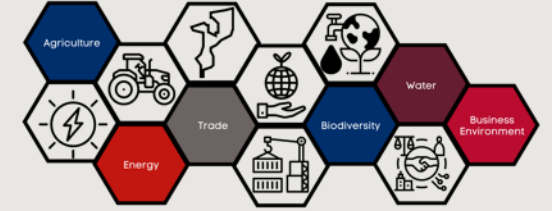




USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE



Actualização do Estudo do Corredor de Nacala da USAID em 2018

- Graham Smith

Janeiro de 2025



SPEED | Supporting the Policy Enabling Environment for Development

1. Relatório das consultas conduzidas com os principais intervenientes do corredor
2. Apresentação das principais constatações e recomendações do estudo
3. Esclarecimento das intervenções políticas de elevada prioridade
4. Discussão sobre as propostas apresentadas
5. Definição dos próximos passos.

AGENDA



Contextualização

Contextualização



- Actualização do estudo feito pelo SPEED+ em 2018 sobre o Corredor de Nacala;
- Colaboração entre a USAID e a Autoridade Aduaneira e de Proteção Fronteiriça dos EUA (USCBP);
- **Objectivo:** Identificação das possíveis áreas de intervenção futura com vista a acelerar o desenvolvimento do Corredor de Nacala:
 - Melhoria do comércio e trânsito;
 - Foco nos processos e procedimentos aduaneiros.



