

“Diversificação e articulação da base produtiva e comercial em Moçambique”

“ O CAMINHO PELA FRENTE: DESENVOLVIMENTO ACTUAL E PERSPECTIVAS FUTURAS DO SECTOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS EM MOÇAMBIQUE – UM ESTUDO DE CASO NO CORREDOR DA BEIRA ”

Helena Perez Nino

Maputo, Setembro 2013



Apresentação dos Background Papers

Em 2011, o IESE assinou um acordo coma embaixada da Dinamarca para participar por dois anos (2012/2014) no projecto de apoio ao sector privado, com a sua pesquisa. Isto significa que o IESE vai usar a sua pesquisa e publicações para gerar artigos específicos para debate público e de políticas relacionadas com o desenvolvimento da capacidade produtiva.

Para o IESE, a investigação deve focar no desenvolvimento de capacidades produtivas ao mesmo tempo que também foca em questões sobre pressões económicas, sociais e políticas que moldam políticas publicas e decisões de negócio de forma a apoiar a diversificação e articulação da economia para além das dinâmicas de especialização em projectos de minerais e energia. Adicionalmente, a pesquisa precisa ir para além da questão de diversificação e evidenciar na análise as condições de economia política para diversificação e articulação das capacidades produtivas.

Assim, o presente background paper usa o quadro analítico acima descrito que vem sendo desenvolvido pelo IESE desde 2008, para delinear os principais resultados da sua pesquisa, no âmbito do projecto “diversificação e articulação da base produtiva e comercial em Moçambique”.

Background paper Presentation

In 2011, IESE has entered an agreement with Danish embassy to participate for two years (2012/2014) in their private sector support programme with research analysis. This means that IESE will utilize its own research work and publications to generate specific background papers for public and policy debate related to productive capacity development.

For IESE, research needs to be focused on development of productive capacities and, in association with it, the economic, political and social pressures and interests that shape public policy and business decisions, in order to support diversification and articulation away from narrow specialization on mineral and energy projects. Additionally, research needs to go beyond claiming the need for diversification and articulation, and needs to address the political economy conditions for diversification and articulation of productive capacities.

The present background paper uses the above framework, that has been developed by IESE since 2008, to outline the main research findings in the context of the project "diversification and articulation of productive and trade capacities in Mozambique".

O CAMINHO PELA FRENTE: DESENVOLVIMENTO ACTUAL E PERSPECTIVAS FUTURAS DO SECTOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS EM MOÇAMBIQUE – UM ESTUDO DE CASO NO CORREDOR DA BEIRA

Helena Perez Nino*

RESUMO

O sistema de transportes oferece-nos um ângulo de análise a partir do qual podemos observar e avaliar a atual transformação de Moçambique. Este capítulo apresenta um estudo de caso de uma amostra de empresas de camionagem a operar no corredor da Beira no centro de Moçambique, que serve de base à literatura e aos dados actualmente disponíveis. Pretende igualmente reflectir sobre questões de acesso aos serviços de transporte por parte de diferentes grupos sociais; soluções de compromisso de abastecimento e investimento ao lidar com objectivos diferentes e contraditórios no desenvolvimento dos transportes; e ligações e sinergias produtivas que o sistema de transporte pode ajudar a criar entre a economia extractiva em expansão e a base produtiva mais ampla de Moçambique.

INTRODUÇÃO

A economia moçambicana conhece atualmente uma fase de transição que se reflecte nos diferentes sectores produtivos. O sector do transporte é tanto o veículo condutor da economia produtiva como o barómetro da magnitude e qualidade da atual transformação, e, como tal, oferece um ângulo de análise de onde é possível observar as mudanças no sistema e reflectir sobre os desafios e as oportunidades emergentes. Não obstante as suas limitações e períodos de interrupção, a economia moçambicana tem sido historicamente direccionada para a provisão de serviços de transporte que não só ligam o vasto território nacional como servem de porta de entrada para os vários Estados e regiões interiores.

* A Helena Perez Nino (hp6@soas.ac.uk) é doutoranda no *Department of Development Studies, School of Oriental and African Studies, University of London*. Estou grata à Direcção Provincial dos Transportes de Sofala e à Comelder de Mocambique, s.a. por partilharem as suas bases de dados e estatísticas de transportes e à Lena Koeber pelos comentários à versão preliminar deste capítulo.

O sistema de transporte moçambicano e as redes de transporte ligadas aos corredores de desenvolvimento têm atraído alguma atenção da parte de instituições de investigação e académicos. No entanto, a investigação no sector do transporte tem-se concentrado no desenvolvimento e funcionamento dos caminhos-de-ferro e da infraestrutura física das estradas. Em termos comparativos, com pequenas excepções, os operadores do transporte rodoviário de mercadorias ainda não foram estudados de forma sistemática. Não obstante vários esforços no sentido de desenvolver a intermodalidade dos transportes, o transporte rodoviário de mercadorias é ainda central para o funcionamento da economia moçambicana, como será discutido em baixo. As empresas de transporte rodoviário de mercadorias respondem às necessidades mais rapidamente e de um maior número de sectores do que qualquer outra forma de transporte de carga em Moçambique. Apesar das transportadoras rodoviárias de carga serem actores-chave do desenvolvimento do sector de extracção mineral, estas servem essencialmente os sectores não-mineiros e são, conseqüentemente, um elemento crucial na avaliação das perspectivas de desenvolvimento de uma base produtiva diversificada e equilibrada e no entendimento das ligações entre os sectores extractivos e não-extractivos da economia.

Este capítulo é constituído por duas partes. Na primeira secção, são apresentados os debates em torno da análise do sistema de transportes em Moçambique e das dinâmicas do corredor de transporte da Beira e da sua área de influência. A segunda secção centra-se no funcionamento do transporte rodoviário de mercadorias no corredor, apresentando as empresas da nossa amostra e descrevendo o tipo e destinos da carga que utiliza o transporte terrestre. As considerações finais suscitam algumas questões que emergem da evidência e da literatura e indicam possíveis avenidas de investigação no futuro.

TRANSPORTES E DESAFIOS LOGÍSTICOS NO CONTEXTO REGIONAL

Não obstante as diferenças regionais e o desenvolvimento significativo das últimas décadas, os serviços de transporte estão menos desenvolvidos na África sub-Saariana do que em qualquer outra região do mundo. É consensual que este facto se deve à combinação da infraestrutura de transportes com origem no período colonial que apostou na extracção de matérias-primas para o exterior, em vez de dar prioridade às actividades económicas que poderiam estimular a criação de ligações a montante e a jusante; o défice de investimento para corrigir estes desequilíbrios após a independência; e uma geografia humana única com vastas áreas de terra com baixa densidade populacional e uma actividade económica dispersa.

