



USAID
DO POVO AMERICANO

SPEED
Por Melhor Ambiente
De Negócios

A COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE

ANÁLISE DO IMPACTO DO TERMINAL ESPECIAL EXPORTAÇÃO DE NACALA

DRAFT – NÃO CIRCULAR E NEM CITAR - JULHO DE 2012

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

A COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES DE MOÇAMBIQUE

ANÁLISE DO IMPACTO DO TERMINAL ESPECIAL DE EXPORTAÇÃO DE NACALA

| | |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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: | Julho de 2012 |
| Autor: | Rosário Marapusse |

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

| | |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| Parte I – Introdução | 2 |
| 1.1. Contexto e objectivo | 2 |
| 1.2. Apresentação do problema | 2 |
| 1.3. Metodologia e estrutura..... | 3 |
| Parte I – Análise do problema e apresentação de resultados | 3 |
| 2.1. Racionalidade da criação do TEEN..... | 3 |
| 2.1.1. Evolução do tráfego de contentores | 4 |
| 2.1.2. Vantagens da criação do TEEN..... | 5 |
| 2.2. Condições logísticas oferecidas pelo TEEN | 7 |
| 2.3. Implicações do TEEN sobre os custos e tempo de exportação | 11 |
| 2.3.1. Custos decorrentes do TEEN..... | 11 |
| 2.3.2. Análise integrada da cadeia de exportação..... | 12 |
| 2.3.3. Análise comparativa com Maputo e alguns países da SADC..... | 14 |
| 2.3.4. Impacto sobre o <i>Doing Business</i> | 16 |
| Parte I – Conclusões e recomendações de políticas..... | 18 |
| Conclusões | 18 |
| Recomendações..... | 18 |

Lista de figuras

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 01: Evolucao do trafego de contentores na SADC (em TEU's) | 5 |
| Figura 02: Tráfego de contentores por país em % do total da SADC em 2010 | 5 |
| Figura 03: Evolução do volume de carga no Porto de Maputo | 6 |
| Figura 04: Instituições aglomeradas no TEEN..... | 7 |
| Figura 05: Vista parcial do TEEN: à esquerda – descarregamento e verificação física de mercadorias; à direita - camiões do TEEN alugados para o transporte de mercadorias. | 8 |
| Figura 06: Custos médios suportados nas terminais a nível mundial (em US\$)..... | 11 |
| Figura 07: Processo de exportação através do Porto de Nacala (resumido) | 12 |
| Figura 08: Processo de exportação através do Porto de Nacala (detalhado) | 13 |
| Figura 09: Estrutura de custos no processo de exportação (Nacala) | 14 |
| Figura 10: Estrutura de custos no manuseio portuário (Nacala)..... | 14 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 11: Distribuição do tempo no processo de exportação..... | 14 |
| Figura 12: Distribuição do tempo no manuseio portuário | 14 |
| Figura 13: Processo de exportação de um contentor de 20 pés | 15 |
| Figura 14: Preparação de documentos, desembaraço alfandegário e controle técnico | 16 |
| Figura 15: Manuseio portuário (incluindo nas terminais) | 16 |
| Figura 16: Ranking DB 2012 na SADC | 17 |
| Figura 17: Ranking DB 2012 na SADC (simulado) | 17 |

Lista de tabelas

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 01: Taxas cobradas no TEEN pela NCL, Lda..... | 9 |
| Tabela 02: Impacto das constatações em Nacala sobre o <i>Doing Business</i> | 17 |

Acrónimos

| | |
|--------|------------------------------------------------------------|
| ACIANA | Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Nampula |
| AT | Autoridade Tributaria de Moçambique |
| CTA | Confederação das Associações Económicas de Moçambique |
| DGA | Direcção Geral das Alfandegas |
| GAZEDA | Gabinete das Zonas Económicas de Desenvolvimento Acelerado |
| PME's | Pequenas e Medias Empresas |
| PVD's | Países em Vias de Desenvolvimento |
| SADC | Comunidade de Desenvolvimento da África Austral |
| SATH | Southern Africa Trade Hub |
| TEUs | Twenty-foot Equivalent Unit |
| TEEN | Terminal Especial de Exportação de Nacala |
| USAID | Agência Americana para o Desenvolvimento Internacional |

Agradecimentos

Aos entrevistados pela disponibilidade e informação prestada;
À AT, NCL, ACIANA e CTA pela colaboração.

Parte I – Introdução

1.1. Contexto e objectivo

Nos últimos anos, tem-se assistido a diferentes formas de estímulos da despesa pública e outras medidas de política económica, em diferentes quadrantes do mundo, visando contrabalançar a pior recessão económica desde a Grande Depressão. O cenário económico internacional requer que não se perca de vista os fundamentos da competitividade a médio e longo termos. De facto, os debates nos fóruns económicos internacionais convergem na necessidade de adopção de estratégias face à crise que assegurem o fortalecimento da competitividade das exportações dos países.

Dada a vulnerabilidade dos PVD's aos choques externos, torna-se imprescindível a realização de análises sobre os factores que possam perigar a sustentabilidade do crescimento económico. Para o caso de Moçambique, a necessidade de adopção de políticas com vista ao fortalecimento das PME's e diversificação da economia, num contexto de crescente orientação do país para a indústria extractiva, torna este desiderato ainda mais urgente. Nestes termos, a presente análise pretende servir de estímulo ao debate sobre os obstáculos à competitividade e estratégias de supressão, focalizando a sua atenção sobre o processo de exportação por via do Corredor de Nacala. A motivação para a sua realização é apresentada em simultâneo com a discussão do problema de pesquisa no ponto 1.1.