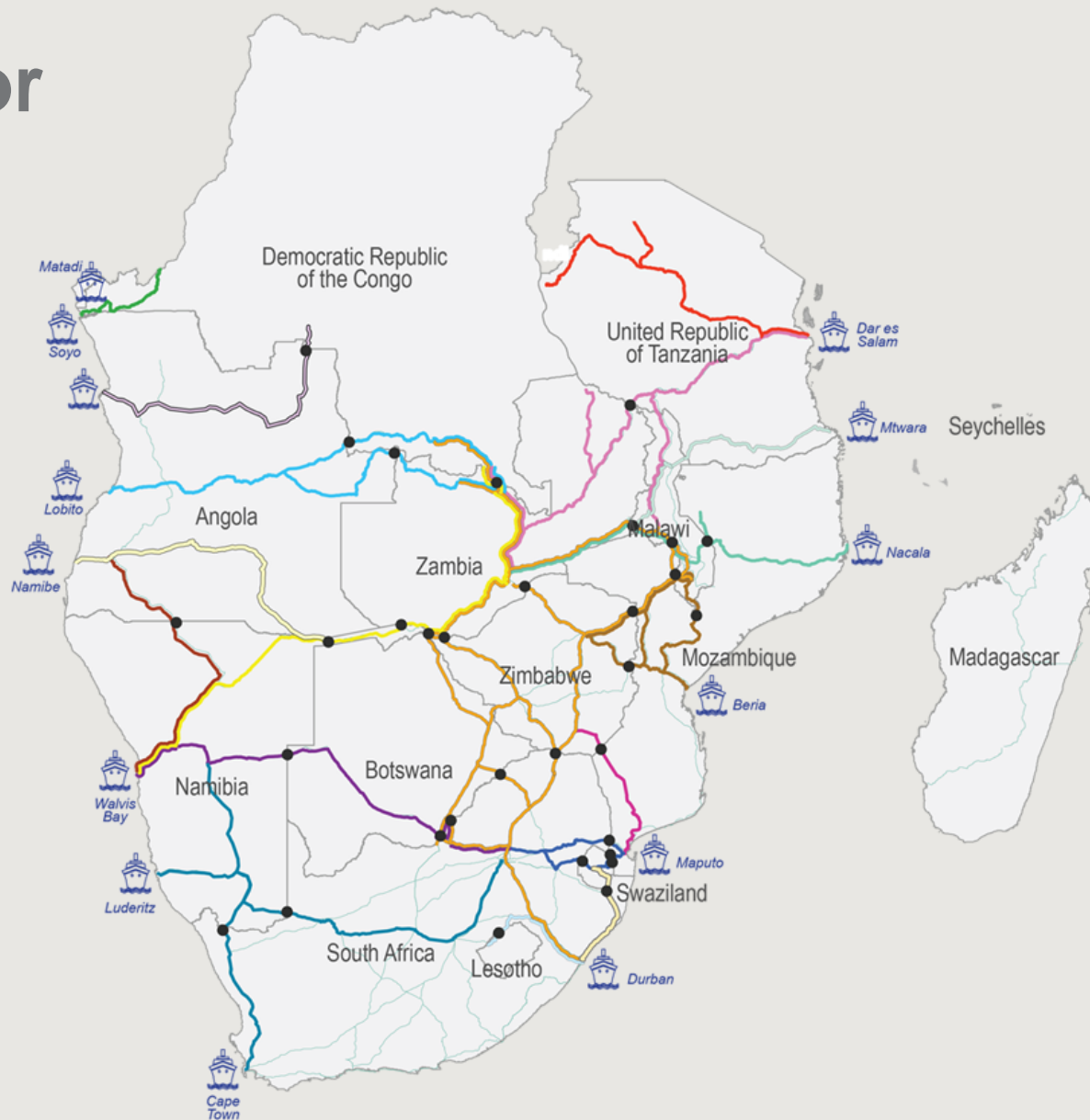
Descrição do Corredor

Descrição do Corredor

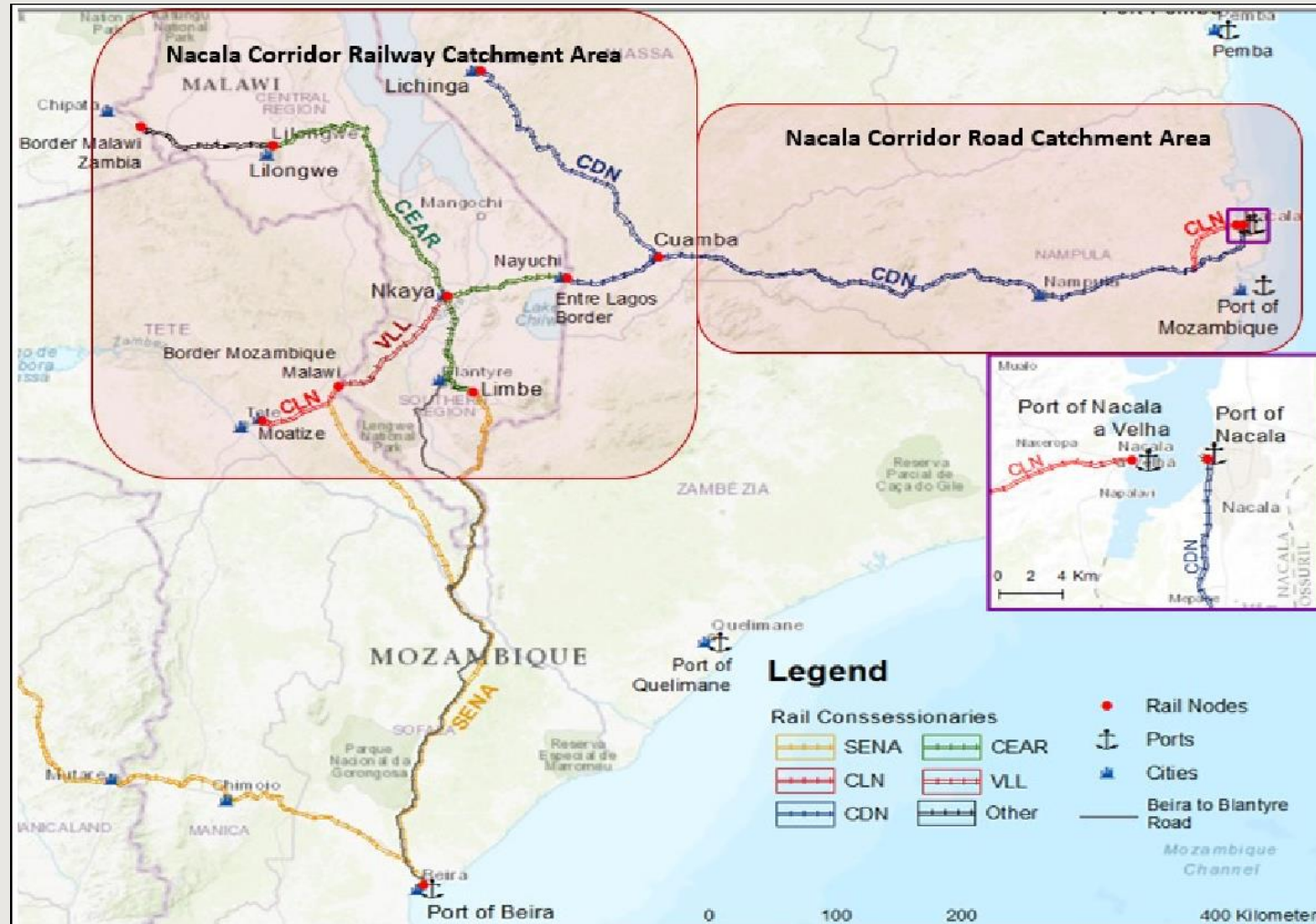
Principais Corredores Comerciais da Região da SADC

