

MARINHA MERCANTE COMO UM DOS FACTORES IMPULSIONADORES DE DESENVOLVIMENTO

Arlindo Zandamela

Instituto Nacional das Comunicações de Moçambique (INCM)

Lisboa, Portugal

Zandamela.arlindo@gmail.com

Sumário

- Introdução
- Contexto Continental e Regional
- Contexto Nacional
- Desafios e o Papel dos Transportes Marítimos
- Considerações Finais

Introdução

Introdução

- **O mar ocupa 2/3 do nosso planeta e oferece um enorme potencial para servir de via de transporte de pessoas e bens, com extensos recursos que permitem o desenvolvimento sustentável de várias actividades económicas para o benefício de toda a sociedade;**
- **A indústria marítima registou ao longo do último século, uma tendência crescente de transporte de volumes do comércio resultante do crescimento das indústrias e da liberalização das economias nacionais, impulsionando o comércio livre e o aumento da procura de produtos de consumo. Por outro lado, os avanços registados na tecnologia traduziram numa maior eficiência do transporte marítimo com destaque para o transporte porta a porta;**

Introdução

- **Mais de 90% do comércio mundial é transportado por via marítima, contribuindo só o frete em cerca DE US\$ 1.000 bilhões de dólares, equivalente a 5% do total do valor do comércio mundial, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento UNCTAD;**
- **Em termos de carga, o comércio marítimo global, atingiu em 2011, a cifra de 35.55 bilhões de toneladas transportadas, das quais África contribuiu com cerca de 12% em exportações e por sua vez a COMESA com cerca de 5%;**

Introdução

- **Ao longo das últimas quatro décadas, o tráfego marítimo cresceu em mais de 400% ou seja cerca de 6 mil biliões toneladas-quilómetros em 1965, para cerca de 125 mil biliões de toneladas-quilómetro em 2012;**
- **O transporte de carga contentorizada revolucionou o transporte marítimo global com a introdução de navios porta contentores de 10.000 TEUs (unidades de contentores equivalentes a vinte pés), contra os de tipo Panamax de 4.400 TEUs usados há 20 anos atéás, com grandes benefícios em termos de economia de escala.**

Introdução

- **Esta tendência de navios gigantes irá aumentar a competitividade, exigindo melhores infra-estruturas, uso de tecnologias de ponta e maiores produtividades dos portos;**
- **A indústria de construção naval, emprega cerca de um bilhão de funcionários de diversas especialidades, contribuindo com um volume de negócios da ordem de US\$ 400 mil milhões;**
- **O turismo marítimo abarca cerca de 52 milhões de empregos, com um volume de negócios da ordem de US\$ 480 mil milhões;**

Introdução

- **A biotecnologia marinha é um sector emergente com um crescimento previsto de 10% por ano e um mercado global de US\$ 20 mil milhões;**
- **Contudo, no contexto do aumento do comércio mundial e da concorrência, as actividades humanas estão a exercer uma pressão ambiental que ameaçam a ecologia marinha e a actividade marítima sustentável.**
- **A procura crescente de transportes marítimos, de turismo, de desenvolvimento costeiro, de pesca e aquacultura, de segurança, de vigilância, começam a constituir uma ameaça para o ambiente marítimo e para a biodiversidade.**

Contexto Continental e Regional

Contexto Continental e Regional

- As infra-estruturas de transportes estão essencialmente desenhadas para servir as necessidades e os interesses de exportação e importação dos países desenvolvidos em detrimento de interesses nacionais;
- No âmbito do programa de integração económica regional, a liberalização do comércio e serviços, iniciada em 2008, incluindo a cabotagem marítima, que outrora era reservada a armadores nacionais, passou a enfrentar maior concorrência e abrandamento dos valores dos fretes marítimos e, por conseguinte, nos preços dos produtos e bens.