Estradas escassas e caminhos-de-ferro e portos mal integrados resultam num trânsito lento e, segundo estimativas, em preços de transporte duas vezes mais elevados do que a média mundial, representando até 12.6% do valor do Custo, Seguro e Frete (*CIF*) das exportações. Preços elevados, distâncias longas e incerteza quanto aos prazos de entrega criam obstáculos adicionais ao desenvolvimento de uma indústria transformadora vocacionada para a exportação, que depende da reposição coordenada e fluida das matérias-primas e peças, frequentemente importadas, e a entrega rápida de produtos acabados a clientes locais e estrangeiros. Alguns autores afirmam que o desempenho inconsistente dos serviços de transporte favorece a exportação de produtos primários como metais e produtos agrícolas de valor elevado que dependem de um transporte mais simples e uni-direccional. Acresce ainda que os bens primários para exportação, dependentes do factor tempo, tendem a utilizar métodos mais rápidos e flexíveis, como o transporte rodoviário de mercadorias; mas são os produtos com maior valor relativamente ao rácio de volume que podem compensar os preços mais elevados dos camiões quando comparado com os comboios. Estas condições tendem a isolar os bens agrícolas perecíveis com um valor por unidade mais baixo que poderiam ser exportados mas não conseguem custear o transporte até ao porto.

O território e os desafios dos transportes em Moçambique

Moçambique tem uma área de 799,380 km² e uma longa linha de costa no Oceano Índico que lhe confere uma posição vantajosa no comércio com os mercados do Médio Oriente e asiáticos; é igualmente o porto mais próximo em termos de acesso para a Suazilândia, o Zimbabwe, o Malawi e regiões da África do Sul, da Zâmbia e da República Democrática do Congo. Maputo é a província mais a sul do país, pelo que as distâncias das outras províncias até à capital são consideráveis. Os portos principais de Moçambique em Maputo, na Beira e em Nacala são predominantemente plataformas de trânsito para contentores e cargas destinados a países vizinhos, mas servem cada vez mais o florescente sector mineiro moçambicano. Cada porto está ligado a uma linha de caminho-de-ferro transversal e está actualmente integrado em corredores de desenvolvimento regional – um modelo introduzido nos finais da década de noventa, na sequência da Iniciativa Especial de Desenvolvimento Sul-africana que pretendia impulsionar o investimento em torno do corredor de Maputo. Enquanto que o corredor de Maputo anima o sul de Moçambique e serve as províncias sul-africanas de Gauteng, Limpopo e Mpumalanga, assim como a Suazilândia, os corredores da Beira e de Nacala são portas de entrada para o centro e o norte de Moçambique, Zimbabwe, Malawi e Zâmbia (ver os Mapas 1 e 2).

Mapa 1. Redes de caminhos-de-ferro em Moçambique



Fonte: www.sharemap.org (Caminhos-de-ferro em Moçambique)

Os serviços de transporte no corredor da Beira

O corredor da Beira liga actualmente o porto da Beira através de estrada e caminho-de-ferro (linha Machipanda) ao leste do Zimbabwe, através da estrada ao Malawi e através do caminho-de-ferro à província de Tete (linha Sena) (ver Mapa 2). Antes da actual reabilitação e expansão, o porto e caminho-de-ferro de Nacala eram principalmente utilizados para transportar as importações e exportações moçambicanas, enquanto o porto da Beira era dominado pelo trânsito internacional de carga. Uma das características essenciais do corredor da Beira é que, antes da linha de caminho-de-ferro ter sido reabilitada para o transporte do carvão, a maior parte da mercadoria que transitava pelo corredor optava por usar transportadoras rodoviárias de mercadorias, enquanto que o oposto ocorria no corredor de Nacala, com a maior parte dos utilizadores a preferir o caminho-de-ferro. Os motivos eram o mau estado e a má coordenação do caminho-de-ferro na linha de Machipanda para o Zimbabwe, a ausência de uma ligação de comboio entre a Beira e o Malawi (a ligação de caminho-de-ferro para o Malawi é actualmente feita através da linha de Nacala) e os escassos vagões e locomotivas disponíveis. Tanto a carga do Malawi como do Zimbabwe dependem em grande medida do transporte de camiões, em vez de comboio, para esta secção. Pelo contrário, as más condições das estradas ao longo do corredor de Nacala explicam o uso mais intenso do comboio nesta região.

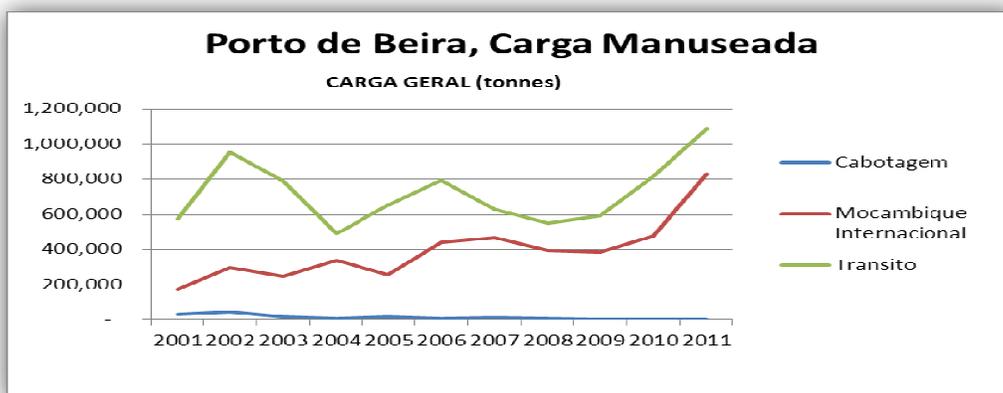
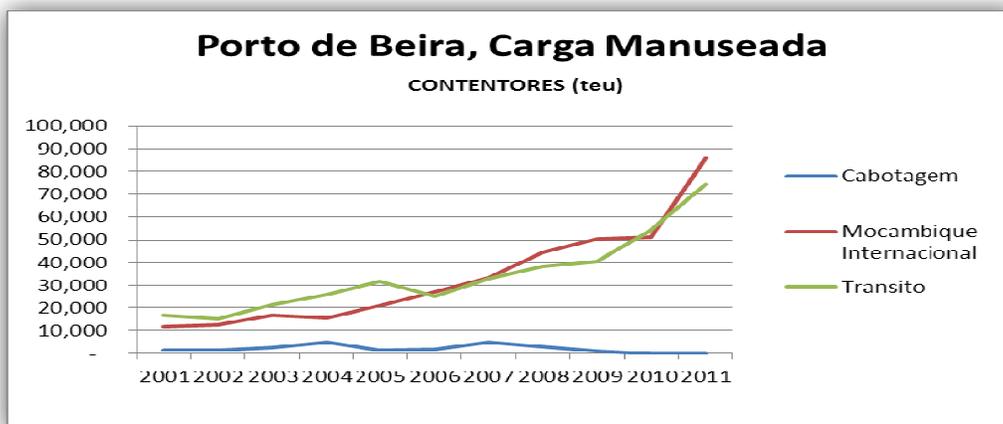
Mapa 2. Redes de estradas em Moçambique