Legend

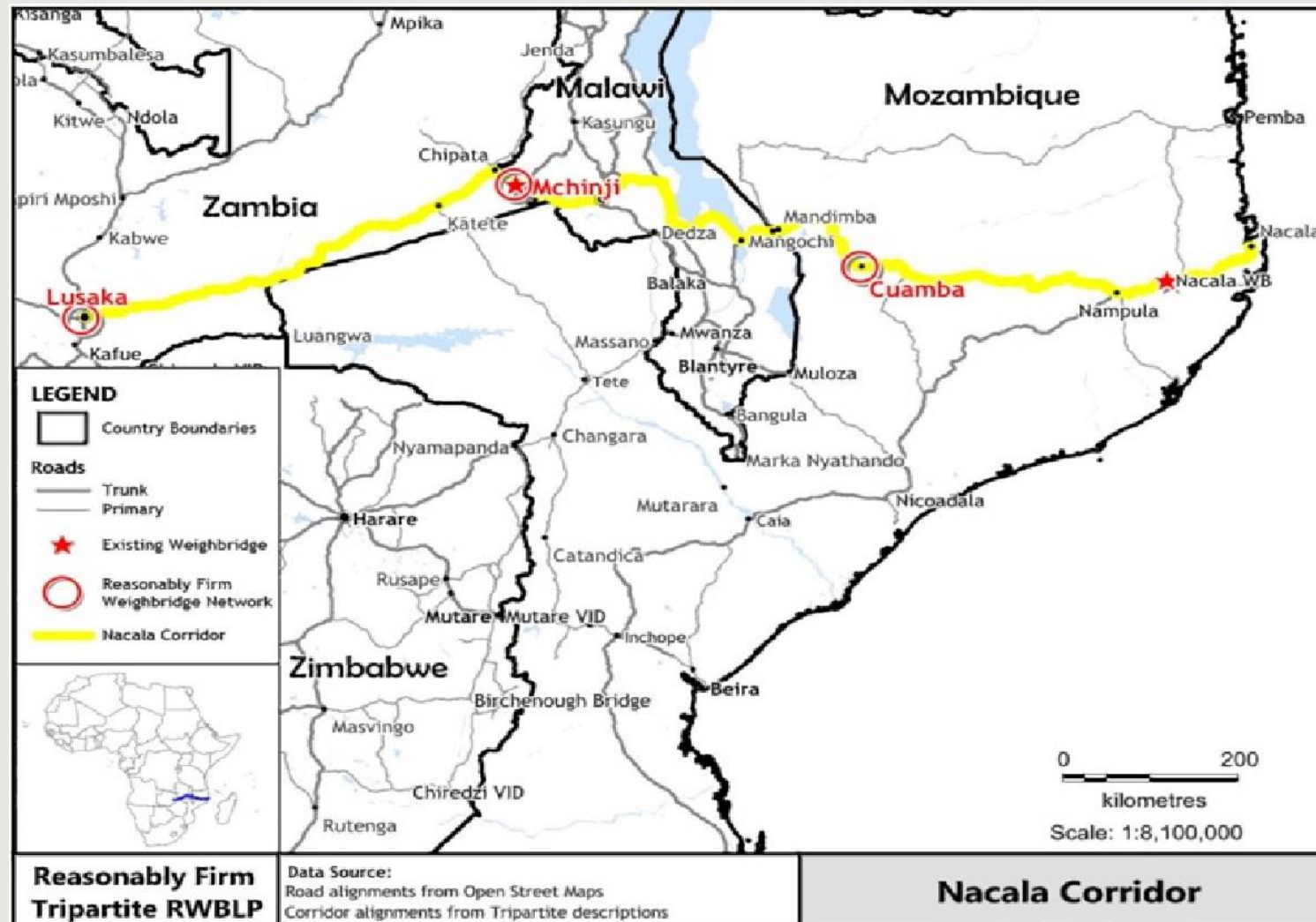
- | | | | |
|--|---------------|--|-----------------|
| | Main Roads | | Lobito-Benguela |
| | Bas Congo | | Malange |
| | Central | | Maputo |
| | Dar es Salam | | Maseru-Durban |
| | Limpopo | | Manzini-Durban |
| | Mtwara | | Trans-Cunene |
| | Nacala | | Trans-Kalahari |
| | Namibe | | Trans-Orange |
| | North-South | | Border Gates |
| | Trans-Caprivi | | |