De referir que este trabalho complementa a análise mais compreensiva sobre a logística dos corredores da Beira e Nacala, realizada em 2012 pelos programas da USAID, nomeadamente, Agrifuturo e SATH, que recomendou, dentre outros aspectos, a realização de estudo(s) de aprofundamento sobre as causas do elevado tempo (e custos) apurado.

1.2. Apresentação do problema

O Governo de Moçambique, 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, Domingos Tivane, é de por um lado, melhorar as condições de trabalho, por outro lado, e descongestionar o único terminal até 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, a ACIANA (Associação Comercial e Industrial de Nampula), em representação do sector privado no geral, e dos exportadores, em particular, encetou o diálogo com o Governo Provincial de Nampula no qual apresentou a entrada em funcionamento do TEEN como obstáculo ao desenvolvimento da actividade empresarial, particularmente por parte dos exportadores. Especificamente, a ACIANA sublinhou:

- A obrigatoriedade da utilização do TEEN: Por meio da Ordem de Serviço nr. 4/GD/DGA/2012, emitida pela Direcção Geral das Alfandegas, a 18 de Janeiro de 2012, entrou em vigor a obrigatoriedade de utilização do TEEN, devendo, por isso, todas as operações de exportação de mercadorias ser tramitadas através deste novo terminal, exceptuando as mercadorias em trânsito. Segundo a ACIANA, não é autorizada a entrada de contentores ao 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 dos outros terminais nacionais e regionais;
- A ausência de condições mínimas requeridas a um terminal de exportação, tais como: a inexistência de armazéns especiais para produtos sensíveis (castanha de caju, algodão, gergelim e outros), a ausência de espaços para o acondicionamento de contentores frios, a ausência de empilhadeiras e básculas em número suficiente para satisfazer a demanda, não pavimentação do recinto do terminal;
- A onerosidade da utilização do TEEN: segundo a ACIANA, o custo de utilização do TEEN situa-se entre 7 500,00 MT e 12 000,00 MT (cerca de US\$ 277.77 e US\$ 444.44, respectivamente) por contentor de 20 ou 40 pés, respectivamente. A este encargo acrescenta-se o custo de carregamento nos armazéns feito pelos próprios exportadores;
- A morosidade da tramitação do processo pelo operador do TEEN: no geral, o processo de tramitação leva três dias. Todavia, há casos em que se registam 15 dias para que a carga seja liberada. De facto, as taxas crescentes aplicadas pelo operador do terminal são um incentivo para a ineficiência.

Assim, a questão que se coloca é: “até que ponto o TEEN afecta a competitividade das exportações por via do Porto de Nacala?”

1.3. Metodologia e estrutura

Para melhor compreensão e análise, foram realizadas entrevistas à Autoridade Tributária (Director Regional Norte, Director de Investigação e Inteligência, Director de XXXX), ao representante da NCL, Lda, aos representantes do GAZEDA/Nacala, ao Presidente da CTA/Antena Regional Norte e da ACIANA, bem como aos representantes de algumas empresas exportadoras (e.g. Export Marketing, Lda). Foram também realizadas visitas às instalações do TEEN e do Porto de Nacala. Para complementar a análise foi feito um levantamento bibliográfico sobre manancial relevante. Infelizmente não foi possível ter acesso ao contracto entre o Governo de Moçambique e a NCL & África, Import and Export, Lda.

Os resultados são apresentados de forma a obedecer a listagem de problemas apresentados pelos utilizadores do terminal. Assim, o relatório encontra-se estruturado em três partes distintas, nomeadamente:

- Parte I correspondente à introdução, na qual procede-se à apresentação do objectivo que se pretende atingir, do problema de pesquisa, da metodologia e da estrutura do trabalho;
- Parte II, em que essencialmente são apresentados e discutidos os resultados do estudo, compreendendo a análise da racionalidade da introdução do TEEN e obrigatoriedade de utilização, as condições oferecidas pelo TEEN, a onerosidade da utilização do TEEN e morosidade da tramitação do processo pelo operador;
- Parte III, em que se apresentam, de forma sumária, as conclusões e recomendações de política.

Parte II – Análise do problema e apresentação de resultados

2.1. Racionalidade da criação do TEEN

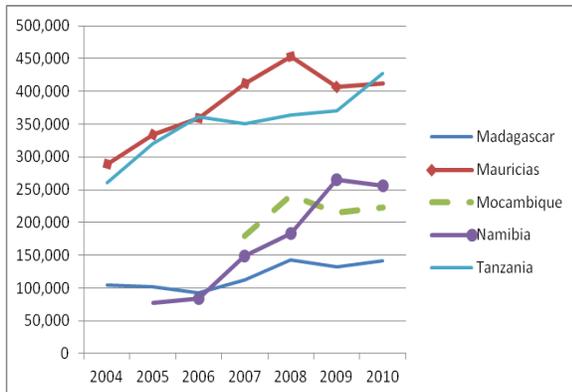
O presente capítulo discute a racionalidade da introdução do TEEN, fundando-se nas motivações expostas na Ordem de Serviço 04/DG/DGA/2012 – melhorar as condições de trabalho e descongestionar o Terminal Internacional Marítimo de Nacala. Para tal, procede-se à análise dos factores chaves que possam sustentar o argumento apresentado, tais como: (i) a evolução da procura pelos serviços portuários em Moçambique que possam justificar a tendência de congestionamento progressivo dos Portos e Terminais nacionais, e por conseguinte, a necessidade de descongestioná-los; (ii) os benefícios decorrentes da concentração dos serviços em comparação com os custos associados.

