abril de 2010;
- Perspectivas para os Pólos de Crescimento em Moçambique: Sumário de Relatório, Agosto de 2010;
- Estatutos da sociedade NCL & Africa, Import and Export Lda, publicados no BR n.º 14, III Série, de 11 de Abril de 2011;
- Ordem de Serviço n.º 04/GD/DGA/2012, de 18 de Janeiro;
- Contrato de Concessão entre o Ministério das Finanças – Autoridade Tributária de Moçambique e a NCL & Africa, Import and Export Lda, publicado no BR n.º 7, III Série, de 17 de Fevereiro de 2012;
- Impacto do Terminal Especial de Exportações de Nacala na Exportação de Nacala, Instituto do Cajú, Delegação de Nampula, Maio de 2012;
- A Competitividade das Exportações de Moçambique – Análise do Impacto do Terminal Especial Exportação de Nacala, Julho de 2012;
- Boletim Informativo do Ministério das Finanças, Edição n.º 23, Março/ Abril 2013;
- Informes sobre o grau de cumprimento das recomendações do II Fórum Empresarial de Nampula – Resultados da operacionalização do TEEN, 29 de Maio de 2013;
- Programa integrado de investimentos (Infra-Estrutura Prioritários para 2014 - 2017), aprovado pela 32ª sessão do Conselho de Ministro de 17 de Setembro de 2013;

- Elaboração do Plano Director do Desenvolvimento Agrícola no Corredor de Nacala, Setembro de 2013.

Endereços Electrónicos da Informação Consultada:

- www.mf.gov.mz
- www.mcnet.co.mz
- www.at.gov.mz
- www.portaldogoverno.gov.mz
- www.cdn.co.mz
- <http://www.nampula.gov.mz/noticias/porto-de-nacala-passa-a-gestao-de-uma-empresa-nacional>
- www.minag.gov.mz

É ainda de frisar que o presente relatório é resultado de um trabalho combinado entre a componente teórica, consubstanciada pelo estudo de revisão legal, revisão de literatura, interpretação e análise de resultados obtidos e uma componente prática, consubstanciada por entrevistas aos vários intervenientes, acompanhamento do processo in loco, aferição de custos, procedimentos e sua eficiência.

Foram enviados questionários, tanto para o sector público como para o sector privado. Porém, do total enviado, apenas 13 apresentaram respostas para o estudo em questão.

As entrevistas ao sector público e privado permitiram obter maiores subsídios em termos dos problemas actualmente enfrentados em sede da inspecção não intrusiva, de modo a que as recomendações para a mitigação das preocupações levantadas possam reflectir melhor as reais dificuldades e atingir os objectivos em vista.

3. ANÁLISE JURÍDICO-LEGAL

3.1 Análise da base jurídico-legal do TEEN

A Zona Económica Especial de Nacala constitui o ponto terminal do eixo de transporte constituído pela estrada que a liga a capital provincial (Nampula), aos países do *binterland*, em particular o Malawi e a Zâmbia, conhecido por Corredor de Desenvolvimento de Nacala (CDN), o que torna a zona num potencial pólo de desenvolvimento económico e social.

A sua posição na costa Moçambicana, as suas condições naturais, bem como a existência de um porto de águas profundas, determinam a importância de Nacala como pólo estratégico para o desenvolvimento do país e da região austral de África. O porto de Nacala é o terceiro maior com águas profundas na costa oriental de África.

O porto de Nacala é considerado como sendo estratégico não apenas devido à sua localização geográfica, como também pelo facto de dispor de condições naturais para atracar navios de grande calado, tendo em conta a profundidade das suas águas.

De facto, com o porto de Nacala não só estão relacionados serviços portuários, mas também os ferroviários. Paralelamente, e atendendo ao tipo de produtos manuseados, o porto serve para a exportação de produtos agrícolas e outros (ex. castanha de caju, gergelim, banana, chá, algodão, madeira).

Devido ao crescimento do volume de carga manuseada, o porto de Nacala começou a enfrentar problemas relativos ao espaço para armazenagem de mercadorias, causando congestionamento, o que indicava que o porto estava a começar a exceder a sua capacidade.

Por forma a assumir níveis aceitáveis de eficiência portuária e potenciar o equilíbrio entre a facilitação e o controle de operações de comércio externo, considerados requisitos chave, o Governo de Moçambique, de acordo com os seus objectivos de desenvolvimento a longo prazo, autorizou a constituição de um terminal especial de exportação em Nacala (TEEN) em resposta à uma solicitação feita para o efeito pela empresa NCL & África.

O terminal especial de exportação de Nacala visa descongestionar e otimizar as operações do porto de Nacala em sintonia com os desafios do Corredor de Desenvolvimento de Nacala, privilegiando a certificação física de mercadoria levada ao porto de Nacala por via rodoviária. O TEEN não lida com mercadorias transportadas por via-férrea, como é o caso do algodão proveniente do Niassa.

De acordo com o n.º 1 do artigo 7 do Regulamento dos Terminais Internacionais de Mercadorias, aprovado pelo Diploma Ministerial n.º 11/2002 de 30 de Janeiro, a selecção de operadores de novos terminais de mercadorias será feita através de concurso público internacional, lançado pelo Ministério das Finanças, no qual será especificada a finalidade do terminal e a localização, em termos de área geográfica de influência dos fluxos de comércio internacional e os termos de referência do concurso.

