



P.O Box 19777, Nelspruit, 1200, South Africa
Unit 28, Block C, Central Park, 12 Suikerriet Street, Nelspruit, 1200
Tel: +27 13 755 6025 Fax: +27 13 752 5453 Cell: +27 82 802 2338
Email: brenda.horne@mcli.co.za
Website: www.mcli.co.za

WORKING TOGETHER TO MAKE THE MAPUTO CORRIDOR FIRST CHOICE FOR ALL STAKEHOLDERS
TRABALHANDO JUNTOS PARA TORNAR O CORREDOR DE MAPUTO a PRIMERA ESCOLHA

Maputo Corridor Logistics Initiative

RELATÓRIO DAS REUNIÕES DE TRABALHO DA MCLI
GRUPO DE TRABALHO SOBRE A CAPACIDADE OPERACIONAL
DIAS 4 e 5 DE FEVEREIRO DE 2010
EM NOU'S TOEKA, NELSPRUIT, ÁFRICA DO SUL

PRIMEIRO DIA: QUINTA-FEIRA 4 DE FEVEREIRO DE 2010

BOAS VINDAS E ABERTURA

A Sra. Brenda Horne-Ferreira, Chefe Executivo da MCLI, deu início ao programa, calorosamente dando as boas vindas a todos os presentes, e de relance mencionou o prestigioso prémio outorgado pela NEPAD por Excelência em Projectos de Infra-estrutura, neste ultimo Novembro. Dedicou o prémio a todos os membros e intervenientes da MCLI devido ao apoio que têm dado ao corredor do Maputo.

Durante a abertura, acentuou que o foco da MCLI em 2010 seria a Fronteira de Paragem Única de 24 horas, o trânsito bidireccional de carga em circulação, expedição pontual dos serviços dos caminhos-de-ferro em apoio ao crescimento e estabelecimento do porto e da pegada da MCLI em Maputo.

A Sra. Brenda Horne-Ferreira fez agradecimentos às empresas Southern Africa Global Competitiveness Hub e TradeMark Southern Africa pelo seu apoio financeiro magnânimo e reiterou que estas reuniões de trabalho serviriam de plataforma para cooperação e colaboração mútua, assim como de oportunidade para alcançar os volumes compartilhados nas estradas, vias-férreas, porto, terminais e posto de fronteira, o que permitiria uma avaliação conjunta dos desafios e constrangimentos que vêm tendo impacto sobre a eficiência operacional geral do corredor. Incitou a todos os presentes para que trabalhassem juntos a fim de se acharem soluções viáveis para benefício do corredor, seus intervenientes e comunidades.

UMA PERSPECTIVA OPERACIONAL

Uma breve apresentação histórica sobre o Corredor e sobre o começo da MCLI foi apresentada pela Sra. Barbara Mommen, Chefe de Operações, lembrando os sucessos da

MCLI desde o início, mormente a forte parceria multi-lateral e multi-dimensional pública e privada, com notável apoio dos membros, perícia institucional, uma forte estrutura credível, devido à influência do forte mandato do sector privado, assim como por ser um modelo de gestão no Corredor e no Continente de África. Salientou que a alta visibilidade da MCLI no sector de transporte e logística é devida ao sucesso de interacção que têm entre o governo e o sector privado. Atribuiu este sucesso à liderança forte e audaz da MCLI, ao secretariado activo e ao conselho de directores dedicados que conjuntamente possuem rico conhecimento e perícia desta indústria, tanto no sector privado como público em ambos os países. A mistura ideal de parceiros e a base forte de membros continuam a permitir que a MCLI continue a ser um instrumento na formação de acordos bilaterais a nível nacional, dando forma à continuidade da vontade política na região.

PLANO MESTRE E PROJEÇÕES PARA O PORTO DE MAPUTO
SR. RUI SANTANA AFONSO: EMPRESA DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO
DIRECTOR DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO

Numa apresentação compreensiva, o Sr. Rui Santana Afonso, deu uma actualização informativa do progresso e desenvolvimento planeado para o Porto de Maputo. Dos 17 milhões de toneladas de carga manejadas em 1971 até ao esperado corrente processamento de 8,7 milhões de toneladas em 2010 e o aumento projectado para 26,2 milhões de toneladas em 2015, 34,2 milhões de toneladas em 2020 alcançando 48.6 milhões de toneladas até 2030, o Porto de Maputo está a caminho de se tornar um porto regional da SADC, sustentável e pulsante, na importação e exportação de artigos dos mercados globais.

O investimento de capital previsto para a melhoria de serviços, infra-estrutura, equipamento, estradas, vias-férreas, cais e para drenar o canal, alcança a soma de US\$749.1 milhões a serem empregues durante os próximos 20 anos, sendo que US\$253.3 milhões serão empregues até 2015, US\$106,4 milhões até 2020, US\$229.3 milhões até 2025 e US\$160.1 milhões até 2030.