2.1.1. Evolução do tráfego de contentores

Nas últimas 5 décadas, assistiu-se a um rápido crescimento do tráfego de contentores, a escala global, decorrente sobretudo do rápido crescimento da produção e comercialização de produtos semi-manufaturados. A título de exemplo, o tráfego de contentores cresceu dos cerca de 85 milhões de TEUs em 1990, para cerca de 531,4 milhões de TEUs em 2010, tendo neste último ano se registado um ligeiro abrandamento de cerca de 15.2% em relação ao ano anterior devido a crise financeira internacional.

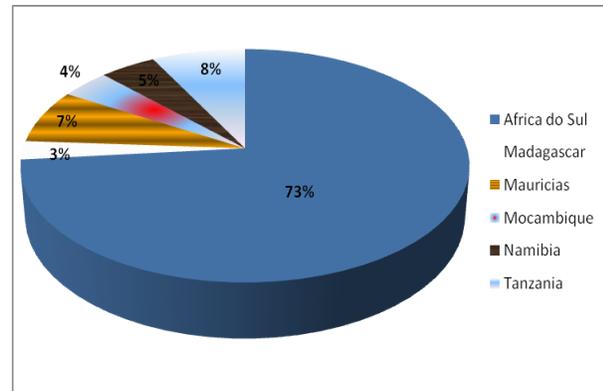
A nível da SADC, o comportamento do tráfego de contentores não fugiu à tendência global. Os portos da África do Sul, Madagáscar, Maurícias e Tanzânia registaram um crescimento acentuado do tráfego de contentores que se situou numa média anual de cerca de 6.1% a 9% dentre 2004 à 2010. É importante salientar o excelente desempenho da Namíbia na atracção da carga contentorizada, ao registar uma taxa média anual de crescimento do tráfego de contentores de cerca de 30.1% entre 2005 e 2010, por sinal a maior da região. Não obstante o excelente desempenho da região no seu todo, a África do Sul continua a dominar claramente o tráfego de contentores com um registo de cerca de $\frac{3}{4}$ do volume total de tráfego de contentores.

Figura 01: Evolução do tráfego de contentores na SADC (em TEU's)



Fonte: UNCTAD 2004-2011

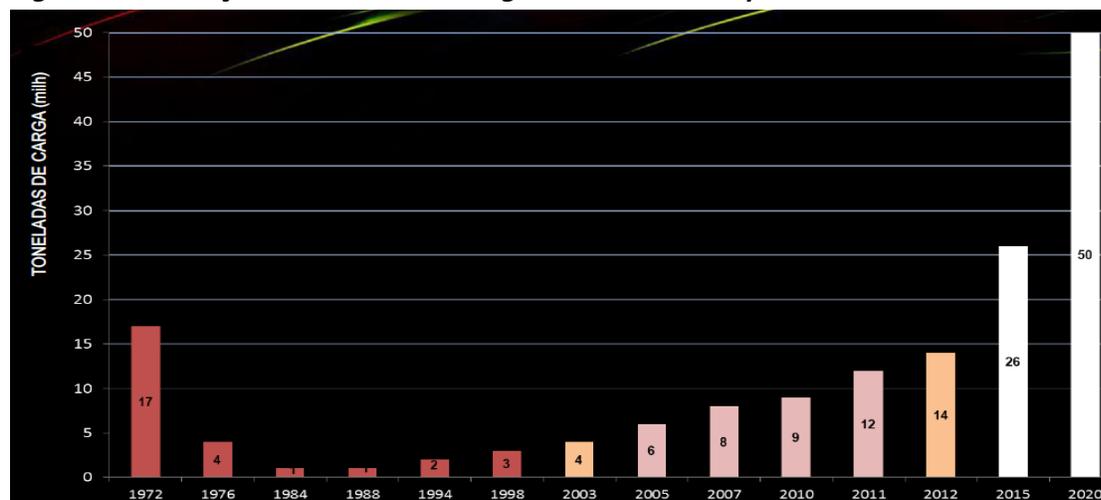
Figura 02: Tráfego de contentores por país em % do total da SADC em 2010



Em Moçambique, o cenário, de um modo geral foi idêntico ao verificado na região e no mundo. O tráfego de carga contentorizada cresceu em cerca de 52% por ano, em média, entre 2001 e 2010, tendo o volume de carga contentorizada neste último ano, se situado em cerca de 223289 TEUs (cerca de 3% da carga contentorizada na SADC). O Porto de Maputo, o principal do país, registou uma taxa de crescimento do volume de carga na ordem de 250% e 1300% nos últimos 10 e 30 anos, respectivamente.

Projeções recentes apontam para o contínuo e geométrico crescimento do volume de carga manuseada nos principais portos nacionais (Maputo, Beira e Nacala com cerca de 98% da carga manuseada a nível nacional). Estas projeções assentam-se nos investimentos em curso na reabilitação das linhas ferroviárias para o hinterland, investimentos na exploração de carvão em Tete e outros minérios. A nível do Porto de Maputo o crescimento médio anual poderá atingir cerca de 257% até 2020. Estas expectativas deverão ser ponderadas ao comportamento da competição com a África do Sul na atracção de carga contentorizada.

Figura 03: Evolução do volume de carga no Porto de Maputo



Fonte: Porto de Maputo, 2012

2.1.2. Vantagens da criação do TEEN

Um segundo argumento que sustenta a necessidade de criação do TEEN prende-se com as vantagens daí decorrentes tanto para o sector público como para o sector privado.

Teoricamente e em seu pleno funcionamento, o TEEN deverá concentrar todas instituições públicas cujos serviços se mostrem relevantes ao processo de exportação, conforme ilustrado na figura 04. Destes, destaque certamente vai para agricultura, comércio, finanças (alfandegas), polícia, presentes em quase todos processos de exportação. Os documentos tramitados pelas instituições presentes no TEEN incluem, dentre outros, a guia de despacho/carta modelo DU, carta de exportação, o certificado fitossanitário e deslocação do técnico, o documento de avaliação fitossanitária, o certificado de origem.