Contexto Continental e Regional

- O transporte marítimo é o meio mais utilizado para o escoamento de cargas a granel e geral, entre o continente e o resto do mundo;
- O tráfego marítimo representa 80% do total do comércio de África transportado por todos os modos de transportes. Por isso, o transporte marítimo tem um impacto significativo no crescimento económico de África;
- É neste contexto, que o transporte marítimo constitui sempre um factor fundamental a ter em conta em todas as estratégias para o desenvolvimento sócio-económico e de integração do continente;

Contexto Continental e Regional

- O desenvolvimento transporte marítimo é basicamente orientado no contexto Norte-Sul (fornecimento de matérias primas para ex-metrópoles), não contribuindo significativamente para o desenvolvimento e integração continental;
- O tráfego marítimo em África é praticamente controlado por operadores marítimos dos países desenvolvidos;
- As estatísticas da UNCTAD indicam um crescimento anual de 2,1% no transporte da carga contentorizada por companhias marítimas africanas, correspondendo a pouco mais de 2 milhões de TEUs, dos quais 2/3 constituem comércio da África do Sul e o restante dos países da costa ocidental de África.

Contexto Continental e Regional

- Apesar dos esforços das Nações Unidas para a partilha do tráfego entre os países através do código 40-40-20 da UNCTAD, implementado em 1975, não produziram efeitos desejáveis, visto que o tráfego dos operadores africanos permanece insignificante;
- Com a globalização e a liberalização do comércio mundial promovidas nas últimas décadas pela Organização Mundial do Comércio (WTO), as companhias africanas de transportes marítimas começaram a enfrentar dificuldades operacionais, até ao desaparecimento de muitas delas. Assim, África tornou-se cada vez menos visível no contexto das operações dos transportes marítimos visto não ter conseguido atingir os níveis de crescimento da indústria marítima.

Contexto Continental e Regional

- Ao nível da região austral, a indústria marítima no geral é dominada pela África do Sul, dada a sua pujança económica comparativamente aos restantes treze estados membros;
- Quatro portos sul-africanos estão entre os 20 maiores de África no manuseamento de contentores e actualmente o porto de Durban ocupa 49^ª posição no ranking dos 100 maiores portos de contentores do mundo.

Contexto Nacional

Contexto Nacional

- **Moçambique tem uma área total de 801.590 km², 784.090 km² de terra e 17.500 km² de água e possui 2.470 km de comprimento de costa marítima, rios e lagos com condições favoráveis de navegabilidade para o transporte de pessoas e de grandes quantidades de mercadorias, a um custo que em situação normal deveria ser relativamente baixo comparando com outros modos de transporte;**
- **A localização de Moçambique numa zona privilegiada confluência de rotas internacionais e a existência de um sistema portuário em condições e capacidade para um crescimento sustentável de mercadorias movimentadas permite ao país assumir-se como um importante pólo logístico de excelência na África Austral e Oriental;**
- **O País não possui navios próprios de longo nem de cabotagem, o que deve à natureza deste negócio exigindo capital intensivo para a aquisição e operação de navios.**

Contexto Nacional

- O serviço de cabotagem de transporte de carga, nos principais portos nacionais e da região é realizado por 4 empresas: a Navique, Mozline, Spanfreight Shipping Mocambique e Deballa Shipping, com recurso ao afretamento de navios estrangeiros;
- O mercado de carga de cabotagem entre portos nacionais, num total de 440.000 tons/ano, é exíguo para os operadores existentes;
- O País não possui navios próprios de longo nem de cabotagem, o que deve à natureza deste negócio exigindo capital intensivo para a aquisição e operação de navios;
- O transporte de tráfego local de passageiros é circunscrito às travessias marítimas dos principais centros urbanos e é realizado por pequenas embarcações

Contexto Nacional

- **A actividade de construção e reparação naval resume-se à construção de pequenas embarcações de transporte e pescas, de madeira ou em fibra de vidro inferiores a 12m;**
- **O País tem apenas docas secas para reparação naval, que podem albergar navios até 80 m em Maputo, 118m na Beira e 44m em Quelimane;**
- **A segurança marítima, da navegação e a formação são assegurados pelo Estado através do INMAR, INAHINA, EMODRAGA e Escola Superior de Ciências Náuticas;**
- **O transporte de tráfego local de passageiros é circunscrito às travessias marítimas dos principais centros urbanos e é realizado por pequenas embarcações**