Com efeito, a adjudicação da exploração e a relação jurídica entre o Estado e o operador do Terminal será formalizada através de contrato, do qual fará parte uma cláusula relativa à vinculação obrigatória ou não das instalações exclusivamente destinadas à finalidade de operação de um terminal (art. 9 do Regulamento dos Terminais Internacionais de Mercadorias).

Concessionado à NCL & Africa, Import and Export Lda, o TEEN entrou em funcionamento a 19 de Abril de 2011 em simultâneo com o anterior terminal, por despacho do Ministro das Finanças. A 18 de Janeiro de 2012, entrou em vigor a obrigatoriedade de utilização do TEEN, isto é, todas as operações de exportação de mercadorias devem ser tramitadas através deste novo terminal, exceptuando as mercadorias em trânsito.

3.2 Análise do quadro jurídico-legal implementado

3.2.1 Gestão do TEEN

Conforme anteriormente mencionado, a selecção de concessionários de terminais de mercadorias será feita através de concurso público internacional seguido do respectivo contrato de concessão.

Ao abrigo do artigo 9 do Regulamento dos Terminais Internacionais de Mercadorias, conjugado com o despacho do Ministro das Finanças datado de 15 de Fevereiro de 2010, recaído sobre a Informação n.º 509 de 19 de Janeiro de 2010 da Direcção Geral das Alfândegas, através da celebração do contrato de concessão, a gestão do TEEN foi adjudicada à empresa NCL & Africa, Import and Export Lda.

Da pesquisa levada a cabo pelo presente estudo, não foi possível ter acesso à comunicação de abertura de concurso, publicado por meio da imprensa, para a concessão para a exploração do terminal especial de exportação de Nacala.

Perante este cenário de falta de acesso à informação relativamente ao concurso público e à existência de um contrato de concessão para a exploração do TEEN, constata-se que a gestão concedida à NCL foi efectuada por meio de adjudicação directa.

Importa contudo referenciar que o contrato de concessão de serviços e gestão do TEEN foi devidamente visado pelo Tribunal Administrativo, através da Nota com referência 473/3ªV/TA/2011 de 22 de Novembro.

3.2.2 Taxa pelo uso de serviços

As taxas cobradas pela NCL aos usuários, neste caso concreto aos exportadores, variam de 7.800,00 MT a 14.040,00 MT⁵ para contentores de 20 e 40 pés, respectivamente. Estas taxas incluem serviços de carregamento e descarregamento, armazenamento, remoção para a área de inspecção, empacotamento e desempacotamento, transporte interno e uso de espaço. Taxas adicionais serão cobradas para o armazenamento a partir do quarto dia, uso complementar do espaço no armazém e movimentos adicionais. A tabela abaixo mostra as taxas cobradas pela NLC⁶:

⁵ Estas taxas irão sofrer alterações em breve, porque segundo informação colhida junto da NCL & África, esta empresa remeteu um pedido de revisão das taxas ao Ministério das Finanças, tendo recebido resposta. A equipa de consultores espera obter junto da empresa a nova tabela de tarifas a serem praticadas no TEEN.

⁶ Fonte: NCL, 2014



Ton'foo

TARIFA - CLIENTES

Taxa do Terminal	Meticais
Contentores de 20 pés	7.800,00
Contentores de 40 pés	14.040,00

NOTA:
A Taxa do Terminal inclui:
Carregamento e Descarregamento
Remoções para área de inspeção / empacotamento e vice-versa
Uso do Espaço
Transporte Interno
3 dias livres de armazenamento

Armazenamento de contentores de 20 pés	Meticais
Do primeiro ao terceiro dia (1º ao 3º)	
Do quarto ao décimo quinto dia (4º ao 15º)	270,00
Do décimo sexto dia em diante (16º em diante)	378,00

Armazenamento de contentores de 40 pés	Meticais
Do primeiro ao terceiro dia (1º ao 3º)	0
Do quarto ao décimo quinto dia (4º ao 15º)	486,00
Do décimo sexto dia em diante (16º em diante)	680,00

Movimentos Adicionais	Meticais
Contentores de 20 pés	2.160,00
Contentores de 40 pés	3.888,00

Uso do espaço no armazem	60,00mts p/ tonelada
--------------------------	----------------------

A Direcção

Nacala, 23 de Janeiro de 2012



Relativamente à fundamentação do ponto de vista legal das taxas praticadas pela NCL, foi possível constatar que se encontra actualmente em fase de estudo o Diploma Legal que estabelecerá as taxas a vigorar no TEEN.⁷ Portanto, pode-se dizer que houve aqui uma inversão na sequência das acções: primeiro foram estabelecidas as taxas e postas em prática, e só depois se estuda o diploma legal das mesmas.

Entretanto, é de ressaltar que nos termos do n.º 1 da cláusula 10 do Contrato de Concessão entre o Ministério das Finanças – Autoridade Tributária de Moçambique e a NCL, a concessionária tem o direito de cobrar o pagamento de encargos e tarifas como contrapartida da prestação de serviços pelos usuários.

Entretanto, estabelece o n.º 3 da cláusula acima citada que os valores das taxas a serem cobradas pela concessionária, bem como a sua actualização, serão aprovadas por Diploma Ministerial, sob proposta da Direcção – Geral das Alfândegas.

3.3 Identificação e mapeamento das razões para o uso obrigatório de dois terminais de exportação

A situação peculiar da existência de um terminal especial de exportação e a sua obrigatoriedade é justificada pelo facto de, em seu pleno funcionamento, o TEEN concentrar todas as instituições públicas (Alfândegas, Agricultura, Comércio, entre outras) cujos serviços se mostrem imprescindíveis ao processo de exportação.