Figura 04: Instituições aglomeradas no TEEN



Fonte: Autoridade Tributária de Moçambique, adaptado pelo autor

Pelo facto dos serviços acima referidos se encontrarem concentrados, é de se esperar que o processo de despacho da mercadoria seja mais célere e a segurança da mercadoria reforçada. Para o Estado, os benefícios vão desde a reduzida probabilidade de corrupção, a segurança dos seus agentes, maximização da colecta de receitas.

2.2. Condições logísticas oferecidas pelo TEEN

Como referido anteriormente, o TEEN é o recém-criado terminal de exportação em Nacala. Entrou em funcionamento a 19 de Abril de 2011, por despacho do Ministro das Finanças. A principal actividade é o manuseamento e gestão de contentores para exportação.

O Terminal está concessionado à NCL & África, Import and Export, Lda, segundo atesta a Ordem de Serviço 4/GD/DGA/2012. Conta com um efectivo de 68 trabalhadores. Encontra-se implantado numa área de 15ha. Possui uma capacidade de manuseamento de 100.000 Teus por ano. Possui um armazém coberto com cerca de 3.000m² para o acondicionamento de carga avulsa e sensível. Possui uma área de 10ha para o armazenamento de contentores cheios, vazios e frigoríficos.

Até ao momento, opera com o seguinte equipamento:

- Um empilhadeira de longo alcance com capacidade de 45 toneladas;
- Três gruas móveis com capacidade de 50 toneladas cada;
- Duas empilhadeiras de garfo com capacidade de 3 toneladas cada para o manuseamento de contentores cheios e de carga diversa;
- Seis camiões-cavalo para o transporte de contentores.

Segundo a NCL, foi realizado até ao momento um investimento de cerca de US\$ 10 milhões. A segunda fase do investimento contempla a pavimentação da área para o armazenamento de contentores cheios e frigoríficos está em curso.

Todavia, dados apurados no terreno ilustram as precárias condições de funcionamento existentes no TEEN. Acompanhou-se um processo de carregamento/d Descarregamento de mercadorias realizado manualmente por cerca de uma dúzia de homens contratados pelo exportador. Constatou-se ainda a ausência de condições de armazenamento de mercadorias sensíveis. Conforme atesta a imagem 05, o soalho do recinto beneficiou-se de um tratamento mínimo, não apresentando, por isso, condições propícias para a realização das operações propostas.

Figura 05: Vista parcial do TEEN: à esquerda – descarregamento e verificação física de mercadorias; à direita - camiões do TEEN alugados para o transporte de mercadorias.

Camiões pertencente à NCL alugado por um exportador de madeira aguardando pelo descarregamento para efeitos de verificação física.

Processo de verificação física realizado pelas autoridades alfandegárias, da agricultura, policiais afectas.



Soalho não pavimentado.

Carregamento da madeira para contentores, realizada por força humana com o auxílio de uma empilhadeira.

2.3. Implicações do TEEN sobre os custos e tempo de exportação

2.3.1. Custos decorrentes do TEEN

As taxas cobradas aos exportadores pela NCL, Lda variam de \$ 274.44 à \$ 494.00 para contentores de 20 e 40 pés, respectivamente. Estas taxas incluem os serviços de armazenagem para os primeiros cinco dias, remoção para a área de inspeção, empacotamento e desempacotamento e transporte interno. Taxas complementares são aplicadas para armazenagem a partir do sexto dia, usos complementares do espaço do armazém e movimentos adicionais. A tabela 01 a seguir especifica os valores cobradas pela NCL, Lda.

Tabela 01: Taxas cobradas no TEEN pela NCL, Lda.