Descrição do Corredor | Ferroviário



Descrição do Corredor | Rodoviário





Principais Marcos Históricos

Principais Marcos Históricos do Corredor de Nacala



1951: Abertura do porto de Nacala para o tráfego marítimo.

1984 a 1996: Reabilitação do porto de Nacala com financiamento do Governo da Finlândia.

2010: A Vale adquiriu uma participação maioritária numa concessão existente do Porto e da Linha Férrea de Nacala.

2015: A Vale vendeu metade das suas acções ao conglomerado japonês Mitsui.

2017: A concessão do consórcio Vale-Mitsui para operar no Porto Geral de Carga de Nacala terminou, com as operações portuárias a reverterem para os CFM.

2021: O consórcio Vale-Mitsui vendeu a concessão à Vulcan Resources, uma subsidiária do conglomerado indiano Jindal, por 270 milhões de dólares.

2023: O Governo de Moçambique conclui uma modernização significativa do porto de Nacala através de um financiamento misto com o Governo do Japão.

2024: O Governo de Moçambique manifesta a sua intenção de concessionar o porto de Nacala a um operador portuário internacional devidamente qualificado.

Investimentos Estratégicos Recentes

Investimento da Vale de 7 bilhões de USD nas seguintes áreas:

- Mina de carvão metalúrgico em Moatize;
- Construção e modernização de 912 km de linha férrea de transporte pesado de mercadorias de Moatize a Nacala-A-Velha;
- Construção de um novo terminal de exportação de carvão com capacidade para 22 milhões de toneladas por ano em Nacala-A-Velha; e,
- Modernização das linhas secundárias de Cuamba-Lichinga em Moçambique e Nkaya-Mchinji e Nkaya-Sandama no Malawi.

Os Governos de Moçambique, Malawi e Zâmbia investiram mil milhões de dólares em 1.000 km de estradas principais, 350 km de estradas secundárias e 3 postos fronteiriços de atendimento único (OSBPs) em Mwami/Mchinji, Mandimba/Chiponde e Milange/Mulosa.

GdM investiu 273,6 milhões de dólares na modernização do Porto Geral de Carga de Nacala.



Desempenho do Corredor de Nacala: Dados Recentes

Indicadores-Chave de Desempenho Base (2017) vs Dados Recentes	Base (2017)	Dados Recentes
Vazão Portuária (mtpa)	2,20	2,70 (2022)
Tráfego Portuário em Moçambique (mtpa)	1,90	2,45 (2022)
Tráfego de trânsito portuário (mtpa)	0,32	0,25 (2022)
Tráfego ferroviário (mtpa)	0,40	0,37 (2022)
Tráfego ferroviário em Moçambique (mtpa)	0,08	0,12 (2022)
Tráfego de trânsito ferroviário (mtpa)	0,32	0,25 (2022)
Custo de transporte rodoviário: Nacala-Blantyre (US\$/t)	118	125 (2019)
Custo de transporte ferroviário: Nacala-Blantyre (US\$/t)	74	63 (2024)
Tempo de permanência no porto: Terminais de carga (dias)	10	7 (2024)
Tempo de trânsito rodoviário: Nacala-Blantyre (dias)	4,3	2,1 (2024)
Tempo de trânsito rodoviário: Nacala-Blantyre (dias)	6,8	1,5 (2024)

Desempenho do Corredor de Nacala: Dados Recentes



O investimento massivo em infraestruturas, estimado em cerca de **8,25 mil milhões de dólares** americanos nos últimos **10 anos**, transformou a espinha dorsal do corredor, a ponto da infraestruturização do porto já não constituir um constrangimento significativo para o corredor.