Fonte: www.wikitravel.org (Regiões de Moçambique)

A Zâmbia, o Malawi e o Zimbabwe, todos países interiores, estão ligados através do corredor da Beira. Os países interiores são alvo de grande atenção por parte da economia dos transportes. A maior proporção do negócio do transporte rodoviário de mercadorias com base na Beira consiste no trânsito de e para a Zâmbia, o Zimbabwe e o Malawi. Muitos autores afirmam que a ausência de acesso directo a um porto tem um impacto negativo nas perspectivas de comércio e crescimento de um país. Não só os países interiores têm que atravessar distâncias mais longas, como os atrasos e a imprevisibilidade dos prazos de entrega são ainda agravados pelos passes de fronteira que aumentam o tempo de transporte e, conseqüentemente, os custos logísticos. Longos períodos de transporte e custos não são, no entanto, específicos de países interiores: as regiões mal servidas em países costeiros também sofrem estes obstáculos ao comércio. Como referido em cima, a procura por serviços de transporte por parte de países interiores e regiões distantes de portos, como Sofala, Manica, Tete e Zambézia, sul do Niassa e Nampula, estimularam o aparecimento de grandes frotas de camiões na Beira e dinamizaram o sub-sector do transporte rodoviário de mercadorias.

Gráficos 1 e 2. Contentores manuseados



Fonte: A autora com dados da Cornelder de Moçambique.

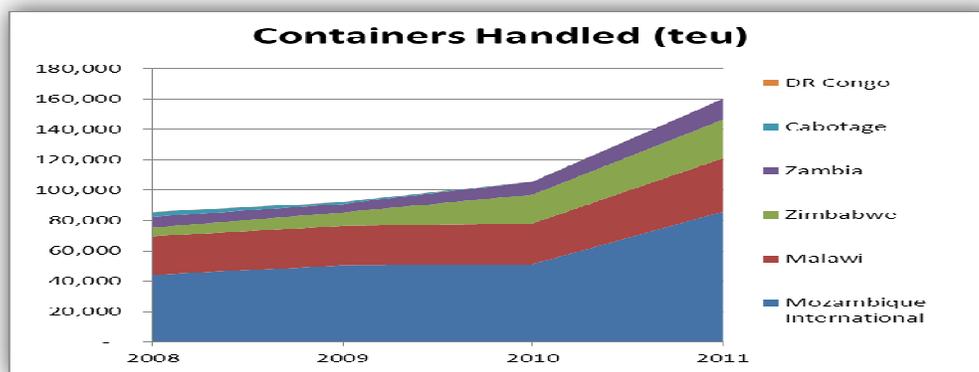
Reabilitação e condições actuais do transporte no corredor da Beira

Os Acordos de Paz de Roma entre a FRELIMO e a RENAMO em 1992 e o fim do apartheid na África do Sul, com as primeiras eleições livres em 1994, tiveram um impacto evidente na política de transporte ao longo do corredor da Beira. O fim das sanções internacionais reabriu o comércio com a África do Sul, reanimando o porto de Durban que, durante os finais da década de noventa, se tornou na plataforma de transbordo regional para os portos moçambicanos e contribuiu igualmente para a cooperação bilateral em torno do desenvolvimento do corredor de Maputo (Pendersen, 2001; Sequeira, 2011). A reconstrução pós-conflito das estradas e linhas de caminho-de-ferro no centro de Moçambique foi lenta, mas como será demonstrado, proporcionou uma oportunidade única para o desenvolvimento das empresas de camionagem com sede na Beira.

Este período coincidiu igualmente com transformações a nível global que tiveram eco em Moçambique. A predominância da doutrina do ajustamento estrutural levou a uma vaga de privatização dos serviços de transporte, em conjunto com a liberalização e a desregulação do comércio. Durante o início dos anos 2000, os serviços dos portos em Moçambique foram privatizados ou cedidos por acordos de concessão a operadores privados. Este período assistiu igualmente à adopção em portos moçambicanos de carga contentorizada. Embora os contentores tenham revolucionado o transporte marítimo mundial desde a década de setenta, a capacidade de fazer pleno uso de contentores em Moçambique surgiu apenas quando os terminais de contentores e os guindastes de pórtico entraram em funcionamento. No início, os contentores eram utilizados para importações de produtos manufacturados e foi necessário um reajuste da logística de todo o sistema para que os bens exportados a granel de Moçambique pudessem beneficiar também do transporte em contentores.

O uso generalizado de contentores reduziu drasticamente os tempos de transbordo, já que, em vez de descarregar a carga em granel dos navios e depois reembalar para entrega, os contentores permitem o manuseamento padronizado e a conveniente transferência da carga do terminal do porto directamente para o comboio ou o camião. Os contentores permitem ainda preservar melhor a qualidade e a segurança dos bens exportados e acelerar o tempo de transporte. Tudo isto se traduz numa redução dos custos de processamento, embora tenha presumivelmente tido um impacto negativo no número de estivadores empregados no porto. Actualmente, no porto da Beira, os estivadores são empregados pelos subcontratantes numa base diária e *ad-hoc*, de acordo com o calendário dos navios e a previsão dos volumes das cargas.

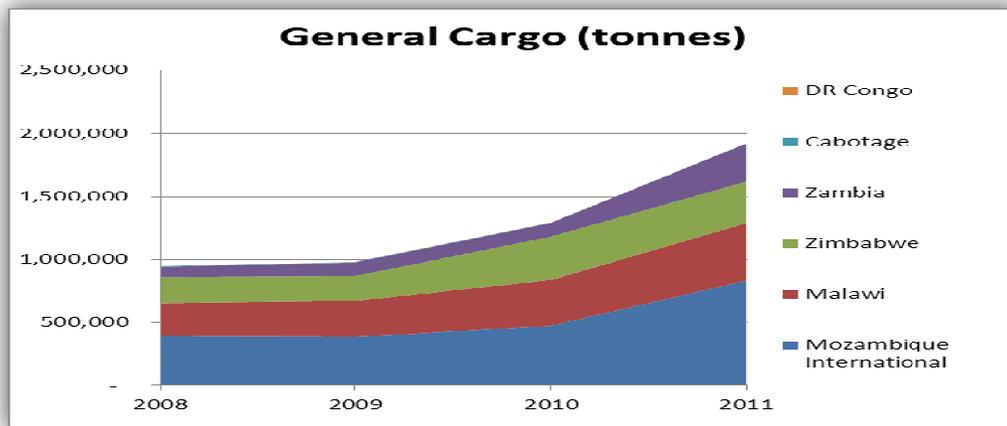
Gráfico 3. Porto da Beira, tráfego de contentores



Fonte: Autora, com dados da Cornelder de Moçambique.