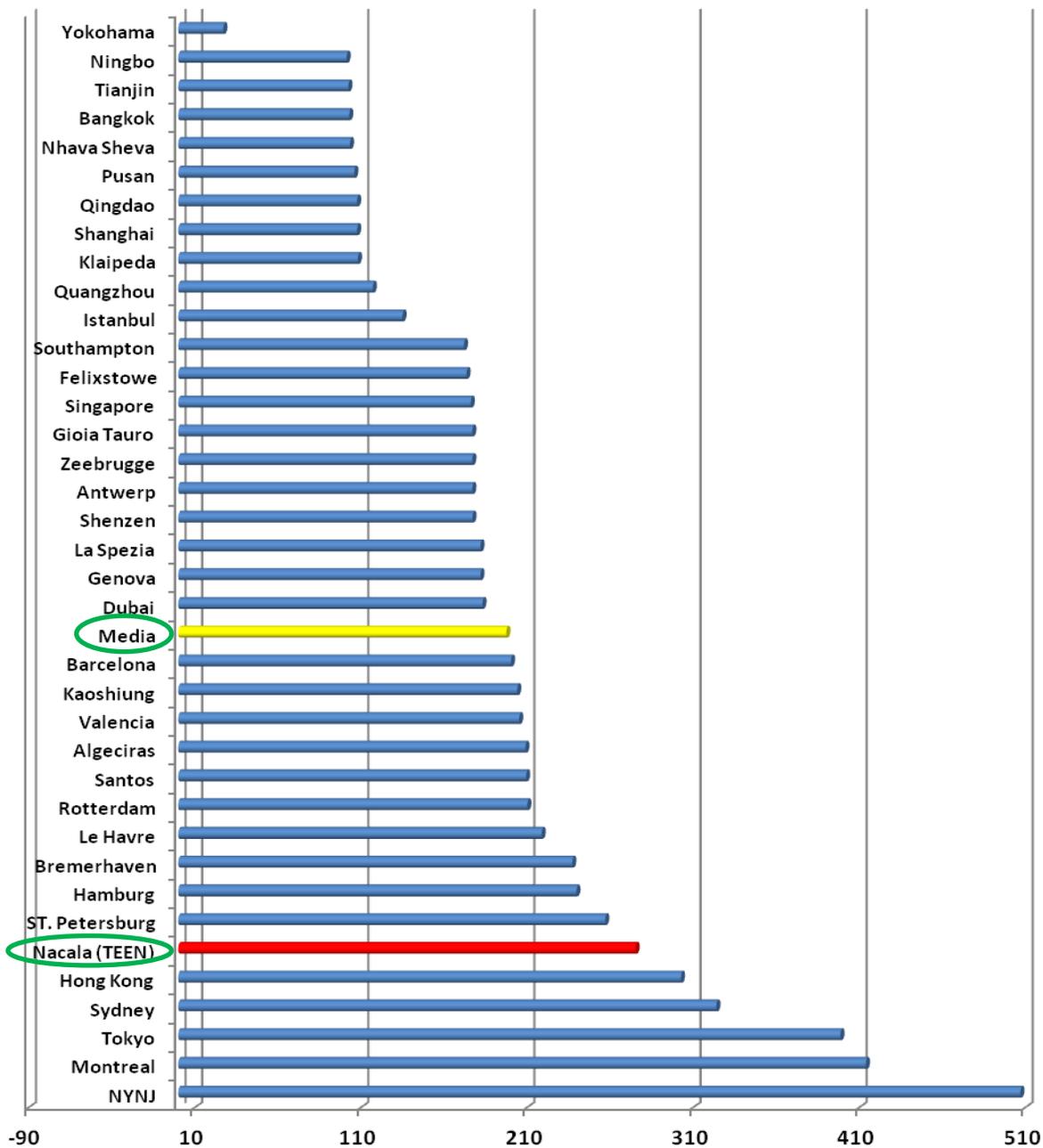
| Categoria | Descrição | Custo | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------|--------|
| | | MT | US\$ |
| Taxa do Terminal - Produtos Agrícolas, Minerais e Não Especificados | Contentores de 20 pés | 7,410.00 | 274.44 |
| | Contentores de 40 pés | 13,338.00 | 494.00 |
| Taxa do Terminal - Produtos Agrícola (Gergelim/ Farelo/Amêndoa e castanha de Cajú/ Mandioca/ Feijão Boer/ Chá/ Algodão/ Trigo/ Sacos Vazios) | Contentores de 20 pés | 7,020.00 | 260.00 |
| | Contentores de 40 pés | 12,636.00 | 468.00 |
| Armazenamento de contentores de 20 pés | Do 1º ao 5º dia | 0.00 | 0.00 |
| | Do 6º ao 15º dia | 270.00 | 10.00 |
| | Do 16º em diante | 324.00 | 12.00 |
| Armazenamento de contentores de 40 pés | Do 1º ao 5º dia | 0.00 | 0.00 |
| | Do 6º ao 15º dia | 486.00 | 18.00 |
| | Do 16º em diante | 583.20 | 21.60 |
| Movimentos Adicionais | Contentores de 20 pés | 2,160.00 | 80.00 |
| | Contentores de 40 pés | 3,888.00 | 144.00 |
| Uso do espaço no armazém | Por tonelada/dia | 50.00 | 1.85 |

Fonte: NCL Lda, 2012

Uma breve análise comparativa com as taxas médias cobradas em vários terminais do mundo revelou claramente a onerosidade das taxas impostas pela NCL, Lda aos exportadores. Os custos suportados no TEEN são superiores em cerca de 43.5% e 66.8% aos suportados em média, em 17 terminais na Europa, e 16 terminais na Ásia, respectivamente. Se se estabelecer um ranking de cerca de cerca de 37 terminais, o TEEN estaria dentre os 6 piores (a mais de 10

pontos abaixo da média) em termos de valores cobrados aos utentes. Se se acrescer as taxas cobradas no TEEN aos custos adicionais suportados pelo exportador para que tenha a sua mercadoria à bordo do Navio e pronta para partir, o cenário torna-se ainda mais preocupante.

Figura 06: Custos médios suportados nas terminais a nível mundial (em US\$)



Nota: O custo reportado para Nacala não inclui as taxas suportadas no Porto de Nacala. Porém, para todas outras terminais estão incluídas todas as taxas até o carregamento da mercadoria para o Navio.

Fonte: European Commission, 2009

2.3.2. Análise integrada da cadeia de exportação

Para efeitos da presente análise, toma-se como caso de estudo o processo de exportação de um contentor de 20 pés, realizado por um hipotético empresário baseado na província de Nampula. São descritos 7 etapas que ocorrem em 4 pontos distintos (Nampula, Porto Seco de Nacala, TEEN e Porto de Nacala).

Ao todo, são necessários cerca de \$ 3,000.00, dos quais cerca de 90% decorre da preparação de documentos, desembaraço aduaneiro e controle técnico, manuseio portuário (incluindo terminais) e transporte terrestre (do armazém ao porto). Destes, mais de 90% é imputado às operações portuárias, incluindo as operações que decorrem nos terminais (figura 09). O custo das operações no TEEN constitui cerca de 22.6% do total do custo nas operações portuárias e das terminais (figura 10).

