



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

O PAPEL DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA PARA DINAMIZAR A INDUSTRIALIZAÇÃO EM MOÇAMBIQUE



1. INTRODUÇÃO

1. Nexo entre a Industrialização e Infra-estruturas de Transportes e Logística;
Não se pode falar da Industrialização sem se falar de desenvolvimento das Infra-estruturas de Transporte e Logística;

Porquê?

Porque a industrialização é uma variável dependente das infra-estruturas de Transportes e Logística.

Porque são as Infra-estruturas de Transporte que promovem o acesso aos mercados e conectam os centros de produção aos centros de consumo;

2. Défice de Infra-estrutura;
3. Défice de Financiamento;

Onde se pode ir buscar tal financiamento?

Fundos de Pensões, soberanos e Reservas

Apesar do forte nexo entre a Industrialização e as Infra-estruturas de Transportes e Logística, apenas as Infra-estruturas de Transportes e Logística, por mais desenvolvidas que sejam, não são suficientes para a industrialização. **É preciso que se estabeleçam políticas claras de Industrialização.**



PRIORIDADES ESTRATÉGICAS DO MTC

02



PRIORIDADES ESTRATÉGICAS

1. 2. 3. 4. 5.

Mobilidade

Esta prioridade é composta por quatro plataformas distintas e interligadas, Rodoviária, Ferroviária, Hidroviária e Aviação. Cada uma requer infraestrutura, experiência e gestão únicas.

Segurança Rodoviária

Nosso foco inicial será a Segurança Rodoviária, com ênfase no uso seguro da estrada, velocidades seguras, resposta eficiente pós-acidente, veículos seguros, estradas/bermas seguras.

Acessibilidade

A ênfase será em desatar oportunidades ainda não exploradas, bem como o potencial económico de muitos corredores naturais de desenvolvimento de Moçambique (incluindo corredores de aviação).

Conectividade

Esta temática centrar-se-á nos desafios de desenvolvimento relativos à digitalização, telecomunicações, e tecnologia em geral. Dedicaremos especial ênfase à inclusão digital rural.

Reformas

Como assunto prioritário, o Ministério irá concentrar-se nas principais empresas públicas para abordar os desafios de sustentabilidade a longo prazo. Além disso, o Ministério irá concentrar-se no reforço da gestão, bem como na competência e capacidade humana.



2.1. Corredores de Desenvolvimento

- É nos corredores de desenvolvimento que as Infra-estruturas de Transportes e Logística desempenham um Papel Fundamental para a Industrialização.
- Os corredores de desenvolvimento, são regiões com potencial de crescimento, geograficamente definidos por um eixo principal constituído por infra-estruturas de transportes, para as quais se pretende atrair investidores para um pacote de projectos economicamente viáveis e sustentáveis.
- Em suma corredores de desenvolvimento são regiões para a Industrialização.



2.1. Corredores de Desenvolvimento

O MTC, para dinamizar a Industrialização deve continuar a:

Garantir a Construção de Infraestruturas no País Para Responder a Demanda (Nacional e Regional);

Garantir a Eficiência e Competitividade do Sector;

- Reabilitação/Melhoramento das Linhas Ferroviárias Existentes
- Definição e Construção de Novas Linhas Férreas;
- Reabilitação/Melhoramento dos Portos Existentes
- Definição e Construção de Novos Portos
- Reabilitação dos Aeroportos Existentes
- Definição e Construção de Aeroportos Novos



**2.1.1. GARANTIR A CONSTRUÇÃO DE
INFRAESTRUTURAS NO PAÍS PARA
RESPONDER A DEMANDA;**

2.1.1.1. PRINCIPAIS PROJECTOS EM CURSO POR CORREDOR

Corredor de Nacala

PROJECTO	INVESTIMENTO	Capacidade
Projecto de Reabilitação, Modernização e Expansão do Porto de Nacala - FASES I & II	USD 300 Milhões	De 100.000 Para 252.000 TEUs



2.1.1.1. PRINCIPAIS PROJECTOS EM CURSO POR CORREDOR

Corredor da Beira

PROJECTO	INVESTIMENTO	CAPACIDADE
Reabilitação da Linha Férrea de Machipanda	USD 200 Milhões	0.5 para 3 MTPA
Construção do Ramal Dona Ana - Vila Nova da Fronteira	USD 30 Milhões	0 Para 1 MTPA
Reabilitação e Aumento da Capacidade da Fábrica de Travessas de Dondo	USD 4 Milhões	



2.1.1.1. PRINCIPAIS PROJECTOS EM CURSO POR CORREDOR

CORREDOR DE MAPUTO

PROJECTO	VALOR DO INVESTIMENTO
Duplicação da Linha de Ressano Garcia (46 Km de via)	USD 66 Milhões
Reabilitação de 1 Ponte na Linha de Goba e Construção de 1 Ponte no Ramal de Salamanga	USD 6 Milhões
Reabilitação da Fábrica de Travessas de Maputo	USD 6 Milhões
Construção de 2 Linhas de desvio para a Fábrica de Cimento Dugongo em Salamanga	USD 3.5 Milhões
Terminal Aduaneiro de Ressano Garcia	USD 3.5 Milhões
Reabilitação dos Cais do Porto de Maputo e Porto Seco para a triagem de Camiões.	USD 95 Milhões



2.1.2. REFORMAS E MELHORIAS PARA GARANTIR A EFICIÊNCIA E COMPETITIVIDADE DO SECTOR;

PAE 11 – Melhorar a Competitividade dos Aeroportos e Corredores Logísticos Nacionais.