Pelo facto dos serviços se encontrarem concentrados, espera-se que o processo de exportação se torne mais célere, promovendo deste modo a competitividade das exportações a nível da região. Entretanto, a existência de um terminal especial penaliza os custos operacionais do porto de Nacala, não se vislumbrando qualquer mais-valia na cadeia logística de transporte estabelecida pela referida terminal, conforme referiram vários utentes entrevistados no presente estudo.

Em entrevista realizada à Autoridade Tributária, foi esclarecido que a actividade do TEEN encontra-se interligada com a do porto de Nacala.

Devido à falta de acesso à informação relativamente à base jurídico-legal do TEEN, não foi possível identificar as razões para o uso obrigatório deste terminal de exportação.

⁷ Informação prestada pelo Gabinete de Planeamento, Estudos e Cooperação Internacional

3.4 Articulação actual entre TEEN e a Zona Económica Especial de Nacala (se ela existir) e como pode ser melhorada

A Zona Económica Especial de Nacala (ZEE Nacala), criada em 2007, foi uma das primeiras a ser estabelecida no País, tendo sido concebida não apenas para servir o território dos dois distritos (Nacala Porto e Nacala-a-Velha), mas também para impulsionar o desenvolvimento dos distritos e províncias circunvizinhas e regional, particularmente dos países que beneficiam do Corredor de Nacala, nomeadamente, Malawi, Zâmbia, Zimbabwe e Tanzânia.

A ZEE de Nacala, com facilidades e incentivos previstos na lei, constitui a materialização das condições para o desenvolvimento e crescimento económico do país.

Com a criação da ZEE Nacala, o GdM pretende incentivar as iniciativas de atracção do investimento directo nacional e estrangeiro, com vista ao desenvolvimento de um sector privado forte, dinâmico e competitivo, com particular enfoque para o sector agrícola.

Em termos práticos não foi possível perceber a articulação actual entre a TEEN e a ZEE Nacala, mas constatou-se que houve a intervenção da GAZEDA em processos de reclamações apresentadas por alguns exportadores.

3.5 Identificação e entendimento dos constrangimentos e nós de estrangulamento que são sentidos pelos exportadores e utilizadores do TEEN

O sector privado, nomeadamente exportadores de extrema importância para economia nacional, mostram-se preocupados com a obrigatoriedade do uso do TEEN. Segundo vários exportadores, não é autorizada a entrada de contentores no porto sem carimbo do Terminal, facto que confere à NCL, Lda. poder para determinar preços bastante elevados em comparação aos serviços prestados e a média de preços praticada por outros terminais nacionais e regionais.

Relativamente à onerosidade da utilização do TEEN (custo estipulado entre 7.800,00 MT a 14.040,00 MT por contentor de 20 ou 40 pés, respectivamente), acrescenta-se o custo de carregamento nos armazéns feito pelos próprios exportadores.

Por último, a morosidade da tramitação do processo pelos operadores do TEEN foi referido por vários entrevistados como sendo um claro incentivo à ineficiência.

4. ANÁLISE DO IMPACTO ECONÓMICO

Esta secção analisa o impacto económico do TEEN, olhando para cinco aspectos principais: primeiro, o impacto dos custos para as exportações; segundo, as vantagens e desvantagens da sua utilização; terceiro, as condições e capacidades de logística e funcionamento; quarto, a possibilidade da descentralização das inspecções (nos locais de trabalho dos exportadores); quinto, análise comparativa do TEEN com outros terminais. A análise é seguida de recomendações de opções de como melhorar os procedimentos de exportação no porto de Nacala e termina com uma consideração sobre o futuro do TEEN.

4.1 Avaliação do impacto dos custos do TEEN para exportação

A principal motivação para a realização do presente estudo reside no impacto sentido pelos exportadores em virtude da utilização do TEEN. Mais particularmente, a questão da obrigatoriedade do uso do TEEN conforme analisado na secção jurídico-legal que precede a esta. Vários estudos e análises anteriores (por exemplo, Marapusse 2012; INCAJÚ 2012; Ibrahim 2013) chegaram à conclusão de que os custos derivados da entrada em funcionamento (utilização) do TEEN têm impactos negativos sobre as exportações em Nacala.

Das entrevistas feitas entre Abril e Maio de 2014 à diversos operadores do comércio externo (exportadores) em Nampula e Nacala para efeitos do presente estudo, bem como da análise e cruzamento de dados feita para aferir as tarifas cobradas pela NCL pela utilização do TEEN, verificou-se que houve acréscimo significativo dos custos de exportação conforme se mostra na tabela abaixo.

Tabela: Comparação de custos de exportação sem e com utilização do TEEN

(Valores em Meticais)

Despesas/Produtos de exportação	Sem TEEN	Com TEEN	Varição/Aumento
Empacotamento e transporte de contentores até ao porto	3.000.00	10.000.00	7.000.00
Taxa do terminal (TEEN)			
Contentor de 20 pés	0	7.800.00	7.800.00
Contentor de 40 pés	0	14.040.00	14.040.00
Chá	1.260.00	2.610.00	1.350.00
Castanha de cajú em bruto	990.00	2.040.00	1.050.00
Castanha de cajú processada	870.00	1.800.00	930.00
Amêndoa de cajú	810.00	1.710.00	900.00

Fonte: Construção dos autores com base em informações colhidas junto da NCL e de vários exportadores (Abril - Maio de 2014).