Com o tempo, os navios porta-contentores passaram a ser predominantes no comércio transoceânico: capazes de manobrar a logística necessária ao enchimento e vazamento dos contentores, tornaram-se cada vez mais imprescindíveis ao sistema de transportes do continente, assim como uma barreira ao acesso por parte de alguns exportadores africanos. Por todo o mundo, o transporte em contentores está em crescimento, acompanhando o aumento dos volumes comercializados, e também porque bens como o algodão e o tabaco, habitualmente exportados a granel, são cada vez mais transportados em contentores. Uma tendência semelhante é visível no porto da Beira.¹ A maior parte das empresas da nossa amostra especializaram-se no transporte de contentores; embora o fluxo de contentores seja ainda menos volumoso do que o da carga a granel, está a crescer rapidamente. No porto da Beira, as exportações representam 71% de todo o tráfego em 2010, sendo as importações apenas 29% desse total.

Gráfico 4. Porto da Beira, carga geral



Fonte: Autora, com dados da Cornelder de Moçambique.

¹ Os Gráficos 1 e 2 mostram, porém, que, apesar do tráfego de contentores ter conhecido um crescimento meteórico, do ponto de vista do volume, a carga a granel (metais, minerais) ainda é predominante.

O PAPEL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

O nosso estudo de caso baseia-se numa série de entrevistas em profundidade, semi-estruturadas, conduzidas com algumas das maiores empresas de transporte rodoviário de mercadorias sediadas na Beira e a operar no corredor. Cinco destas empresas operam, cada uma, mais de 100 camiões de 30-tn. Uma empresa média e outra pequena foram igualmente entrevistadas. A secção que se segue explorará os antecedentes e os desafios actuais do desenvolvimento do corredor da Beira, ilustrando quando possível com conclusões das entrevistas com as empresas de camionagem.

O transporte rodoviário de mercadorias no corredor da Beira

A rede de estradas e linhas de caminho-de-ferro que liga ao porto da Beira está estrategicamente localizada para acesso directo aos países interiores e também ao centro de três das províncias mais densamente povoadas de Moçambique: Nampula, Zambézia e Sofala. O porto da Beira é actualmente o segundo maior de Moçambique em termos de fluxo a seguir ao porto de Maputo, mas o sistema de transportes ao longo do corredor da Beira responde à procura de mais do que apenas o comércio de importação/exportação ligado ao porto. O tronco comum da rede de estradas é a secção de 135km ao longo da EN6 da Beira para Inchope, que é a secção em piores condições do corredor. De Inchope, a EN6 estende-se ainda mais 150km através do Chimoio até Machipanda, na fronteira com o Zimbabwe. De Vanduzi, a meio caminho entre Chimoio e Machipanda, a N7 estende-se até Zobue na fronteira com o sul do Malawi (passando por Tete e Moatize). Um ramal, a N304 (223), liga a N7 a Lilongwe no centro do Malawi, através da passagem fronteiriça em Calomwé/Dedza. À saída de Tete, estendendo-se até ao Noroeste, a N9 (221) estende-se 240km até Cassacatiza, na fronteira com o leste da Zâmbia. De Inchope, a EN1 liga a norte a Zambézia a Nampula, através da ponte Caia (ver Mapa 3). Não havendo um extenso tráfego de passageiros ao longo do corredor, existem duas características a destacar: até 95% da carga que circula no corredor (excluindo a mais recente exportação de carvão) é transportada por estrada e 80% dos estimados 3,000 veículos que circulam na rede de estradas diariamente são camiões de mercadoria.

As más condições das estradas causam alegadamente preços de transporte mais elevados. Por exemplo, embora tanto o trânsito para o Malawi como para o Zimbabwe se faça através da secção de Inchope, os preços de transporte de contentores da Beira para Harare (559Km) serão cerca de US \$4.11 TEU/Km em vez de US\$ 2.73 TEU/Km da Beira para Lilongwe (950 km). Uma explicação para esta discrepância é que os custos mais elevados do trânsito da secção Beira-Inchope são divididos por muitos mais quilómetros até Lilongwe, em vez de concentrados no caso de Harare, que é consideravelmente mais próxima da Beira; mas é também de notar que a passagem fronteiriça em Machipanda/Forbes e Chirundu demora o dobro do tempo, aumentando significativamente o tempo do transporte e consequentemente os custos. Os tempos de espera das passagens fronteiriças são bastante díspares porque as autoridades do Malawi implementaram procedimentos alfandegários no destino, dentro do Malawi, enquanto que as regras do Zimbabwe e da Zâmbia requerem que os procedimentos alfandegários sejam resolvidos na passagem transfronteiriça.

As empresas de transporte rodoviário de mercadorias

A procura de serviços de transporte rodoviário de mercadorias na Beira sofreu uma drástica expansão a meio da década de 2000. Actualmente, há numerosos actores sediados no porto ou a operar no corredor e com as suas sedes no Malawi ou na Matola. Não obstante o número de camiões a operar se ter expandido rapidamente, há uma grande especialização e, cada vez mais, obstáculos à entrada ligados ao tamanho da frota. Somente empresas com uma frota de tamanho considerável têm escala suficiente para suportar acidentes e perdas frequentes, comprar partes em bloco e ter equipamento mecânico rodoviário em prontidão para assistir os camiões que se danificam nas partes mais remotas do trajecto. Desde 2000, a trajectória das empresas com base na Beira tem sido de crescimento acelerado, embora hoje em dia a estrutura da propriedade do sector esteja já bastante concentrada. Como descrito em cima, a nossa amostra seleccionou empresas a operar com mais de 100 camiões – o que, considerando a norma da África de Leste, estão entre as maiores empresas.

As empresas de transporte rodoviário de mercadorias têm um percurso comum. São negócios controlados e geridos por famílias de primeira-geração. Com apenas uma excepção, todas começaram no período imediato do pós-guerra e terão comprado o seu primeiro camião com poupanças pessoais ou empréstimos familiares. Todas, excepto uma, começaram com apenas um camião. Quase todos os fundadores tinham alguma formação em mecânica. Os que estavam já activos durante a guerra geriam pequenas operações com camiões mais pequenos que carregavam madeira, areia ou produtos agrícolas à volta de Manica e Sofala. O resto da amostra, referente às empresas criadas no período do

pós-guerra, começou com pequenos contratos de entrega da carga de assistência humanitária alimentar para o Programa alimentar Mundial (PAM).