A capacidade da carga ferroviária no Porto aumentará da presente capacidade de 10 comboios por dia até alcançar 36 por dia no ano 2030. A actual capacidade para processar 500 camiões (embora apenas 320 sejam processados) aumentará até 3000 no ano 2015 e até 4800 camiões por dia no ano 2030. O aumento de carga terá impacto sobre as exigências do recipiente de navios o que levará a um plano de drenagem do canal aumentando a actual profundidade de 9,4m para 12,1m até ao ano 2015, com atracagem na MPDC, MIPS, & TCM atingindo 12,8m de profundidade. Planeia-se também acrescentar mais três pontos de atracagem com 15m de profundidade na MIPS & TCM desta forma aumentando a capacidade de processamento de navios para 1500 por ano até 2015 e 2500 por ano até 2030.

O Sr. Afonso reiterou que os factores primordiais influenciando o sucesso da implementação do plano mestre continuarão sendo o compromisso da direcção e dos accionistas do Porto de Maputo, em alcançar e manterem um serviço confiável e de custo efectivo para todos os intervenientes do Corredor de Maputo. De forma a atingir este alvo, a Fronteira de Paragem

Única e o trânsito bidireccional eficiente de cargas a custo efectivo, deverão se tornar uma realidade.

Em conclusão, o Sr. Afonso enfatizou que o desenvolvimento do Porto está decorrendo positivamente embora existam assuntos que careçam de atenção e que por este motivo, esta reunião havia sido convocada. Mencionou que vários factores afectariam o crescimento do Porto e a implementação do Plano Mestre, especificando que estes são; o empenho da direcção e dos accionistas no Porto, o custo eficiente e eficaz de cargas em circulação bidireccional, implementação efectiva da Fronteira de Paragem Única, soluções de custo eficiente e eficaz para reduzir a perda de receitas devido aos riscos alfandegários, a segurança para todos os utentes de que os serviços dos caminhos-de-ferro são confiáveis e que todos os fornecedores de serviços cumprirão com seus deveres, incluindo o porto, os terminais, agentes, transportadores e vários departamentos do governo. Salientou ser necessário que haja uma entidade que possa coordenar todas estas entidades e que o Porto é da opinião que a MCLI deve desenvolver esse papel de grande importância.

A TRAC – TRANS AFRICAN CONCESSIONS E A FRONTEIRA DE PARAGEM ÚNICA: SR. ARTHUR COY: CHEFE EXECUTIVO DA TRAC

O Sr. Arthur Coy, Chefe Executivo da TRAC, apresentou um resumo histórico do Contrato de 30 anos concedido à TRAC em 1997, para a construção, operação, manutenção e expansão da rodovia de portagem N4. Notou os objectivos estratégicos e benefícios que a N4 havia providenciado, tais como o acesso ao mercado global através do desenvolvimento do Porto de Maputo, e o estímulo ao comércio e turismo, causando o aumento de criação de empregos, devido ao aumento de actividade económica em Maputo e ao longo do Corredor, melhorando o aumento de rentabilidade através do impulso de investimento privado, salvaguardando os recursos financeiros do sector público através da utilização do investimento do sector privado no desenvolvimento de infra-estrutura. A TRAC também tem investido de forma significativa em projectos de desenvolvimento social, garantindo assim a criação de emprego, concedendo até à data 720 contractos a mais de 160 pequenas e médias empresas num valor total de R304 milhões.

De particular interesse a esta reunião de trabalho, o Sr. Arthur Coy fez a observação de que a TRAC não tem direitos de imposição de lei, sendo que depende das agências diligenciadas para isso, do Estado Sul-africano e Moçambicano para monitorização de acidentes, controlo de veículos e condução ilegal, embora a TRAC tenha a gerência das estações de controlo de carga na N4. O trânsito tem aumentado entre 5-6% anualmente e portanto reiterou a necessidade grave de se ter uma Fronteira de Paragem Única, dado o alto volume diário de cargas, passageiros e veículos.

O volume durante a recente quadra festiva, nas duas portagens mais próximas à fronteira, mostrou ter um aumento de 5% sobre o ano anterior não obstante a queda económica e o percebido número reduzido de passageiros, de acordo com a BCOC. Reiterou também a necessidade básica para se criar uma Fronteira de Paragem Única devido ao volume diário de cargas, passageiros e veículos. Deu como exemplo, no dia 23 de Dezembro passado,

55,505 veículos terem atravessado a portagem de Maputo, o que significa um aumento de 18.7% sobre o ano anterior.