Notas:

1. Os valores referentes às despesas com produtos de exportação mencionados acima foram obtidos em USD e convertidos para Meticais ao câmbio de USD 1 = 30 MZN.
2. A taxa do terminal inclui: carregamento e descarregamento, remoções para área de inspeção/empacotamento e vice-versa, uso do espaço, transporte interno e 3 dias livres de armazenamento.

4.2 Análise de dados

Os dados da tabela acima mostram como com a utilização do TEEN os exportadores (utentes) viram não apenas os custos de exportação aumentarem mas também o facto de terem passado a ter novas despesas que não existiam anteriormente, como por exemplo, a própria da taxa do TEEN para contentores tanto de 20 pés como de 40 pés.

As despesas com empacotamento e transporte dos contentores até ao porto de Nacala aumentaram em mais de 300%, de três mil Meticais (3.000.00 MT) que eram necessários sem uso do TEEN para dez mil Meticais (10.000.00 MT) actuais com o uso obrigatório do TEEN.

Os principais produtos de exportação que passam pelo TEEN ficaram igualmente com custos acrescidos os custos de exportação do chá passaram de mil e duzentos e sessenta Meticais (1.260.00 MT) para dois mil seiscientos e dez Meticais (2.610.00 MT), um aumento de custos de mais de 100%. As despesas de exportação da castanha de caju em bruto passaram de novecentos e noventa Meticais (990.00 MT) para dois mil e quarenta Meticais (2.040.00 MT). O mesmo acontece com as despesas de exportação da castanha de cajú processada que aumentou também em mais 100%.

4.2.1 Subsector do Cajú

No entendimento de vários exportadores entrevistados, os custos pela utilização do TEEN conforme descrito acima prejudicam a competitividade das suas exportações na medida em que as torna mais caras, afigurando-se mesmo como uma barreira tarifária. Um levantamento feito em Maio de 2012 por três entidades comerciais ligadas ao sector do cajú (INCAJÚ, ACIANA e AICAJÚ) constatou que a entrada em funcionamento do TEEN e, sobretudo, a obrigatoriedade para a sua utilização, constrange a competitividade do cajú ao implicar os seguintes custos adicionais: Taxa do TEEN (7.800.00 MT para contentores de 20 pés ou 14.040.00 MT para contentores de 40 pés); aumento de custos de transacção com tramitação documental entre o TEEN (zona alta da cidade de Nacala) e a zona onde funcionam os bancos e despachantes aduaneiros totalizando nove passos adicionais; cerca de 100 Kms de distância a percorrer entre idas e voltas ao TEEN e um aumento de custos adicionais de aproximadamente USD 36.00, ou seja, 1.080.00 MT por cada tonelada (INCAJÚ 2012).

4.2.2 Subsector do Algodão

Informação recolhida junto dos exportadores de algodão que utilizam o TEEN indica que a introdução do TEEN implicou um aumento de 60% dos custos de exportação, com cálculos estimados em cerca de 52.000.00 MT por cada contentor (antes/sem do TEEN) para 75.000.00 MT por cada contentor de algodão (depois/com TEEN).

4.3 Identificação das vantagens e desvantagens da utilização do TEEN

A principal vantagem da implantação do TEEN e que terá servido de justificação apresentada pela NCL no seu estudo de viabilidade submetido ao Ministério das Finanças e que consta do preâmbulo do seu contrato de concessão é de potenciar o equilíbrio entre a facilitação e o controle de operações do comércio externo. Entrevistada pelos consultores, a NCL sublinhou que a principal vantagem para os utentes do TEEN era a concentração de diversos serviços públicos necessários na tramitação de um processo de exportação, nomeadamente, guia de despacho/carta modelo DU, carta de exportação, certificado fitossanitário e certificado de origem.

Outra vantagem referida tanto nos documentos da NCL como na entrevista concedida aos consultores é a oferta de infra-estruturas para o manuseamento e armazenamento de carga para exportação.

No entanto, as vantagens referidas pela NCL são contestadas por diversos exportadores que referiram não perceber que valor acrescentado traz a utilização do TEEN ao ponto de ter sido estabelecido como de uso obrigatório pela Direcção Geral das Alfândegas. Por exemplo, os exportadores que possuem armazéns intermédios em Nacala não percebem porque são obrigados a usar o terminal que no seu entender não passa de um armazém intermédio.

Para além da questão de custos (taxa do terminal) acrescidos como grande desvantagem do uso do TEEN, os exportadores entrevistados fizeram menção às seguintes desvantagens:

- **Tempo livre de armazenamento** (3 dias úteis) como insuficiente o que várias vezes faz com que os operadores tenham de pagar 345.00 MT/dia pela armazenagem de cada contentor depois de terminado o período livre; sobre os dias de armazenamento grátis, a NCL diz oferecer até 5 dias livres aos operadores que tenham mais de 20 contentores;
- **A não responsabilização da NCL por eventuais perdas ou danos** de mercadorias mesmo quando acontece dentro das suas instalações;
- **O não funcionamento durante 24h/dia e aos finais de semana tal como acontece noutros terminais do mundo e nos próprios portos.** Sobre este aspecto, a NCL contrapõe alegando falta de demanda que justifique o

funcionamento em 24h, dizendo haver possibilidade de prestação de serviços fora do horário normal mas mediante solicitação por carta formal dirigida à direcção geral. Este é um aspecto pouco claro. Na verdade, o horário de funcionamento do TEEN aprovado pelo governo é 24h/dia. O mesmo não está a ser praticado com alegação de falta de demanda dos serviços, porque exceptuando a Matanusca (exportação de bananas) não tem havido operadores que justifiquem o funcionamento do terminal no horário legalmente estabelecido.

