

Economia e Empresas

“Sector dos transportes está sem vida”

Canal - Outra área que tem sido criticada pelos relatórios das organizações internacionais como o Banco Mundial devido à sua desorganização é a dos Transportes Rodoviários. Qual é a sua avaliação sobre este sector, onde tem grande experiência?

RM - Também alinhado na mesma opinião. O sector dos transportes rodoviários em Moçambique está totalmente desorganizado,

ou melhor, está sem vida.

Canal - A que se deve esta situação, na sua óptica?

RM - São vários os factores mas, o principal tem a ver com a falta de uma política clara por parte do governo para proteger os transportadores privados contra os choques externos caracterizados fundamentalmente por sistemáticas subidas de preços de combustíveis no mercado internacional bem como os

elevados custos de acessórios de viaturas o que acaba tornando o negócio difícil, daí o abismo em que se encontra.

Aliás, esses efeitos também se fazem sentir até nos Transportes Públicos de Maputo, (TPM), que tem apoio do Governo.

Por exemplo, se forem agora perguntar aos gestores dos TPM se o negócio dos transportes é sustentável com os actuais preços mesmo com os subsídios do Governo, de certeza vão dizer não.



Foto de José Mardombé

“Tarifa de transporte urbano a 19 meticais”

Canal - Então qual é a saída?

RM - É o que eu já expliquei. O governo deve subsidiar os transportadores simi-colectivos de passageiros vulgo “chapa 100”, tendo em conta os factores que já mencionei.

CM - Mas esse apoio já está a ser dado pelo governo subsidiando o combustível. Não é suficiente?

RM - Não. Não é suficiente tendo em conta que o referido subsídio só abrange a compensação de combustíveis e não a compra de acessórios para

reparação de viaturas. E por outro lado o subsídio de transporte abrange uma pequena parte dos operadores uma vez que mais 60% dos carros que operam no país ou nos grandes centros urbanos não estão devidamente licenciados devido à burocracia das instituições públicas tal como já me referi.

E como solução, nós do sector privado através da Associação dos Transportes Rodoviários, já submetemos uma proposta ao governo que neste momento está em análise. A proposta passa primeiro pelo reajuste dos preços de transporte urbano uma vez que a actual tarifa está completamente desajustada.

Canal - Qual é a tarifa ideal neste momento na vossa óptica?

RM - Para nós a tarifa ideal neste momento é de 19 meticais ao nível urbano mas com subsídio de combustíveis porque também não seria sustentável. E também propomos a introdução de bilhetes electrónicos para resolver a atribuição dos subsídios uma vez que através deste sistema achamos que é possível ver quantos passageiros cada operador transportou por mês e daí poder-se calcular a compensação de cada um.

“Missão empresarial à China trouxe bons resultados”

Canal - Recentemente uma missão empresarial nacional composto por 25 homens de negócios, incluindo o presidente da CTA, acompanhou o presidente da República na sua visita de trabalho à República da China. Que balanço se pode fazer?

RM - Balanço positivo, tendo em conta o número de memorandos de entendimentos assinados para estabelecimento de parcerias entre empresários dos dois países durante um Seminário Económico ha-

vido numa das cidades chinesas, onde Moçambique divulgou as suas oportunidades de negócios e de investimentos.

Houve muito interesse da parte chinesa para estabelecer parcerias de negócios ou investir em Moçambique e como resultado uma semana depois da visita do presidente uma missão empresarial chinesa já esteve no país para ver in-loco o que foi apresentado no Seminário Económico, o que demonstra claramente que os chineses são sérios”. (Canal de Moçambique)

Niassa versus Tete

Maniamba poderá rivalizar com Moatize em reservas de carvão

As reservas de carvão na província do Niassa, no noroeste de Moçambique, podem ser tão grandes quanto as da vizinha província de Tete, consideradas das maiores do mundo, afirma a Economist Intelligence Unit (EIU).

“Moçambique pode estar à beira de descobrir uma nova área de depósitos carboníferos. Até agora, toda a actividade mineira tem sido na província de Tete”, afirma a EIU no seu mais recente relatório sobre Moçambique.

Citando fontes oficiais moçambicanas, os analistas da EIU referem que os trabalhos de exploração indicam a possibilidade de “enormes” novos depósitos no distrito de Maniamba, no

Niassa, “que podem rivalizar em tamanho com os de Tete”.

Actualmente, há sete empresas a fazer trabalhos de prospecção em Maniamba, incluindo os dois maiores produtores de carvão no país, a brasileira Vale e a australiana Riversdale Mining, actualmente Rio Tinto. Nos próximos dois anos, adiantam, será possível confirmar com clareza a viabilidade da exploração comercial das reservas.

Ainda segundo a EIU, a Vale está perto de concluir um estudo de viabilidade de uma mina de fosfatos em Moatize, província de Nampula, que irá formalmente submeter às autoridades moçambicanas no início do ano que vem.

“Moçambique continua a viver uma expansão do investimento mineiro, particularmente no carvão, em que vários grandes investimentos estão à beira de tornar o país num grande produtor internacional”, afirmam os analistas britânicos.

O director nacional de Minas moçambicano, Eduardo Alexandre, afirmou recentemente que as exportações de carvão vão mais do que duplicar a contribuição do sector mineiro para o Produto Interno Bruto (PIB) de Moçambique que, em três anos, passará dos actuais 3% para 7%.

O sector dos recursos minerais em Moçambique inclui a produção de energia eléctrica, areias pesadas e outros recursos como

o carvão, cujas reservas em Moatize, província de Tete, centro de Moçambique, são consideradas das maiores do mundo.

Já em operação está o depósito de areias pesadas de Moma, da irlandesa Kenmare Resources e no final deste ano deverá iniciar-se a produção de uma outra exploração carbonífera, de Benga, da australiana Riversdale Mining. Em grande parte devido ao crescente investimento em projectos de exploração de recursos minerais e de infra-estruturas, a EIU prevê um crescimento médio de 7,4% ao ano para a economia moçambicana, em 2011 e 2012, com a inflação a recuar para 5% no próximo ano.

Para acomodar a expansão

das exportações de carvão, o porto de Maputo anunciou recentemente um programa de expansão, estando a operadora do terminal carbonífero de Matola, a sul-africana Grindrod, a concluir um estudo de viabilidade para mais do que duplicar a capacidade até 2014, para 20 milhões de toneladas anuais.

O sector carbonífero conta com interesse particular de empresas da Índia, China e Rússia e as autoridades moçambicanas já afirmaram que cinco novas concessões de exploração mineira seriam concedidas até final do ano, segundo o relatório da Economist Intelligence Unit. (Redacção/ macauihub/ Canal de Moçambique)