O investimento em infraestrutura não foi acompanhado por políticas agrícolas complementares, com uma fraca gestão de cadeias de valor agrícolas-chave, nomeadamente o feijão bóer e a castanha de cajú, resultando na retirada de grandes empresas internacionais destes mercados.

O investimento em infraestruturas também não foi combinado com políticas comerciais complementares, com a sobreposição de custos desnecessários, através da utilização contínua do Terminal Especial de Exportação de Nacala (TEEN) e de alegações de barreiras não comerciais (BNT), que são comuns no corredor.

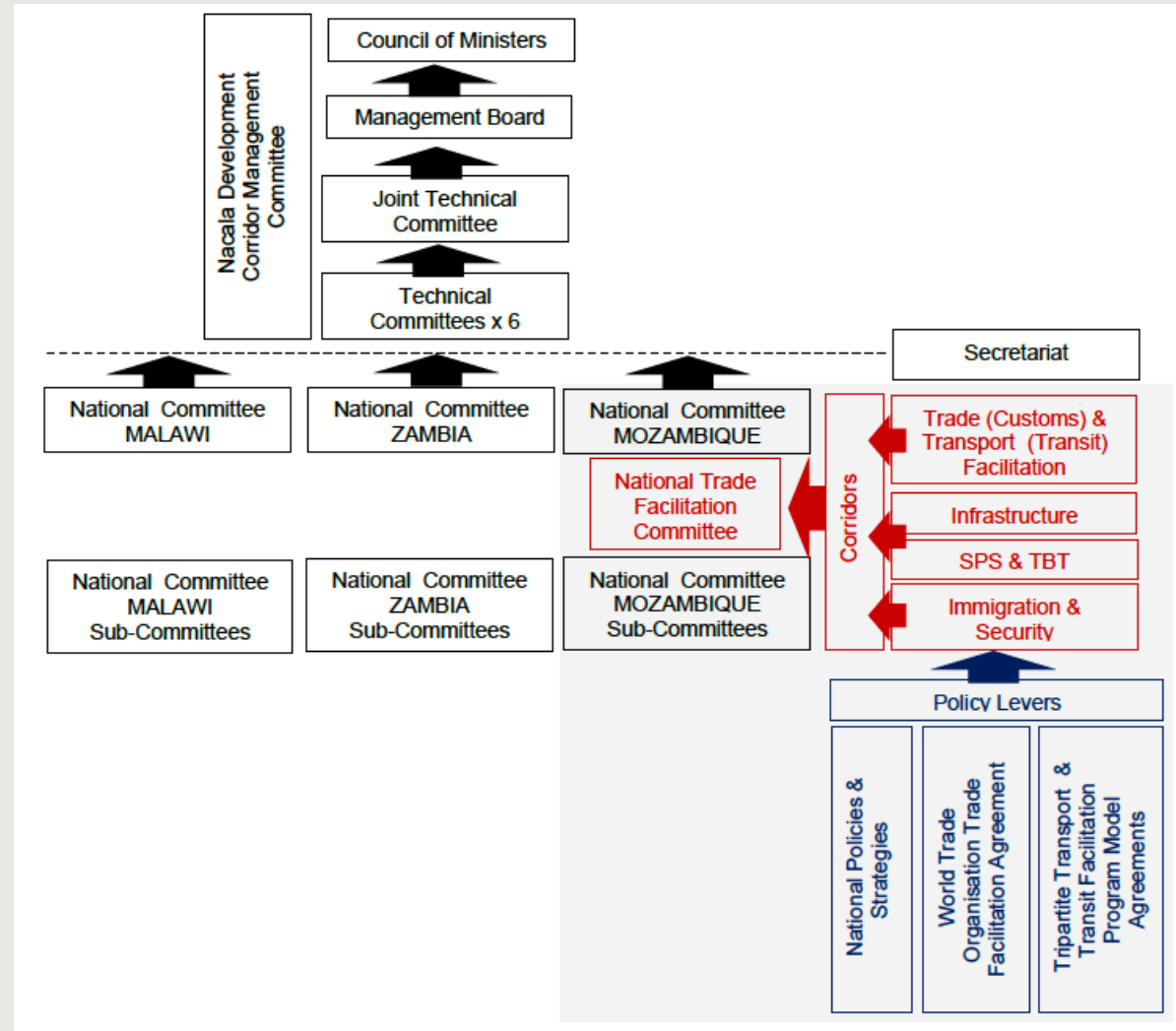
Apesar da clara competitividade da rota do Corredor de Nacala em termos de tempo e custos de transporte e logística, o corredor enfrenta dificuldades em atrair mercados de cargas para além do Malawi porque ainda não atingiu as economias de escala e os limiares de aglomeração dos Corredores de Dar es Salaam, Durban e Beira.