- **A cobrança de 10% sobre a taxa do terminal a quem queira usar os serviços do terminal aos sábados, domingos e feriados.**

4.4 Avaliação das condições e capacidades de logística do TEEN

O TEEN está instalado numa área de 15 hectares, emprega 175 trabalhadores e possui uma capacidade de manusear 100.000 TEUS por ano (TEUS equivalente a unidade de 20 pés). Desde a sua entrada em funcionamento, de acordo com vários entrevistados o TEEN teve problemas de condições materiais para a satisfação das necessidades dos seus clientes bem como queixas sobre a taxa de inspecção de cargas. Depois de várias reclamações tanto a nível formal e informal, a NCL tem melhorado essas condições. Das melhorias efectuadas destacam-se:

- A abolição da taxa de inspecção de cargas, anteriormente bastante contestadas;
- Instalação de tomadas para contentores frigoríficos o que permite o manuseio e conservação d produtos frescos;
- Conclusão do armazém coberto de 3.000m²;
- Introdução da possibilidade de negociação do horário de trabalho e das taxas praticadas (negociações das tarifas de 5 a 20%). Embora possa ser considerada uma melhoria, esta é uma melhoria precária baseada na informalidade, não havendo nenhum documento escrito que orienta os utentes sobre quando podem/devem negociar um desconto.

O investimento até ao momento foi de USD16.850.000,00 (dezasseis milhões oitocentos e cinquenta mil dólares americanos). A área total do Terminal é de 15 hectares e a capacidade do terminal e do armazém coberto é de 3000 metros quadrados. Neste momento o TEEN possui 175 trabalhadores.

Quadro-Resumo das melhorias de condições e acréscimo de capacidade operacional do TEEN de 2012 a 2014.

Condições e capacidades operacionais do TEEN em 2012	Condições e capacidades operacionais do TEEN em 2014
<ul style="list-style-type: none">• Falta de armazéns especiais para produtos sensíveis (castanha de caju, algodão, gergelim e outros);• Ausência de espaços para o acondicionamento de contentores frios;• Ausência de empilhadeiras e básculas em número suficiente para satisfazer a demanda;• Não pavimentação do recinto do terminal.	<ul style="list-style-type: none">• Existência de um armazém coberto de 3000m²;• Duas empilhadeiras de longo alcance (Reach Stackers) para o manuseamento de contentores cheios e frigoríficos com capacidade de 45tons cada;• Duas empilhadeiras de garfo para contentores vazios;• 3 gruas com capacidade de 50 toneladas cada para o manuseamento de contentores cheios;• 32 camiões para o transporte de contentores cheios, vazios e carga geral.

Fonte: Marapusse 2012 e NCL 2014.

Apesar das melhorias indicadas acima, persistem no entanto preocupações apresentadas por diversos utentes no que diz respeito à segurança das mercadorias; ao horário de funcionamento; à escassez de camiões para o transporte de mercadoria (nem sempre existem camiões disponíveis na cidade de Nacala – um factor que não pode ser ao todo imputado à NCL).

4.5 Avaliação da possibilidade da descentralização das inspecções (nos locais de produção)

Por possibilidade da descentralização das inspecções entende-se aqui como a possibilidade da permissão do não uso do TEEN, podendo cada operador solicitar a inspecção dos diversos serviços do Estado nas suas próprias instalações. A ideia da inclusão deste ponto nos termos de referência deve manifestar uma possível convicção dos exportadores de que a descentralização das inspecções no âmbito da tramitação de processos de exportação resolveria parte ou todo o problema que se tem com a burocracia estatal nesta matéria.

Da análise feita resulta que tal possibilidade há-de ser sempre remota enquanto prevalecer a obrigatoriedade da utilização do TEEN. Alguns entrevistados referiram casos de inspecções feitas em armazéns intermédios de operadores que conseguem convencer os serviços do Estado a procederem assim. No entanto, está claro que a ser verdade tal acontece à margem do funcionamento normal das regras actualmente em vigor.

Portanto, melhor do que uma discussão sobre uma possível descentralização das inspecções que são feitas no TEEN é uma abordagem directa e precisa do que se considera ser o

principal problema: a obrigatoriedade da utilização do TEEN estabelecida pela Ordem de Serviço no 4/GD/DGA/2012 do Director Geral das Alfândegas.

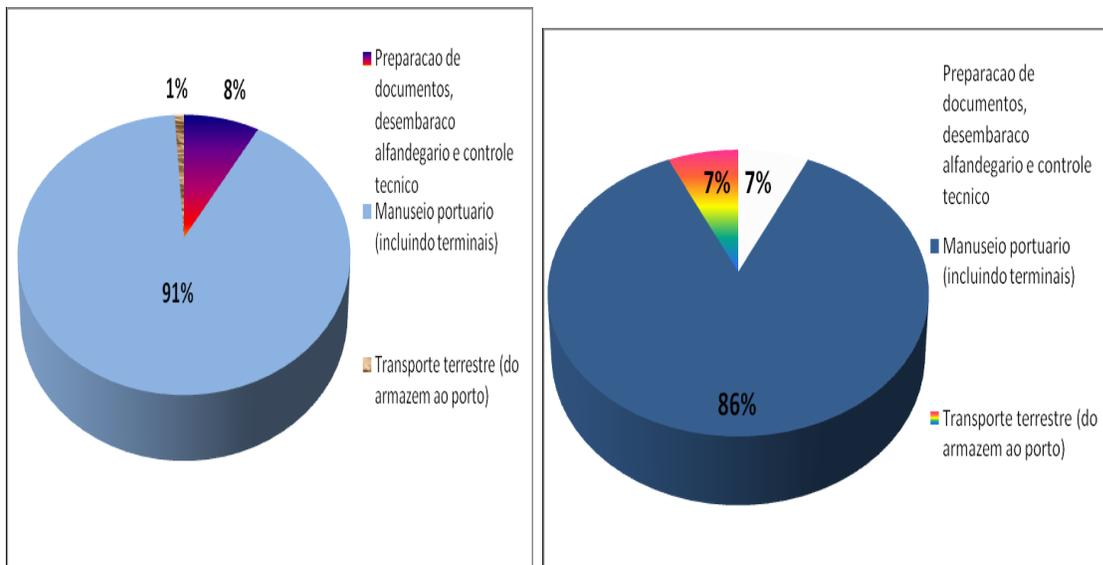
4.6 Análise comparativa relativa às melhores práticas em adopção por outros terminais e recomendação de opções para a melhoria da eficiência do TEEN