A presença prolongada do PAM no porto da Beira durante o período da reconstrução e consolidação da paz, inicialmente prestando assistência humanitária e posteriormente complementando a oferta alimentar, proporcionou um ambiente em que estes operadores, essencialmente nacionais, pudessem expandir-se de uma fase embrionária para empresas capazes de manter as suas operações alguns anos mais tarde, quando a assistência humanitária foi progressivamente reduzida. Para algumas destas empresas, o PAM era o seu único cliente na altura. Aqueles primeiros anos com contratos humanitários estáveis, permitiu consolidação, acumulação, expansão das frotas; por outras palavras, criou este sector. Este relato ilustra um aspecto da economia política das transições da guerra para a paz, em que a mobilização de recursos pode ter este tipo de consequências inesperadas.

Seria impossível negar, hoje, a importância destas empresas nacionais de transporte.² A existência do sector tem um impacto positivo em termos de geração de emprego e acumulação de capital por parte do sector privado nacional. No entanto, tal sector não teria surgido em circunstâncias de mercado livre, e não é, certamente, consequência da liberalização do sector do transporte pós-conflito: precisou de condições estáveis proporcionadas pela procura específica dos operadores humanitários, que involuntariamente actuaram como uma incubadora de empresas. Evidentemente, o PAM não decidiu criar um sector de transporte rodoviário de mercadorias dominado por actores nacionais, mas apenas proporcionar assistência humanitária à região. Este caso permite questionar narrativas simplistas sobre o impacto da liberalização (particularmente em cenários de pós-conflito) e também ilustra o que uma política de desenvolvimento sectorial estratégica e sustentada pode atingir em termos de apoio ao sector privado.

A primeira estrada a ser reaberta foi a da Beira-Machipanda. Depois de anos de trabalho principalmente com o PAM, as empresas de transporte começaram a encontrar outros clientes. As que conseguiram, puderam expandir as suas frotas e ultrapassar o limiar abaixo do qual se torna difícil entregar a tempo e a diferentes clientes, ao mesmo tempo que se tenta gerir a ausência de carga de regresso, atrasos nos pagamentos e uma conta pesada de manutenção e reparação de veículos. Muitas empresas de camionagem trabalhavam então, e ainda o fazem, como subcontratantes para as grandes linhas de transporte marítimo a operar os trajectos até ao porto da Beira. A integração vertical dita que as linhas de transporte marítimo podem ter interesse em operar os seus próprios camiões e

² Comparar com o caso do Zimbabwe, onde muitas das anteriormente poderosas empresas de camionagem do Estado terão sido compradas por investidores sul-africanos (Pedersen 2004).

entregar os contentores directamente aos seus clientes. Contudo, como alguns dos entrevistados destacaram, o negócio do transporte rodoviário de mercadorias está, em última análise, predicado na optimização de movimentos e capacidade de encontrar carga de regresso – neste campo, as empresas de camionagem têm melhor desempenho do que as linhas de transporte marítimo. No final da década, muitas destas empresas tinham perdido um ou mais camiões e até uma das maiores empresas actuais tinha voltado a operar com apenas um camião. No entanto, apesar das catastróficas inundações de 2000 terem deixado centenas de vítimas e lançado o caos na economia, as empresas de transporte em dificuldade passaram de repente a ser alvo de elevada procura para fornecer os seus serviços às operações de assistência humanitária. A tonelagem transportada nesse ano, embora pouco impressionante quando comparada com os números actuais, representou um salto significativo para as empresas da altura. Um interesse semelhante na procura deste transporte surgiu durante as secas de 2001-2002 no Zimbabwe e 2004-2005 na Zâmbia.

O aumento do comércio através do porto da Beira e a reabilitação de duas fábricas de açúcar em Sofala expandiu ainda mais a base de clientes das empresas de camionagem da Beira. O transporte rodoviário de mercadorias é uma actividade intensiva em termos de mão-de-obra. Segundo algumas estimativas, as empresas de transporte têm pelo menos dois empregados por cada veículo operacional, incluindo motoristas, assistentes, mecânicos e pessoal administrativo. As empresas de transporte desta amostra são relevantes em termos de geração de emprego; algumas das entrevistadas pareceram levar a sério a necessidade de capacitação e formação dos motoristas. A operação requer igualmente pessoal administrativo qualificado e altamente competente na logística dos transportes.

À volta da primeira metade dos anos 2000, as empresas mais bem-sucedidas deram um salto em frente com lucrativos contratos de longa-distância, sub-especialização em serviços específicos como transporte de combustível e líquidos inflamáveis ou contratos de provisão de materiais para os trabalhos de reconstrução da infraestrutura. Finalmente, o aumento drástico dos preços dos bens por toda a região e, em particular, a exploração mineira e as descobertas de gás em Moçambique, a recuperação da economia zimbabweana e a recuperação da produção de tabaco no Malawi expandiram os volumes comercializáveis através da plataforma da Beira; e, enquanto a capacidade da linha de caminho-de-ferro Sena for esgotada pelo carvão, o negócio para os camiões continuará a crescer – um sentimento partilhado por algumas das empresas e transitários entrevistados.

As actuais frotas são consideravelmente grandes e variadas. As empresas especializadas detêm camiões-tanque para combustíveis, camiões basculantes, cisternas para cimento e camiões-

plataforma para transportar materiais de construção e equipamento, assim como gruas especializadas para transportar carga a granel e contentores. Os principais activos das empresas são os camiões, os seus gabinetes e parques de estacionamento; as maiores empresas ou detêm ou estão a construir terminais logísticos na Beira para otimizar o armazenamento e a movimentação fora dos terminais do porto.

O grosso da frota do sector consiste em 30 toneladas de camiões articulados em segunda-mão. À semelhança doutros corredores do continente, o estado da infraestrutura rodoviária e o volume de negócio não parecem exigir um investimento em camiões novos. A prevalência de camiões em segunda-mão e a recorrência da sobrecarga parece fazer parte do modelo do negócio. De acordo com estimativas, cerca de 35% dos veículos que utilizam o corredor da Beira estariam sobrecarregados. O excesso de peso e a utilização de camiões em segunda-mão são explicados noutros textos como uma adaptação à baixa taxa de utilização e um elevado tempo de inutilidade do veículo: em condições de excesso de oferta em que a utilização não pode ser otimizada, a única forma de aumentar o lucro é através da oferta aos clientes de mais carga pelo mesmo preço. No entanto, esta explicação contradiz os relatos de outros intervenientes na Beira que descrevem uma procura crescente pelos serviços de transporte e um número insuficiente de camiões.