Estratégia de comércio e investimento

- O GdM apoia um sistema de comércio multilateral baseado em regras e é signatário do Acordo de Facilitação do Comércio da OMC (WTO-TFA), a Área de Livre Comércio Continental Africana (AfCFTA) e Protocolo de Transporte e Trânsito (TTTFP), mas os esforços para cumprir os requisitos são um trabalho em curso;
- O Governo de Moçambique adoptou uma nova lei sobre o investimento privado em 2023 e um pacote de medidas de aceleração económica (PAE), em 2022, ambos considerados favoráveis ao mercado;
- O Governo de Moçambique continua a desenvolver a Janela Única Electrónica (JUE), criou um Sistema Nacional de Qualidade (SINAQ) e operacionalizou a Autoridade Reguladora da Concorrência (ARC);
- O Governo de Moçambique reformou a entidade reguladora dos transportes terrestres (INATRO), operacionalizou a entidade reguladora dos transportes marítimos (INTRANSMAR) e está a criar a entidade reguladora dos portos e caminhos-de-ferro (IFEPOM).



Estrutura para o desenvolvimento do corredor - NDCMC



- Os países signatários criaram o NDCMC.
- Disposição Única do novo acordo.
- Estruturas do Acordo ligadas às estruturas criadas para o WTO-TFA and TTTFP.
- Proposta de criação de um Subcomité do corredor no âmbito do NTFC (apoio ao programa WB-SATCP).
- As medidas políticas para informar a nova estrutura incluem Estratégias Nacionais, o WTO-TFA, AfCFTA and TTTFP.

Prioridades Identificadas pelos Stakeholders



Com base nas consultas feitas aos principais stakeholders, são recomendadas 8 intervenções :

Comité Nacional para a Facilitação do Comércio(NFTC) - **OPORTUNIDADE IMEDIATA**

- Implementação do TTTFP em Moçambique.
- Implementação do WTO-TFA em Moçambique.
- Implementação da Convenção IMO-FAL MSW em Moçambique.
- Implementação de Sistemas de Infra-estruturas de Qualidade em Moçambique.

Instituição de Gestão do Corredor de Nacala (CMI) - **OPORTUNIDADE A CURTO PRAZO**

- Estabelecimento do CMI para o Corredor de Nacala.
- Mitigação do risco de má governação e de crescimento nas principais cadeias de valor agrícolas.
- Eliminação dos obstáculos para permitir o “investimento verde” no subsector florestal.
- Identificar, enquadrar e promover potenciais projectos/grupos “económicos” âncora no corredor.









Propostas da equipa do USCBP

Os pedidos de categoria C para apoio técnico no âmbito do Acordo de Comércio Livre da WTO-TFA TA em Moçambique são abrangidos por três artigos, nomeadamente as Decisões Antecipadas, a Cooperação entre Agências Fronteiriças e a Janela Única, todos eles envolvendo significativamente as Alfândegas.

As propostas gerais da equipa do USCBP relativas a melhorias nos processos e procedimentos aduaneiros incluem:

- Reforçar o modelo “Customs House”;
- Reforçar o envolvimento do CBP;
- Padronização dos protocolos aduaneiros;
- Utilizar a SEW como um mercado para fazer conectar empresas privadas a contratos com a administração pública;
- Adotar o modelo de comércio e TED do CBP para Moçambique;
- Aplicar o manual ACQI do CBP e do pré-despacho de mercadorias em trânsito nas fronteiras; e,
- Destacar um Adido do CBP na Embaixada dos EUA em Moçambique.