- A medida 11 visa assegurar o aumento do fluxo de pessoas e volume de mercadorias com destino ou trânsito por Moçambique, reforçando a contribuição deste importante sector para a economia nacional.

NO RAMO RODOVIÁRIO

- **Simplificamos os procedimentos nas fronteiras;**
 1. Eliminamos a Taxa de Serviço Aduaneiro (**TSA**) na emissão do **TIP** (*Temporary Vehicle Importation Permit*);
 2. Eliminamos os processos manuais de emissão do **TIP** em Ressano Garcia;
 3. Autorizamos as entradas múltiplas dos veículos no país;

NO RAMO FERROVIÁRIO

- **Assinamos o acordo para a ligação directa (comboios sem fronteiras)**
 1. Na Linha de Ressano Garcia com a África de Sul; e
 2. Na linha de Goba com o Reino de E-Swatini.
 3. Esperamos assinar nos próximos meses com o Botswana, Zimbabwe, Zâmbia e Malawi.

NO RAMO PORTUÁRIO

- **Retiramos a obrigatoriedade de desalfandegamento da carga no primeiro porto de entrada** para os casos de transferência marítima de carga internacional (**Transshipment**) bem como a não obrigatoriedade de prestação de garantias no primeiro porto de entrada.



Medidas Adicionais

PAE 11 – Melhorar a Competitividade dos Aeroportos e Corredores Logísticos Nacionais.

Estamos a Trabalhar na Redução de Taxas que visam melhorar a competitividade e eficiência no Sector Aéreo

- Taxas de Aterragem de Aeronaves e de Parqueamento de Aeronaves.
- Taxa de Segurança Aeroportuária (TSA) nos Aeroportos de Chimoio, Lichinga e Pemba, para incrementar a exportação de produtos frescos.

Estamos a Trabalhar no Projecto de Fronteira de Paragem Única de Ressano Garcia Moderno como uma montra do País no Modelo de PPP.

Estamos a trabalhar para realizar acordos semelhantes de comboios sem fronteiras com Zimbabwe e Malawi.

INDICADORES DE RESULTADOS DA MEDIDA 11 DO PAE

ORD.	INDICADORES	2021	2022
1	Tempo de Espera dos Camiões no Km 4 (horas)	3h	1,5h
2	Número de Camiões que Atravessam a Fronteira de Ressano Garcia, Por dia.	800	1500
3	Tempo de Espera dos Comboios nas Fronteira de Ressano Garcia e Goba.	4h	1,5h
4	Número de Comboios na Linha de Ressano Garcia que vão ao porto de Maputo por Semana.	15	21
5	Número de comboios na Linha de Goba que vão ao porto de Maputo por dia.	2	4
6	Carga Manuseada no Porto de Maputo (T/ano)	22.3 Milhões	26.7Milhões
7	Carga Contentorizada Manuseada no Porto de Maputo (TEU´s) *	140.151	120.218
8	Carga Contentorizada Manuseada nos Portos Nacionais (TEU´s)*	497.269	448.363
9	Número de passageiros que passaram pelos Aeroportos Nacionais**	1.204.131	1.649.240
10	Número de Aeronaves que Escalaram os Aeroportos Nacionais**	42.450	54.254
11	Quantidade de Carga Manuseada nos Aeroportos Nacionais (Toneladas). **	11.009,00	14.352,70

* As acções para estes indicadores foram recentemente aprovadas. O impacto espera-se em 6 meses (Decreto sobre o *Transshipment*);

** As Acções para estes indicadores estão em curso espera-se a aprovação até Julho do Decreto que vai garantir a redução das Taxas de Aterragem de Aeronaves e de Parqueamento de Aeronaves em 25%.



3.0 Contributo das Infra-estruturas de Transporte e Logística na Industrialização

Em Moçambique As infra-estruturas de Transportes e Logística, não somente encurtam as distâncias, mas também promovem a troca de produtos, bens, técnicas e informações com outras regiões e/ou países.

De forma directa promovem a Industria Extractiva, que pode dinamizar outras Industrias se as politicas exigirem beneficiação do produto extraído;

Os recursos naturais extraídos pelo seu valor económico, podem viabilizar a construção da infra-estrutura, contudo, eles são apenas a oportunidade de infra-estruturar o País.

Uma vez construída a infra-estrutura é para todas as cargas, o que dinamiza toda a área por onde passa a infra-estrutura de transporte, criando bases para o desenvolvimento Industrial.





4.0 CONCLUSÃO

Para a maximização dos ganhos nos corredores é importante a criação de instituições de gestão de corredores como instituições estratégicas para promovê-los, desenvolvê-los e integrá-los no processo de industrialização do país.

Essas instituições irão tratar de todos os aspectos de transporte e trânsito de mercadorias num determinado corredor, lidando com uma vasta gama de questões, como infra-estruturas, alfândegas, estrangulamentos na cadeia de serviços e taxas a aplicar aos utentes, bem como o respectivo desenvolvimento ao longo do corredor.



4.0

CONCLUSÃO

As mesmas irão colaborar com o governo e os agentes privados na definição de políticas de beneficiação dos nossos recursos naturais, principalmente dos minerais estratégicos com o objectivo de se criarem industrias diversas nos corredores e transformar os corredores de desenvolvimento em corredores inteligentes através da digitalização e transformação da nossa economia em economia digital que possa participar efectivamente na 4^a revolução industrial; isto é na partilha das oportunidades do futuro.



OBRIGADO PELA ATENÇÃO

Corredores de Desenvolvimento em Moçambique, um espaço de oportunidades económica e de industrialização.