Por outro lado, são necessários cerca de 30 dias para realizar a exportação. A principal justificação para a longevidade do processo encontra-se nas operações portuárias e das terminais, que consomem cerca de 86% do tempo total (figura 11). Mais uma vez, o TEEN destaca-se pela negativa, uma vez que influencia a morosidade do processo de tramitação em cerca de 60% do tempo despendido com as operações portuárias e das terminais (figura 12), e 52% do tempo despendido em todo processo de exportação

As figuras 07 e 08 resumem o processo de exportação usando o porto de Nacala, focalizando a atenção sobre os custos e tempo associados.

Figura 07: Processo de exportação através do Porto de Nacala (resumido)



Figura 08: Processo de exportação através do Porto de Nacala (detalhado)



Fonte: ACIANA, Agrifuturo e TEEN. Adaptado pelo autor.

Figura 09: Estrutura de custos no processo de exportação (Nacala)

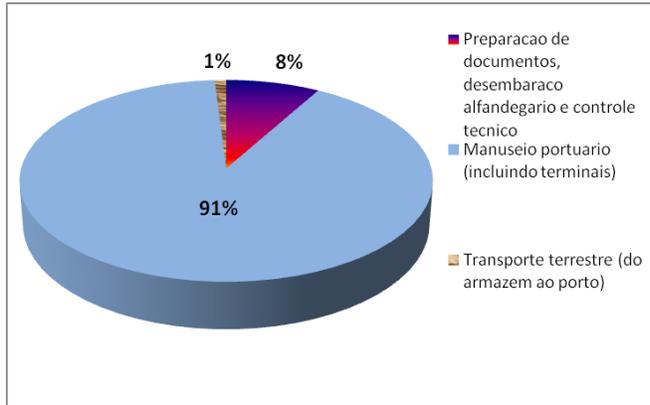


Figura 10: Estrutura de custos no manuseio portuario (Nacala)

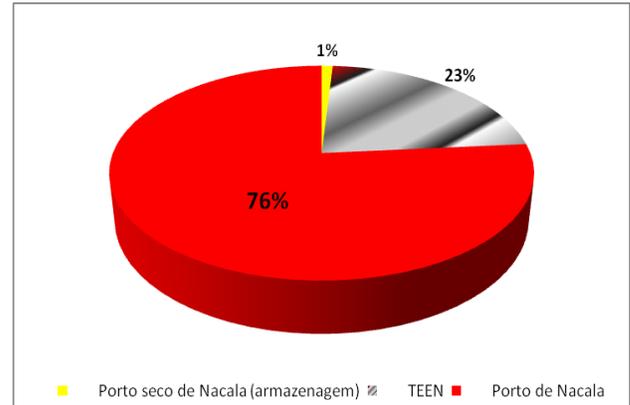


Figura 11: Distribuição do tempo no processo de exportação

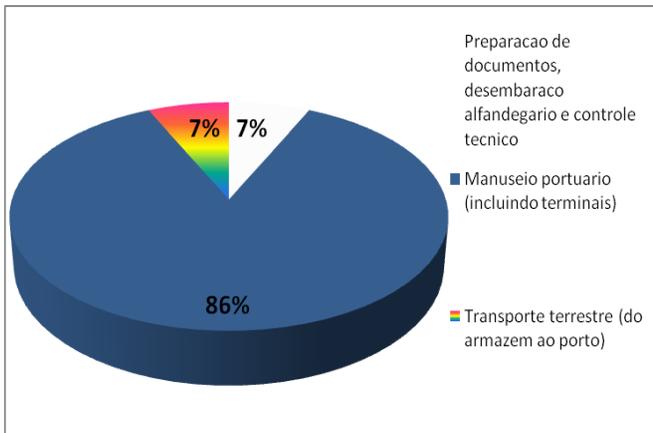
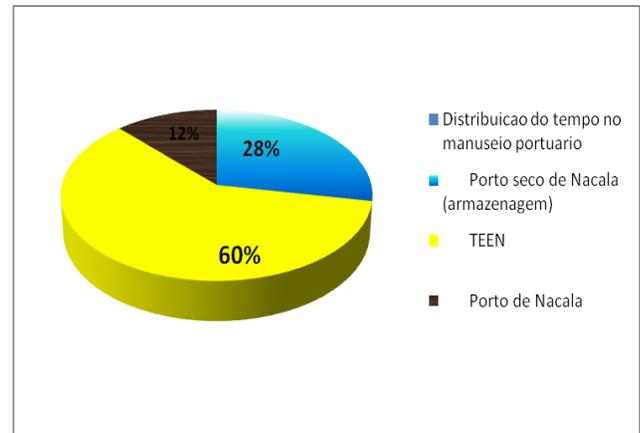


Figura 12: Distribuição do tempo no manuseio portuario



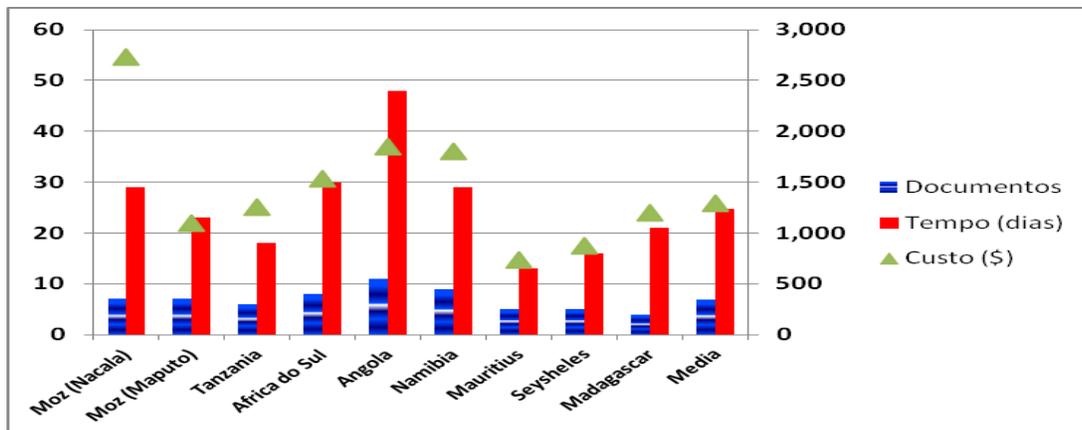
2.3.3. Análise comparativa com o Maputo e alguns países da SADC