Quadro do “Plano de Ação”

DATA NEEDS & SYSTEMS	MARINE TRANSFER	PORT ENTRY & EXIT	PORT PROCESSES	PORT CUSTOMS CLEARANCE	LAND TRANSIT	BORDER CLEARANCE	LAND TRANSIT	ICD ENTRY & EXIST PROCESSES
								
DATA NEEDS & PRIMARY USERS	HARBOUR MASTER							
	SHIPPER							
	PORT MANAGER							
	VERTICALLY INTEGRATED SHIPPER							
	FREIGHT FORWARDER							
SYSTEMS USED BY USERS	MSW SYSTEM (1) - DIGITALISED FAL FORMS							
	PORT COMMUNITY SYSTEM (2)							
	ELECTRONIC CUSTOMS MANAGEMENT SYSTEM (3)							
	CARGO TRACKING SYSTEM (4)							
	CUSTOMS BOND GUARANTEE SYSTEM (5) - INCLUDING CARGO SEALS							
	DIGITAL LINKED WEIGHBRIDGE SYSTEM (6)							
	CORRIDOR MONITORING SYSTEMS (7) - INCLUDING CTMS* & CTO** & NTB REPORTING MECHANISM						TRADE SINGLE ELECTRONIC WINDOW SYSTEM (8)	
	SMART CONTAINER SYSTEM (9)							
	PORT COLLABORATIVE DECISION MAKING SYSTEM (2)							
	UNITED NATIONS CENTRE FOR TRADE FACILITATION AND ELECTRONIC BUSINESS (UN/CEFACT) STANDARDS							
OVER-SIGHT AGENCY	INTRANSMAR			IFEPOM (PORT)	DGA (MCNET)	MTC (PERMITS, CTMS & CTO) INATRO (ROAD) & IFEPOM (RAIL) POLICE ANE / INOQ (WEIGHBRIDGES) MIC (NTB M'SM)	DGA (MCNET)	-
	OPERATIONAL DIGITISED SYSTEMS					PLANNED DIGITISED SYSTEMS		

*Corridor Trip Monitoring System (also sometimes referred to as Corridor Tracking and Management System) and **Corridor Transport Observatory

Resumo das Propostas de Intervenção

Intervenção	Agência de Supervisão	Objectivo	Grau de prioridade	Justificação da Classificação
Janela Única Marítima (1)	INTRANSMAR	Estabelecer uma Janela Única Marítima para os portos de Maputo, Beira e Nacala em Moçambique.	Alta	A INTRANSMAR assinalou esta questão como uma prioridade máxima.
Sistema Portuário Comunitário (2)	INSTRANSMAR	Estabelecer sistemas de comunicação electrónica entre os portos de Maputo, Beira e Nacala em Moçambique.	Média	Está a ser desenvolvido um PCS em torno das TOS dos CFM, que está actualmente a ser implementado
Sistemas de Gestão Aduaneira Electrónica (3), Janela Única de Comércio (7) e Pagamento Electrónico Transfronteiriço (10)	DGA / MCNET	Janela Única Electrónica - Programa Piloto para alargar a participação ao Ministério do Mar, das Águas Interiores e das Pescas, ao Instituto Nacional de Inspeção do Pescado e ao Ministério da Agricultura e do Desenvolvimento Rural.	Alta	O MIC-NTFC (e a MCNET) identificaram como máxima prioridade a necessidade de se expandir digitalmente a JUE para os Departamentos e Agências-chave de Supervisão (MDAs).
Sistemas de rastreio de cargas (4) e de garantia de caução aduaneira (5)	DGA / MCNET	Integração dos sistemas de rastreio de carga existentes em Moçambique com a dos países vizinhos.	Baixa	Esta intervenção está a ser implementada pelo Programa de Comércio e Conectividade da África Austral (SATCP), financiado pelo Banco Mundial.
Sistema digital de controlo de pesos automatizado de pontes (6)	ANE / INNOQ	Substituição de balanças analógicas por balanças digitais ligadas electronicamente ao longo dos corredores regionais de comércio e transporte.	Baixa	O foco atual da ANE / INOQQ é a implementação de melhorias planeadas na instalação e manutenção das básculas analógicas existentes.