As taxas cobradas pela NCL são um custo indirecto na utilização do porto de Nacala para exportação, uma vez que o TEEN não opera nas importações. Mas segundo informações da NCL espera-se que avance para importações também. Quando comparadas com as taxas cobradas pelos seus concorrentes directos, os custos de utilização daquele porto apresentam-se bastante onerosos em virtude das taxas cobradas no TEEN.

O custo total suportado no processo de exportação por via do Porto de Nacala é cerca de 148.2% superior em relação ao que se suportaria no Porto de Maputo, 118% em relação ao Porto de Dar-es-salam e 111% em relação à média da região austral de África. É o terceiro pior em termos de eficiência, com cerca de 29 dias, 26% superior ao tempo levado em Maputo, 61% superior ao de Dar-es-salam e 17% superior ao da média da região (Marapusse 2012).

As comparações referidas são ilustradas nas figuras abaixo usando duas variáveis fundamentais: estrutura de custos e distribuição de tempo no processo de exportação a partir do porto de Nacala (com o TEEN).

Estrutura de custos (esquerda) e distribuição do tempo (direita) no processo de exportação.



Fonte: Marapusse 2012

As figuras acima mostram que o manuseio portuário é responsável por 91% do total de custos (figura à esquerda); em termos de tempo despendido o manuseamento portuário representa 86% do total de tempo (figura à direita).

Cálculos apresentados em Marapusse (2012) indicam que, por exemplo, em Madagáscar, as operações portuárias e das terminais consomem apenas 9.5% do tempo total despendido, e contribuem com apenas 18.8% do custo total. O tempo despendido nas operações portuárias e das terminais em Nacala é actualmente cerca de 525% superior ao despendido em Maputo e Dar-es-salam, e cerca de 388% à média da região, por um lado, e os custos superiores em mais de 500% ao suportado em Maputo, Dar-es-salam e à média da região.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O maior problema com o TEEN está na obrigatoriedade que a Direcção Geral das Alfândegas impôs aos exportadores que utilizam o porto de Nacala. Por isso, qualquer medida com vista a tornar aquele terminal eficiente e para resolução desse problema, o governo deve revogar a Ordem de Serviço no 4/GD/DGA/2012.

Se o TEEN não deixar de ser de uso obrigatório, dificilmente haverá medidas economicamente viáveis para o tornar eficiente, evitando ao mesmo que as principais exportações moçambicanas feitas a partir de Nacala percam a sua competitividade.

A análise do impacto da competitividade das exportações em Moçambique centrada no Corredor de Nacala, demonstrou que as expectativas que foram criadas em relação à criação do TEEN ainda não foram alcançadas. Apesar de se terem constatado algumas melhorias em termos de serviços, estas ainda não começaram a ter efeito notável nos níveis aceitáveis de eficiência portuária.

O TEEN enfrenta ainda problemas de coordenação com o porto de Nacala, bem como problemas em termos de manuseamento das mercadorias.

Por forma a desenvolver completamente o potencial do rendimento e da eficiência do TEEN, será necessário que o terminal seja melhorado para um estatuto operacional e sistema de gestão eficientes, tanto no TEEN como no porto de Nacala, bem como a aquisição de novos e sofisticados equipamentos.

O presente estudo permitiu concluir o seguinte:

- ❖ A obrigatoriedade do uso TEEN e a ausência de um quadro jurídico-legal claro, confere à NCL, Lda. poder para determinar preços bastante elevados em relação aos serviços prestados e à média de preços praticada por outros terminais nacionais e regionais;
- ❖ Verifica-se a ausência de condições logísticas mínimas requeridas à operação de um terminal de exportação;
- ❖ Para além de custos elevados, o TEEN apresenta burocracia e morosidade na tramitação de documentação;

- ❖ Houve um decréscimo de cerca de 15 mil contentores que deveriam ter sido manuseados⁸;
- ❖ Há indícios de desvio de cargas para outros portos, devido às taxas praticadas⁹.