O tipo de camiões preferido pela maior parte das empresas de transporte da Beira são os camiões americanos *Freightliner* com o volante à esquerda, que custam até metade das outras opções em segunda-mão (como por exemplo, Iveco, Scania ou Volvo). As empresas compram estes camiões no estrangeiro e importam-nos directamente para Moçambique, sem recurso a intermediários locais. Uma decisão do Ministério dos Transportes de 2011 banuiu todas as importações de camiões com volantes à esquerda com a intenção de eliminar gradualmente estes camiões de Moçambique até 2020, alegando que a decisão permitirá um tráfego regional mais fluido e uma diminuição dos acidentes rodoviários. Esta medida está em conformidade com as regras rodoviárias da SADC, mas foi fortemente contestada pela confederação do sector, a FEMATRO, que vê na proibição uma imposição que dará às transportadoras sul-africanas vantagem na competição pelo transporte de mercadoria nos corredores moçambicanos.

A natureza da carga

Os destinos e tipo de carga transportados através do corredor da Beira são bastante diversos e proporcionam uma visão abrangente da actividade económica dos países interiores e do centro de Moçambique. Embora os volumes transportados pareçam estar a crescer, há ainda desequilíbrios

importantes, alguns dos quais são inevitáveis em qualquer sistema de transporte e outros seriam evitáveis.³

Um factor importante dos ritmos do transporte da carga é a sazonalidade, que afecta acima de tudo a produção agrícola. O tabaco transportado do Malawi, do Zimbabwe e da única fábrica processadora em Moçambique tem uma época de vendas que dura três ou quatro meses, dependendo dos arranjos institucionais dos diferentes mercados. O tabaco é um dos bens agrícolas de maior valor referido na primeira secção, e é a maior exportação agrícola dos três países. Depende inteiramente do transporte rodoviário e utiliza intensamente os serviços de transporte durante a época de vendas, uma vez que tem um peso relativamente baixo por volume. Uma das empresas de tamanho médio entrevistadas assegurou um contrato para transportar tabaco moçambicano da fábrica processadora para o porto, mediante o acordo de prover igualmente os serviços de transporte dos distritos onde o tabaco é plantado até à fábrica – um trajecto mais arriscado, tendo em conta o estado de algumas das estradas intermediárias. Outras empresas de camionagem têm contratos com compradores de tabaco no Malawi e no Zimbabwe. Embora em menor volume, chá e café do Malawi, Zimbabwe e Zâmbia, assim como algodão em pluma de Nampula e Manica, são transportados até à Beira para exportação.⁴

Uma das cargas a entrar no país que compensam estes produtos agrícolas é o fertilizante importado para os sectores agrícolas de Moçambique, Malawi e Zimbabwe. Contudo, em vez de compensar adequadamente os trajectos de regresso dos camiões carregados de tabaco até ao porto, o fertilizante é normalmente entregue no período de pré-cultivo, no final do ano civil.⁵ Para algumas das empresas, este movimento regular de bens sensíveis ao factor tempo é o centro da sua actividade, e outros contratos não-sazonais são o complemento. Mas, se a sazonalidade molda o movimento do corredor, talvez a dificuldade de assegurar a carga de regresso em alguns destinos seja o aspecto mais proeminente para as transportadoras.

Há um volume considerável de bens consumíveis, comida processada e bebidas a transitar da Beira para zonas da Zambézia, Nampula e Cabo Delgado, mas com pouca carga de regresso. Os produtos

³ A carga contentorizada transportada através do porto da Beira inclui, entre outros, madeira, tabaco, sementes, sésamo (exportações moçambicanas); crómio, tabaco, algodão, chá, milho, cobre, manganésio, cobalto (em trânsito). A carga geral típica que passa pela Beira consiste em: clínquer, carvão, cimento, açúcar, trigo (importações e exportações moçambicanas) e granito, fertilizante, arroz, açúcar (em trânsito). Fonte dos dados: Cornelder de Moçambique, "Ficha técnica de bens movimentados através do porto da Beira" (vários anos).

⁴ O volume da carga em trânsito da Zâmbia é menor (manganésio, cobre, madeira, algodão, tabaco), em parte porque é difícil assegurar carga de regresso que compense a longa distância (principalmente fertilizantes). É ainda notório que, não obstante a distância da Beira para Durban ser mais pequena, a carga da Zâmbia prefira predominantemente os portos sul-africanos e Dar es Salaam.

⁵ O tabaco é o principal produto contentorizado movimentado através da Beira, enquanto que o fertilizante está no topo dos bens de carga geral (CDM, Ficha técnica). Existem planos para a construção de uma fábrica de fertilizantes na Beira, que processe ureia dos recentemente descobertos depósitos de gás em Moçambique (ICF International 2012).

alimentares incluem óleo de cozinha e pastelaria industrial produzidos na Beira e outros importados através do porto. Uma proporção significativa das importações moçambicanas de arroz chega através da Beira, já que o sul do país depende em parte dos seus próprios arrozais. Um dos operadores especializados em trajectos nacionais descreveu como, numa das rotas que cobre, todos os anos recolhem milho dos distritos depois da colheita para regressar carregando farinha de milho quando os depósitos do distrito estão vazios. Este facto ilustra as consideráveis ineficiências relacionadas com a ausência de fábricas de milho e silos que poderiam otimizar a produção de larga-escala e o armazenamento em grande parte do centro de Moçambique.

Sofala é também a localização das fábricas de açúcar em Marromeu e Mafambisse. O açúcar não é um produto sensível ao factor tempo e uma das fábricas usa predominantemente o caminho-de-ferro e, ocasionalmente, camiões contratados para transportar o açúcar para o porto, mas as fábricas de açúcar dependem de algumas transportadoras rodoviárias de mercadorias para se abastecerem de carvão, assim como de maquinaria e partes sobressalentes. De igual modo, o equipamento e maquinaria são fluxos importantes do Porto para o Malawi e o Zimbabwe. As empresas de transporte rodoviário são também centrais para a entrega de materiais de construção, cimento, clínquer, macadame e aço dentro de Moçambique e aos países vizinhos.

A carga em trânsito é cada vez mais contentorizada, mas os bens como clínquer, fertilizante e trigo transportados para o Zimbabwe e o Malawi são transportados a granel. O granito é exportado do Zimbabwe. Parte dos metais exportados por estes países utilizam transportadoras rodoviárias de mercadorias: crómio e uma tonelada de chapas de cobre atravessam a Machipanda. Um camião pode carregar até 25 chapas que pode atingir um preço no mercado tão elevado quanto \$1.5m.