Uma breve comparação com alguns países da região, nomeadamente, Tanzânia, Africa do Sul, Maurícias, Angola, Madagascar, Seychelles e Namíbia, permitiu concluir o seguinte:

- O custo total suportado no processo de exportação por via do Porto de Nacala é o mais elevado em relação a todos outros países analisados. 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. 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.

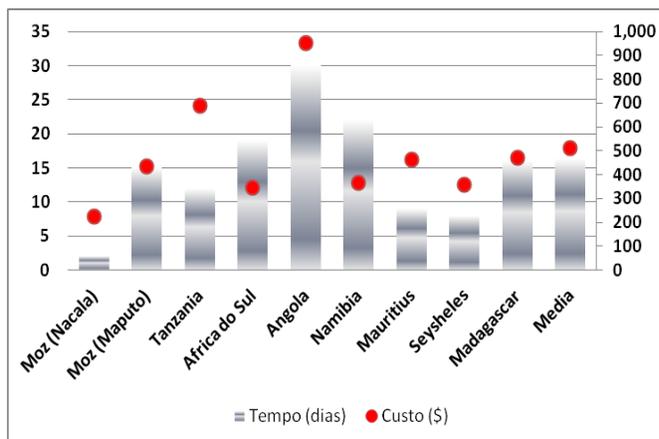
- A principal razão para o elevado custo e morosidade decorre da ineficiência nas operações portuárias e das terminais, com um contributo de cerca de 90% e 86%, respectivamente. Em Madagáscar, por exemplo, as operações portuárias e das terminais consomem apenas 9.5% do tempo total despendido, e contribuem 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 o custos superior em mais de 500% ao suportado em Maputo, Dar-es-salam e à média da região.
- Felizmente, verificou-se alguma eficiência na preparação de documentos, desembaraço alfandegário e controle técnico. O tempo despendido é inferior em mais de 80% em relação à Maputo, Dar-es-salam e à média da região. O custo associado é também reduzido: cerca de 49% em relação à Maputo, 67% em relação à Dar-es-salam e 58% em relação à média da região.

Figura 13: Processo de exportação de um contentor de 20 pés



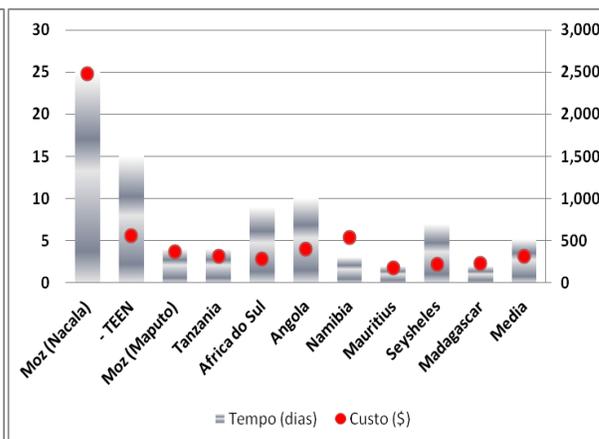
Nota: Leitura do número de documentos e tempo feito no eixo da esquerda. Leitura do custo feito no eixo da direita.
 Fonte: Doing Business 2012

Figura 14: Preparação de documentos, desembaraço alfandegário e controle técnico



Fonte: DB 2012

Figura 15: Manuseio portuário (incluindo nas terminais)



2.3.4. Impacto sobre o Doing Business

Para uma melhor percepção do que as presentes constatações significam, efetuou-se uma breve simulação do que seria a posição de Moçambique no indicador “Comércio Transfronteiriço”¹ do relatório do Doing Business (DB)², se os dados lá constantes fizessem referência às condições de realização de uma exportação por via do Porto de Nacala.

Para tal, analisou-se o impacto das exigências de procedimentos para exportar determinado lote de produtos contentorizado, exportado por via do Porto de Nacala, começando pelo acordo contratual entre as duas partes à entrega dos produtos. Noutros termos, analisou-se o impacto sobre o número de documentos, tempo e custo associado aos processos de preparação de documentos, desembaraço aduaneiro, controle técnico, manuseio portuário (incluindo terminais) e transporte terrestre (dos armazéns ao porto). Importa referir que o ponto de partida corresponde ao levantamento feito pelo *Doing Business* na Cidade de Maputo, isto é, documentos, tempo e custo de exportação/importação por via do Porto de Maputo.

As constatações resumem-se no seguinte:

¹ O indicador “Comércio Transfronteiriço” compila as exigências de procedimento para exportar e importar determinado lote de produtos. Cada procedimento oficial para exportar e importar os produtos é registado, desde o acordo contratual entre as duas partes, até a entrega dos produtos, juntamente com o tempo e o custo necessários até que todo o processo seja completado.

² O DB é um relatório produzido anualmente pelo Banco Mundial. Fornece um ranking global baseado em medidas objectivas das regulamentações aplicáveis às empresas e seu cumprimento em 183 países.