Sendo assim, em termos gerais, recomenda-se o seguinte:

- Remoção da obrigatoriedade da utilização do TEEN;
- Aumento da celeridade das operações, bem como a qualidade dos serviços;
- Redução da burocracia (aumento da eficiência que terá como consequência directa o tempo de trânsito reduzido);
- Aprovação de legislação para cobrança de taxas;
- Eliminação da informalidade no funcionamento do TEEN quanto à definição de descontos e outras facilidades aos utentes;
- Criação de facilidades e privilégios para a exportação de principais produtos agrícolas processados por forma a incentivar a produção nacional e impulsionar a indústria local;
- A gestão do terminal especial passe a ser coordenada directamente com o porto de Nacala para armazenamento de contentores e outras finalidades que se julgarem benéficas para as partes intervenientes

⁸ Fonte: Portos do Norte

⁹ Fonte: Associação Algodoeira de Moçambique e Portos do Norte

ANEXOS

- Anexo I – Questionário Base para Entrevistas
- Anexo II – Carta Modelo para Marcação de Entrevistas
- Anexo III – Credencial
- Anexo IV – Lista de Entidades Entrevistadas

Anexo I – Questionário Base para Entrevistas



QUESTIONÁRIO

Estudo de Revisão Legal e Análise do Impacto do Terminal Especial Exportação de Nacala (TEEN)

Dados Pessoais	
Nome:	
Instituição:	Posição que Ocupa:
Data:	

A. Aspectos Gerais

1. De acordo com a Instituição que representa e cargo que ocupa, descreva sff qual o seu papel no processo de exportação.
2. Qual é a sua opinião relativamente ao processo no geral (documentação necessária,
3. Como poderia ser melhorado o processo de inspecção de modo a torna-lo eficaz, eficiente e sustentável para todas partes?
4. O que tem de ser melhorado?
5. Outras observações julgadas pertinentes.

B. Aspectos Institucionais

1. De 0 a 5, (sendo 0 muito mau e 5 excelente) como qualifica o funcionamento das entidades competentes em matéria de exportação a partir do Terminal Especial de Nacala.

Entidade	Qualificação	Razão

2. Além do operador, quais as outras entidades envolvidas no processo de exportação? E que funções desempenham?
3. Como é feito o diálogo entre as partes? Em que fóruns e com que frequência?
4. Que mecanismos de comunicação são usados para reportar problemas ou outras questões?

C. Aspectos Legais

1. Quais os procedimentos e documentação solicitada para o processo de exportação? Identifique todas as instituições, documentos / impressos, valores a pagar, prazos, etc
2. Além dos custos fixos indicados na legislação, existem outros custos que o operador
3. Conhece o quadro legal?
4. Na sua opinião, o quadro legal vigente engloba todas as fases do processo de exportação ou existem aspectos que a Lei é omissa.

D. Aspectos Operacionais / Técnicos

1. A exportação a partir do Terminal Especial de Nacala é obrigatória para todos os tipos de mercadorias? Existem excepções? Se sim, quais?
2. Quanto tempo em média tem despendido com o processo de exportação/importação de mercadorias no geral e com o processo de exportação em particular? (aplicável apenas ao Sector Privado)
3. Quanto tempo em média é despendido para proceder-se a exportação?
4. Na sua opinião, o processo de exportação carece de simplificação? Se sim, como seria efectuada a simplificação?
5. Quais as dificuldades enfrentadas no processo de exportação?
6. De 0 a 5, (sendo 0 muito mau e 5 excelente) como qualifica os técnicos que operam as máquinas.

Anexo II – Modelo de Carta para Marcação de Entrevistas



[*inserir data*]

Ref.º: 0945.010/CO402/JDG/2014

Ao:

[*inserir nome da entidade*]

[*inserir endereço*]

[*inserir cidade*] – Moçambique

Att. Exmo. Senhor [*inserir nome da pessoa de contacto*]

Assunto: Consulta sobre a Terminal Especial de Exportação de Nacala (TEEN)

Exmos. Senhores,

O consórcio formado pela SAL & Caldeira Advogados, Lda. (“SAL & Caldeira”), sociedade devidamente constituída sob a lei moçambicana, com sede na Avenida Julius Nyerere, n.º 3412, em Maputo e pela MB Consulting (“MB”), sociedade devidamente constituída sob a lei moçambicana, com sede na Rua Daniel Napatima, n.º 295, em Maputo, em parceria com a CTA - Confederação das Associações Económicas de Moçambique e com a USAID -SPEED, foi contratado para a execução de uma consultoria sobre o Impacto da Terminal Especial de Exportação de Nacala (TEEN).

A consultoria visa a condução de um estudo de revisão legal e análise comparada das práticas, sua adequação à realidade económica do país e a proposta de recomendações conducentes a melhoria do ambiente de negócios e facilitação do comércio.

Nestes termos e no interesse de garantir a auscultação de vários intervenientes e partes interessadas nas matérias em análise, mostra-se necessária a realização de entrevistas e/ou inquéritos a algumas entidades e instituições com vista a inteirar-se sobre o ponto de situação e opinião quanto aos processos actualmente em uso, bem como para a recolha de subsídios que apoiarão na condução dos estudos acima referidos, em especial relativamente aos procedimentos, as dificuldades, problemas actualmente verificados e possíveis soluções.

Face ao acima exposto, a SAL & Caldeira e a MB vêem por meio desta solicitar a V. Exas. a realização de uma entrevista, para a qual propomos o dia [*inserir data*], pelas nas [*inserir horas*] horas vossas instalações.

Em adiantamento à preparação da referida entrevista, junto com a presente carta enviamos a lista das principais questões a serem colocadas, sem prejuízo de outras poderem resultar da conversa que pretendemos ter com V. Exas.

Desde já agradecemos pela vossa disponibilidade e colaboração na condução da presente consultoria, deveras relevante para a melhoria do ambiente de negócios em Moçambique.