Summary of Recommended Interventions

Intervenção	Agência de Supervisão	Objectivo	Grau de prioridade	Justificação da Classificação
Sistema de Monitorização de Corredores (8.1) CTMS	INATRO	Cumprimento das Leis e Acordos Modelo do TTTFP. Acelerar a implementação do CTMS em Moçambique.	Alta	O INATRO reconhece que a implementação das Leis e dos Acordos do Modelo TTTFP em Moçambique precisa de ser acelerada. O INATRO e o MTC, reconhecem a importância de acelerar a implementação do CTMS nas fronteiras de Moçambique de elevada prioridade.
Sistema de Monitorização de Corredores (8.2) CTO	MTC	Estabelecer um CTO para os principais corredores regionais de comércio e transporte de Moçambique - programa-piloto para o Corredor de Nacala.	Alta	O MTC notou que um CTO é o instrumento padrão usado para medir o desempenho do corredor e consideraria tal intervenção de prioridade elevada assim que o Secretariado do CMI do Corredor de Nacala for estabelecido.
Sistema de Monitorização de Corredores (8.3) Mecanismo NTB	MIC	Estabelecer uma plataforma nacional de NTB para complementar o Mecanismo de Relato de NTB da UA-UNCTAD	Alta	O MIC manifestou interesse em avaliar a necessidade e o âmbito de um mecanismo nacional de reporte de NTB.
Sistemas de contentores inteligentes (9)	INTRANSMAR	Integração de sistemas de contentores inteligentes implementados pelo sector privado nas plataformas de Gestão de Resíduos Sólidos (MSW) e Sistemas de Controlo de Processos (PCS) estabelecidos pelas autoridades públicas	Baixa	Este tipo de intervenções é tipicamente implementado pelas empresas de transporte marítimo globais, portanto não é um alvo para instituições do sector público..

Obrigado!

USAID's Supporting the Policy Enabling Environment for
Development Program | SPEED

Anexo: Sistemas que sustentam o 'Plano de Ação'

Dez (10) sistemas-chave que sustentam a eficiência dos corredores comerciais, nomeadamente

- 1.Janela Única Marítima (MSW):** Intercâmbio de informações digitais entre navios e operadores portuários;
- 2.Sistema Portuário Comunitário (PCS):** Comunicação electrónica entre os utentes do porto, os operadores, as alfândegas e outros organismos;
- 3.Sistema Aduaneiro Electrónico (SCE):** Faz a recolha de declarações aduaneiras, gestão de manifestos, avaliação aduaneira, pré-despacho, cobrança de direitos, taxas e gestão de riscos;
- 4.Sistema de Rastreo de Cargas (CTS):** Monitoriza o movimento e a localização das mercadorias durante o transporte utilizando tecnologias GPS e etiquetas RFID;
- 5.Sistema de Garantia de Caução Aduaneira (SGFC):** Cauções que funcionam como garantia em caso de desvio ilegal da carga ou de qualquer outra transgressão aduaneira;
- 6.Sistema de Balança Digital (DWS):** Pontes automatizadas que funcionam de forma independente e controlam electronicamente o peso dos camiões numa rota;
- 7.Sistema de Monitorização de Corredores (CMS):** Permite a digitalização de protocolos fronteiriços através do intercâmbio electrónico de documentação comercial entre o operador de transportes, o viajante e as agências fronteiriças;
- 8.Janela Electrónica Única de Comércio (TSEW):** Permite que as partes envolvidas no comércio internacional apresentem informações padronizadas num ponto de entrada único para cumprir os processos regulamentares relacionados com o comércio;
- 9.Sistema de contentores inteligentes (SCS):** Utiliza tecnologias avançadas para melhorar a visibilidade da carga, reduzir o risco de roubo ou danos e aumentar a eficiência global das operações de transporte e logística num corredor;
- 10.Sistema de Pagamento Electrónico Transfronteiriço (CBEPS):** Permite a ligação em tempo real de pagamentos entre contas bancárias em diferentes países, permitindo maior poupança através da eliminação de taxas desnecessárias, tarefas morosas e lentidão na liquidação dos pagamentos.