O grosso da carga relativa às importações em trânsito para o Zimbabwe e o Malawi são contentores com bens consumíveis. O Malawi é ainda um destino importante para o vestuário em segunda-mão. Produtos electrónicos, aparelhos e outros produtos não transportados a granel também vêm em contentores. O único requisito dos contentores, que, em parte, limita a sua penetração nos circuitos nacionais, é a infraestrutura para o seu manuseamento, vazamento e enchimento, que requer gruas de elevação, plataformas e uma logística mais sofisticada, além da posse dos próprios contentores.⁶ A maior parte dos contentores pertence às linhas de transporte marítimo e são alugados por uma taxa diária. Estes requisitos logísticos e de escala explicam por que o comércio interno de produtos

⁶ As linhas de transporte marítimo operam com um stock de contentores de carga seca e frigoríficos para alugar aos clientes moçambicanos e em trânsito, segundo a entrevista com agente transitário na Beira.

agrícolas prefere utilizar camiões de 5 a 10 toneladas e grades e cestos mais pequenos e fáceis de manobrar, mesmo quando cobrem as mesmas rotas do comércio de exportação.

Algumas das empresas da nossa amostra especializaram-se no transporte de combustíveis: gasolina, gasóleo, gás condensado ou carborreactores. O transporte de combustíveis é consideravelmente diferente. Não só requer equipamento especializado, como é obviamente uma actividade sem carga de regresso. Os tanques não podem ser misturados com diferentes tipos de conteúdos e, dada a natureza dos líquidos, as transportadoras não entram no porto para a recolha, lidando directamente com os fornecedores dos combustíveis. Os distribuidores de combustíveis têm a sua própria frota, mas contratam empresas de transporte para cobrir destinos mais difíceis ou distantes. Algumas empresas de transporte especializam-se no transporte de combustível nacional e outras têm contratos com distribuidores de combustível para abastecer os países vizinhos e ainda carborreactores para Kolwesi e Lumumbashi na República Democrática do Congo. Contudo, à medida que a procura nacional de combustível especializado cresce, acompanhando a actividade mineira, torna-se mais apelativo concentrar-se nas entregas nacionais, tendo em conta as distâncias mais pequenas e a ausência da carga de regresso.

Estratégia e modelo de negócio

A optimização das rotas é uma preocupação constante das empresas entrevistadas. As suas respostas à ausência de carga de regresso parecem ser determinadas pelo tamanho da frota e tipos de transporte. As empresas mais pequenas podem permitir aos camiões que fiquem no destino por alguns dias e tentem assegurar nova carga. As empresas maiores podem transferir o custo para os clientes, competindo com base na rapidez e fiabilidade da entrega. Este tema leva-nos às dificuldades que as empresas enfrentam relativamente aos pagamentos por parte dos seus clientes. Os atrasos de pagamento são habituais, o que é ainda agravado no caso de empresas a operar com clientes em moedas diferentes, dada a discrepância da taxa de câmbio entre o momento da facturação e o momento do pagamento. As empresas também navegam as águas caprichosas dos mercados e da política da região. Quando a crise atingiu o Zimbabwe e, mais recentemente, o Malawi, as empresas com maior exposição a estes dois mercados sentiram a redução do seu negócio e a dificuldade dos seus clientes em assegurar moeda estrangeira para os pagamentos.

As empresas procuram, portanto, manter uma base de clientes equilibrada. Algumas combinam operações nacionais e internacionais, outras clientes regulares e clientes pontuais e outras ainda sub-contratam empresas de camionagem mais pequenas para assegurar pedidos de maior escala. As

empresas maiores com grandes frotas especializadas no transporte de mercadorias teriam dificuldade em voltar ao mercado nacional, que acabariam por inundar. Todos os entrevistados relataram que existe grande competição para o transporte de mercadorias no corredor, mas concordaram igualmente que, de uma forma geral, o ambiente é positivo para as empresas e para os clientes. Competidores próximos noutros portos foram acusados de cartelização e fixação de preços mas não há qualquer evidência que seja o caso na Beira.

Com o passar dos anos, a maior parte das empresas entrevistadas reinvestiu os seus lucros nas suas próprias frotas e expandiu também o núcleo duro do seu negócio. Um sub-grupo das empresas desenvolveu um interesse pela construção civil na sequência da sua participação em projectos anteriores de construção e engenharia civil. O que começou inicialmente por ser apenas a necessidade de complementar as suas frotas com o tipo de veículos necessários para estes projectos (por exemplo, camiões basculantes e de plataforma), deu lugar, em alguns casos, à compra de veículos, gruas e equipamento para aluguer ou até mesmo à criação de subsidiárias de construção civil, devidamente equipadas, e, num caso, à criação de uma consultoria de engenharia e um gabinete de importações/exportações. Uma das empresas entrevistadas tem ainda uma filial de transporte de passageiros. Algumas empresas têm uma equipa de mecânicos destacável para ajudar camiões encalhados na estrada e pode fornecer esses serviços a terceiros. Outras empresas pretendem aprofundar os serviços que oferecem aos seus clientes e estão a expandir-se para a área da logística, transitário e serviços de manuseamento, tais como a criação do seu próprio terminal de contentores, o que lhes dá espaço para tentar capturar economias de escala e fornecer manuseamento personalizado de cargas. Outras empresas têm também interesses no sector imobiliário, na agro-indústria e no turismo.

Nesta secção descrevemos o contexto de onde surgiu o poderoso sector privado nacional das transportadoras rodoviárias de mercadorias em Moçambique, nos anos que se seguiram ao final da guerra civil, a sua consolidação através dos contratos com agências humanitárias a operar na região, e o seu crescimento acelerado na última década, que reflecte a expansão do mercado das exportações de bens africanos, a procura de bens importados e o aprofundamento dos mercados internos. Olhámos igualmente para as trajectórias individuais de um grupo de empresas de transporte que tiveram um percurso semelhante, assim como para os tipos de carga transportada e as diferentes estratégias empresariais de reinvestimento. Podemos retirar algumas ilações deste relato. Em primeiro lugar, o transporte rodoviário de mercadorias prosperou num nicho de oportunidade criado pelos défices e limitações do desenvolvimento, manutenção e funcionamento dos serviços de caminho-de-ferro. O transporte rodoviário de mercadorias não é a solução de transporte mais eficiente para um