Sem mais de momento, subscrevemo-nos com elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Em representação do consórcio



República de Moçambique
Ministério das Finanças
Autoridade Tributária de Moçambique
Gabinete de Planeamento, Estudos e Cooperação Internacional

CREDENCIAL Nº

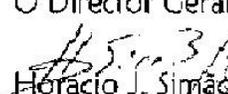
O Sector Privado, através da **Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA)**, vai proceder a estudos sobre o Impacto da Terminal Especial de Exportação de Nacala (TEEN) e Análise Comparativa das Práticas da Inspeção Não Intrusiva, vulgo scanner, na Região.

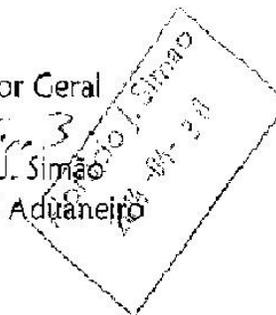
Os referidos estudos, têm em vista avaliar os procedimentos específicos em vigor na administração aduaneira e, eventualmente produzir recomendações alinhadas com as boas práticas internacionais.

Neste sentido, é emitida a presente credencial para os senhores **José Durão Gama, Tânia Celestina Santhim, e Thomas Selemane e Sadya Makda** que, em representação da **Sai & Caldeira Advogados Lda**, e da **MB Consulting**, respectivamente, realizarão conjuntamente os estudos em alusão, com apoio do Exmo. Director Regional Norte da Autoridade Tributária.

Com efeito e neste âmbito, poderão aqueles consultores, efectuar entrevistas e visitas de campo, entre outras diligências que se reputarem relevantes para o bom propósito dos estudos propostos.

Maputo, 30 de Abril de 2014

O Director Geral

Horácio J. Simão
Comissário Geral Aduaneiro



Anexo VI – Lista de Entidades Entrevistadas

ENTIDADES GOVERNAMENTAIS, EMPRESAS PUBLICAS E CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS					
	Entidade	Endereço	Pessoa de contacto/Categoria	Contacto	Data da Entrevista (Se houver)
1.	Autoridade Tributária – Direcção de Planeamento, Estudo e Cooperação Internacional	Rua da Imprensa, n.º 256, Prédio 33 andares, 7º andar, Porta 707, Maputo	Maurício Cumbi – Director de Serviços de Cooperação Internacional	Tel: +258 21 323771 Fax: +258 21 328909 Cel: +258 82 5622756 Email: mcumbi@at.gov.mz mauriciocumbi@gmail.com	Entrevista realizada – 29/05/14
2.	Direcção de Contencioso Aduaneiro - Direcção Geral de Alfândegas	Rua de Timor-Leste, n.º 95 Maputo		Tel: +258 21 431021/21 304481 Fax: +258 21 321472	Entrevista realizada - 05/06/14
3.	Direcção de Normação e Procedimentos Aduaneiros - Direcção Geral de Alfândegas	Rua de Timor-Leste, n.º 95 3.º Andar Maputo	Osvaldo Correia Isabel Nhantumbo	Tel: +258 21 431021/21 304481 Fax: +258 21 321472 Email: isabel.nhantumbo@mcnet.co.mz inhantumbo@at.gov.mz	Entrevista realizada - 05/06/14
4.	Portos do Norte	Avenida Kim Il Sung, n.º 1118, Bairro da Sommerschild, Maputo	Fernando Couto (Presidente da Comissão Executiva)	Telf: +258 21 498477 Fax: +258 21 498482 E mail: fcouto@portosdonorte.co.mz	Entrevista realizada - 22/05/14
5.	Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado	Av. 24 de Julho, n.º 3549, 8º Andar, Prédio do INSS Maputo	Danilo Nala	Tel.: +258 21 400635 Fax: +258 21 400632 Email: dnala@gazeda.gov.mz	Entrevista realizada - 27/05/14
ENTIDADES NÃO-GOVERNAMENTAIS E OPERADORES DO COMÉRCIO EXTERNO					
6.	CTA – Confederação das Associações Económicas de	R. Fernando Ganhão 120 Bº Sommerschild -	Dr. Kekobad Patel	21 486 675	Entrevista realizada -

Análise do Impacto da Terminal Especial de Exportação de Nacala (TEEN)

	Moçambique	MAPUTO			
6.1	CTA – Antena Regional Norte	Nampula	Sr. Mussagy (Ex Director Executivo da CTA – Antena Regional Norte)	mussagycife@gmail.com	Entrevista realizada - 28/04/14
7.	Export Marketing Company Lda	R. Industrial Armazém do ICM -Nacala - NAMPULA Telefone: +258 26 520 244	Guilherme Machado	Tel: +258 82 3061250 +258 84 3061250 Email: guilherme.machado@etgworld.com	Entrevista realizada – 30/04/14
8.	Gani Comercial, Lda.	Avenida do Trabalho, n.º 1646, C.P. 213, Nampula	M. Yunuss A. Gafar (Administrador da Gani Comercial, Lda e Presidente da AICAJU – Associação dos Industriais do Caju)	Tel: +258 36 214233/4131 Fax: +258 26 215239 Cel: +258 82 6012400 +258 82 6016660 ganicomercial@yahoo.com gani@agt.co.mz	Entrevista realizada – 28/04/14
9.	NCL & Africa, Import and Export Lda.	Estrada Nacional n.º 8, Zona Industrial n.º 2, Nacala Porto, Nampula – Moçambique	Luisa Huambe (Directora Geral)	luisa.humbane@gmail.com	Entrevista realizada – 29/04/14
10.	Sociedade Algodoeira do Niassa		Luís Rodrigues João Ferreira dos Santos		Entrevista realizada – 29/04/14