- Moçambique encontrar-se-ia 15 posições abaixo da actual posição (isto é, posição 151) no ranking do indicador (figuras 16 e 17);
- A posição no ranking geral do DB deteriorar-se-ia em duas posições, passando da actual posição 139 para 141;
- A nível da SADC, passaria da 5ª para a 10ª posição, somente a frente de países do *hinterland*, (Zâmbia, Zimbabwe e Malawi) e de países com (ou recém saídas de) graves crises/instabilidades sociais e políticas (RDC e Angola);
- A distância da posição de Moçambique em relação à média passaria de 1 para 6 posições.

Em suma, constatou-se a fraca competitividade das exportações de Moçambique por via do Porto de Nacala.

Tabela 02: Impacto das constatações em Nacala sobre o Doing Business

| | Comércio transfronteiriço | | | | | | | Classificação do comércio transfronteiriço |
|------------------------|---------------------------|--------------|----------------------------|---------------------|--------------|----------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| | Exportação | | | Importação | | | Facilidade no comércio transfronteiriço (percentil) | |
| | Documentos (número) | Tempo (dias) | Custo (US\$ por contentor) | Documentos (número) | Tempo (dias) | Custo (US\$ por contentor) | | |
| Moçambique (DB 2012) | 7 | 23 | 1,100 | 10 | 28 | 1,545 | 0.64 | 136 |
| Moçambique (simulação) | 7 | 29 | 2,730 | 10 | 28 | 1,545 | 0.73 | 151 |

Nota: O indicador “Comércio Transfronteiriço” contempla também o número de documentos, tempo e custo para proceder a uma importação. Porém, o presente estudo limita-se a análise do processo de exportação, sujeita ao novo terminal. Neste sentido, para efeitos de simulação do impacto no DB, manteve-se constante os dados do DB 2012 relativos à exportação.

Figura 16: Ranking DB 2012 na SADC

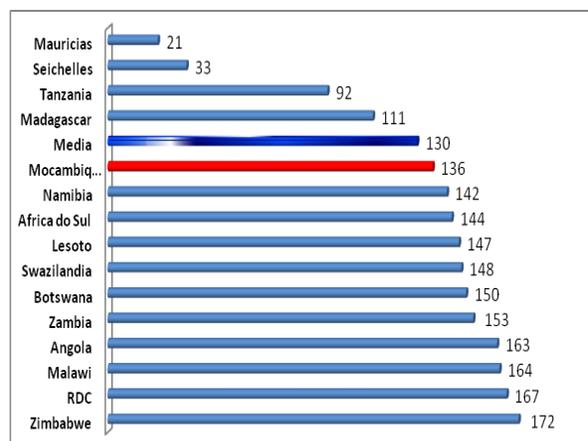
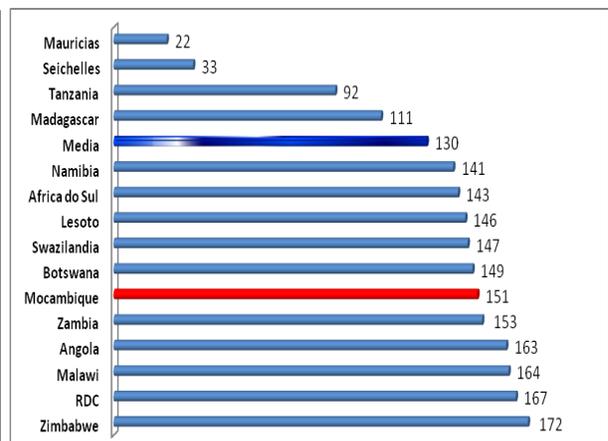


Figura 17: Ranking DB 2012 na SADC (simulado)



Parte III – Conclusões e Recomendações

3.1. Conclusões

A análise da competitividade das exportações de Moçambique, centrada no corredor de Nacala, permitiu concluir o seguinte:

- O comportamento do volume de carga contentorizada a nível dos portos nacionais, da região e do mundo ilustram claramente a necessidade do país se preparar do ponto de vista logístico para fazer face aos desafios daí decorrentes. Um deles inclui certamente a criação de terminais mais espaçosos e serviços complementares.
- A criação do TEEN permitiu uma maior concentração dos serviços prestados ao exportador, facto que trouxe vantagens tanto ao exportador como para o Estado. Para o Estado, o TEEN resultou numa maior segurança, menor probabilidade de corrupção, acompanhamento integrado das operações de exportação. Para o exportador, o TEEN permitiu a redução da complexidade para a obtenção de documentos e maior segurança nas operações envolvendo outros agentes do Estado, para além das autoridades portuárias.
- Todavia, o processo de exportação, que já era descrito como complexo, tornou-se mais moroso e oneroso com a entrada em vigor da Ordem de Serviço 4/GD/DGA/2012 que obriga a utilização do TEEN, reduzindo assim a competitividade das exportações nacionais.

3.2. Recomendações

Aos fazedores de política:

- Recomenda-se a liberalização do sector de provisão de serviços de terminais portuários. O incremento da concorrência resultante proporciona ganhos a nível micro e macroeconómico. A nível micro, salienta-se a melhoria da qualidade de serviços proporcionados aos utentes dos terminais, a redução dos custos e tempo de exportação, a transferência de tecnologias e capacidades, e o processo acelerado de inovação. A nível macro, destaca-se incremento da competitividade das exportações, o crescimento do volume de investimento e a melhoria no desempenho económico.
- Recomenda-se o incremento da transparência na atribuição de licenças aos operadores dos terminais. Uma vez liberalizado, o processo de concessão da licença deverá obedecer critérios claros e devidamente regulamentados.

Ao sector privado:

- A manutenção de um diálogo com o sector público que assegure um bom ambiente de negócios no geral, e a implementação das recomendações acima, em particular.