Os Desafios e o Papel dos Transportes Marítimos

Os Desafios e o Papel dos Transportes Marítimo

- **Em conformidade os Objectivos de Desenvolvimento do Milénio das Nações Unidas, a marinha mercante tem um papel importante na erradicação da Pobreza e da Fome, por ser um sector importante de geração de emprego para muitos países, através de actividades de registo de navios, fornecimento de tripulações, reciclagem de navios, construção e reparação naval, gestão e operação de frotas, serviços portuários, apenas para citar alguns exemplos;**
- **Outro papel importante da marinha mercante é o da preservação do meio ambiente marinho, através de introdução de medidas que aumentam o padrão de segurança dos navios e a consequente redução de acidentes e riscos de poluição;**

Os Desafios e o Papel dos Transportes Marítimo

- Tendo em consideração os Objectivos do Milénio, Moçambique tem com principais desafios, os seguintes:
- Incorporar os transportes marítimos como um importante modo de transporte nos programas sectoriais dos transportes no contexto nacional e regional, com vista a garantir a competitividade do País e da África ao nível global e no alívio da pobreza;
- Identificar e dar prioridade aos projectos de Infra-estruturas nos subsectores dos transportes marítimos que promovam o comércio, tanto intra-africano como entre a África e o resto do mundo;
- Harmonizar os procedimentos portuários africanos para fortalecer a gestão e protecção eficientes dos sistemas marítimos africanos, bem como a boa administração das autoridades, companhias marítimas/portuárias africanas, tendo em conta as boas práticas internacionais;

Um mar sem fronteiras: desafios tecnológicos

Os Desafios e o Papel dos Transportes

Marítimo

- **Explorar a possibilidade de implementar um mecanismo de financiamento para a sustentabilidade do desenvolvimento de projectos na indústria marítima;**
- **Promover a criação de condições apropriadas para incentivar o investimento do sector privado nacional e internacional, através de políticas de concessões, Parcerias Público-Privado (PPP), acordos de construção, Operação e Transferência (BOT);**
- **Promover acções que vão dar a prioridade de financiamento de infra-estruturas, equipamentos de facilitação da integração dos países desfavorecidos da África, com vista a garantir uma integração e competitividade genuína dos produtos nacionais nos mercados internacionais;**
- **Facilitar o acesso ao mar para os países do interior através da criação e desenvolvimentos de portos secos e logísticas marítimas, e melhoramento de corredores estratégicos;**

Os Desafios e o Papel dos Transportes Marítimo

- **Promover e garantir a competitividade e complementaridade dos portos e das indústrias marítimas africanas;**
- **Encorajar a criação e fortalecimento das capacidades dos Conselhos de Carregadores para assegurar a protecção efectiva dos seus interesses;**
- **Promover o desenvolvimento e expansão de redes de transportes intermodal e serviços portuários eficientes na perspectiva de serem espinha dorsal das infra-estruturas de transporte;**
- **Melhorar a conectividade das redes nacionais e regionais de transportes marítimos;**
- **Desenvolver a regulamentação do sector que estimule a eficiência e segurança;**

Os Desafios e o Papel dos Transportes

Marítimo

- **Incentivar a participação do sector privado na capacitação e desenvolvimento do transporte marítimo, fluvial, lacustre e em albufeiras;**
- **Promover o ensino, a qualificação profissional, o desenvolvimento da Investigação e Inovação (ID&I) da marinha mercante**
- **Por último, a liberalização do comércio obriga, por um lado, os países africanos a terem capacidade de financiamento de forma que os torne competitivos, não apenas em termos de preço e qualidade, mas também que lhes assegure o acesso a moedas fortes e ao crédito bancários para assegurarem os riscos comerciais associados, e, por outro lado, os doadores assistam os governos africanos a absolverem os riscos não comerciais.**

Considerações Finais

Em termos de considerações Finais, importa realçar que, a liberalização do comércio obriga, por um lado, que os países africanos tenham uma capacidade de financiamento de forma que os torne competitivos, não apenas em termos de preço e qualidade, mas também que lhes assegure o acesso a moedas fortes e ao crédito bancários para assegurar os riscos comerciais associados, e, por outro lado, que, os doadores assistam os governos africanos a absolverem os riscos não comerciais.



Muito Obrigado!