grupo de produtos, o que significa que existe ainda uma ampla margem para tornar o corredor mais competitivo, não só em relação a outros portos, mas também em termos da proporção dos preços finais absorvidos pelos custos de transporte, nomeadamente se se tornar os serviços de caminho-de-ferro acessíveis e eficazes. De certa forma, as poderosas empresas de camionagem estão a capturar um rendimento, e poderiam ter interesse no desenvolvimento de um tipo de intermodalidade que proteja a sua posição no mercado. Embora nas entrevistas todas as empresas tenham expressado que a estrada e o caminho-de-ferro satisfazem necessidades diferentes e não há incompatibilidade no desenvolvimento de ambos, as empresas de camionagem são um sub-sector poderoso e organizado, com influência política. Neste contexto, uma política de intervenção é crucial para introduzir incentivos estratégicos ao aumento da produtividade. Isto requer, porém, um entendimento da constelação de interesses e da estrutura de poder que dita quais as reformas politicamente viáveis, assim como a identificação dos impasses mais críticos e estratégicos que, se resolvidos, terão maior potencial para estimular a criação de mais ligações. No caso do sector do transporte no centro de Moçambique, a situação é ainda mais complexa, uma vez que a promoção dos actores privados no sector do transporte rodoviário está em contradição com o desenvolvimento do sector do caminho-de-ferro dominado pelo Estado, e também porque, na ausência de uma política industrial coerente, o sector do transporte parece gravitar para a satisfação das necessidades dos sectores extractivos, sem contribuir para a criação de uma estrutura produtiva mais equilibrada.

Por outro lado, há outros produtos e circuitos para os quais a flexibilidade e rapidez do transporte rodoviário de mercadorias seriam essenciais. Como este capítulo demonstra, Moçambique tem um núcleo de empresas de camionagem que são competitivas na região, de mão-de-obra intensiva, e podem estimular o desenvolvimento de outros sectores, especialmente na produção e processamento de bens dependentes do factor tempo. As condições peculiares que deram origem a este sector requerem a sua protecção. Reiteramos, porém, que o desenvolvimento dos serviços de transporte não é um fim em si mesmo; está ligado aos produtos que são procurados e oferecidos, comercializados internamente e exportados. Uma intervenção estatal coordenada e estratégica neste sector necessita de se adaptar às prioridades das estratégias de desenvolvimento agrícola e industrial; tanto incentivos correctos como medidas disciplinares devem ser introduzidos para aumentar a produtividade e, deste modo, permitir que os custos de transporte das exportações da região diminuam, de forma a poder aumentar a produtividade e os salários da mão-de-obra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo discute, de forma abrangente, a transformação da economia moçambicana e o seu impacto no sector do transporte rodoviário de mercadorias. Reflectimos, portanto, sobre a forma como um certo paradigma de sistema de transportes molda o caminho e a qualidade do crescimento. Com uma densidade populacional baixa e uma vasta área terrestre, os serviços de transporte são inevitavelmente um campo importante da integração sócio-económica e da acumulação de capital, e são já uma fonte do emprego formal de que Moçambique necessita em quantidade e qualidade.

Explorámos igualmente o cenário em que estas operam, a articulação entre transporte de caminho-de-ferro e rodoviário, as particularidades dos tipos de cargas e destinos e ainda previsíveis oportunidades e desafios. As empresas rodoviárias de mercadorias moçambicanas enfrentam a competição inter-sector, enquanto, na ausência de uma intermodalidade eficaz, defendem os seus interesses em relação ao caminho-de-ferro – que sofre actualmente uma transformação acelerada cujas consequências não são ainda previsíveis. A competição pela carga é igualmente uma competição entre corredores. A localização geográfica vantajosa da Beira está longe de assegurar o seu domínio sobre o trânsito de mercadorias. Dependências históricas, economias de escala, preços e fiabilidade ainda desequilibrar a balança a favor de Durban e, em menor medida, Dar es Salaam.

A nossa discussão suscita uma série de questões. Actualmente podemos fazer pouco para além de as enunciar, já que será necessária mais investigação para chegarmos a considerações rigorosas. Uma questão em particular paira sobre qualquer estratégia de desenvolvimento em Moçambique: com este sistema de transportes transversal, com epicentros da acumulação de capital ligados à extracção dos recursos naturais que não coincidem necessariamente com a geografia de uma base económica não-mineira mais diversa e com uma variedade de sectores e grupos sociais com necessidades de transporte diferentes, e por vezes contraditórias, deverá o investimento em infraestrutura e no desenvolvimento do transporte de longo-prazo melhorar e estender o actual sistema de transportes orientado para a extracção? Haverá regiões, utilizadores e sectores que obrigarão a desafiar estas dependências históricas por questões de eficiência, sustentabilidade económica e justiça social? Que interesses políticos e económicos estão representados nas autoridades do sector do transporte em Moçambique, qual a capacidade de influência e intenção que possam conduzir activamente o sector no sentido de uma estratégia de desenvolvimento ampla e de longo-prazo? Ou irá a intervenção estatal permanecer confinada à regulação do cada vez mais liberalizado mercado dos serviços de transporte? Nesse sentido, qual é o papel do Estado na interacção entre o caminho-de-ferro – o remanescente e influente bastião das empresas estatais – e o transporte rodoviário – um sector totalmente privatizado?

Esta ênfase no papel do Estado não é fortuita: embora o sector do transporte rodoviário de mercadorias na Beira seja privado e opere actualmente como um mercado aberto, este capítulo demonstrou que a sua emergência foi possível num período de condições excepcionais. Este estudo de caso sugere que actores nacionais poderosos não surgem espontaneamente e que é necessário que o Estado crie as condições, adaptadas ao contexto moçambicano e às necessidades dos diferentes grupos sociais do país, sob as quais a acumulação de capital possa levar ao aumento da produtividade e à geração de emprego.

FAN

O Fundo para Ambiente de Negócios (FAN) é uma iniciativa do Reino da Dinamarca e do Governo de Moçambique, que quer tornar mais fácil a intervenção do sector privado e outras organizações de negócios no trabalho inerente a advocacia para mudanças de políticas públicas com o objetivo de criar um ambiente propício de negócio.

O FAN foi criado para melhorar o nível e a qualidade do diálogo entre o governo, o sector privado e das organizações dos trabalhadores, contribuindo assim para a criação de um ambiente de negócios socialmente equilibrado.

IESE

O IESE é uma organização moçambicana independente e sem fins lucrativos, que realiza e promove investigação científica interdisciplinar sobre problemáticas do desenvolvimento social e económico em Moçambique e na África Austral.

A missão do IESE é a promoção de investigação social e económica de alta qualidade e relevante sobre as problemáticas de desenvolvimento, governação, globalização e política pública em Moçambique e na África Austral, privilegiando uma abordagem de economia política, interdisciplinar e heterodoxa e criando um espaço pluralista de estudo, debate e difusão de conhecimento e informação. Em relação com o seu programa de investigação, o IESE promove a publicação, debate e formação.