PERGUNTAS E RESPOSTAS:

Quanto às perguntas levantadas devido à apresentação que havia sido feita, as respostas foram as seguintes:

Em termos de quais seriam os incentivos para mudar o frete da rodovia para a ferrovia, foi sugerido que a MCLI tomasse a dianteira neste assunto. Devido às linhas férreas terem cedido a maior parte da sua carga à rodovia, sugeriu-se que a carga mais amena ao transporte ferroviário fosse passada para a ferrovia e que a rodovia continuasse movimentando a carga mais amena às estradas. Quanto aos preços e demais tarifas, dentro do prazo de 2 meses, será publicado um livro de tarifas que estará à disposição de todos.

No que diz respeito às tarifas portuárias, o Sr. Afonso confirmou que de momento o Porto está revendo a informação contida num caderno interno de tarifas, sendo que a intenção é de o colocar à disposição do público, tão logo o processo interno esteja completado, isto dentro do próximo mês ou dois.

Quanto aos futuros planos para o Porto vir a expedir fruta, o Sr. Afonso anotou a tendência do transporte por meio de contentor, sendo que aproximadamente 80% da fruta é transportada deste modo e disse que o terminal de géneros frescos seria colocado adjunto ao terminal de contentores para melhor facilitar o seu manuseio. Provisão também havia sido feita para se instalarem os géneros frescos e a embalagem de frutos mais próximo ao terminal de modo a melhorar as eficiências tanto para contentores como para o descarregamento das cargas.

Em resposta à pergunta sobre as actividades de trânsito e de transbordo em Maputo, o Sr. Afonso disse que o Porto espera servir as cargas locais e de trânsito para a África do Sul, tanto nas importações como exportações, algo que requererá um equilíbrio bidireccional na circulação de cargas. No que diz respeito ao transbordo de contentores disse que nesse aspecto o papel do Porto seria mais em relação aos outros portos de transbordo em Moçambique, ou seja, os portos da Beira e Nacala que servem ao Zimbabwe, Malawi e Zâmbia.

As questões levantadas quanto à estrada N4 foram em torno da condição da estrada em Moçambique, o congestionamento de veículos à saída do Maputo, o facto das pontes para os peões (tanto na fronteira como no Maputo) ainda não terem sido construídas o que continua ocasionando a morte de pedestres e reclamações quanto ao dano causado por areias aos veículos na porção da estrada N4 entre a Moamba/Matola. Também mencionaram a preocupação sobre a portagem ter aumentado na África do Sul mas não em Moçambique e que a qualidade da estrada em Moçambique é inferior à da África do Sul.

ACÇÃO: MCLI

O Sr. Arthur Coy informou que a porção da estrada onde o maior congestionamento ocorre não faz parte da Concessão da TRAC, antes é da responsabilidade da ANE. Disse que a TRAC vem trabalhando com a ANE para melhorar o trânsito mas as soluções são dispendiosas. Disse também que a construção das pontes para os peões é da responsabilidade do Governo Moçambicano. A TRAC apenas é responsável pela sua manutenção. Quanto ao dano a veículos devido à areia na estrada, este assunto foi levado ao Ministro de Obras Públicas e isto é algo que pertence ao Governo resolver. Quanto ao aumento de portagem, o Governo de Moçambique tem subsidiado a diferença na portagem devido a este ter sido um período de eleições mas estão programados vários ajustes em breve. O Sr. Arthur Coy informou também à reunião que a secção de estrada em Moçambique é nova e de qualidade superior à da África do Sul, dizendo que os buracos nas estradas são arrançados durante o período de 24 horas, e mais ainda que existe um centro de serviço 24 horas por dia ao alcance de todos os usuários da N4 e que reclamações, comentários ou chamadas de emergência deverão ser feitas para o tal centro.

PALESTRA DO ALTO-COMISSÁRIO DA ÁFRICA DO SUL EM MOÇAMBIQUE – SUA EXCELÊNCIA D. MOOPELOA

O Alto-comissário da África do Sul em Moçambique, Sua Excelência Sr. Moopeloa sucintamente reiterou à reunião a importância da relação entre a África do Sul e Moçambique, em termos do Corredor de Maputo ser uma artéria muito estratégica no crescimento da economia de ambos os países e ao longo do corredor. Realçou a importância que Moçambique tem para a África do Sul como parceiro comercial e no âmbito da energia para o desenvolvimento rural económico a fim de se atingirem os alvos de crescimento da SADC.

Incentivou à MCLI para que continuasse a fortalecer as relações básicas entre o sector público e privado, indicando que o Alto Comissariado da África do Sul se mantém aberto para discussão com os intervenientes e que as Sessões Informativas do Comissariado seriam um canal importante na promoção de negócios e investimentos feitos entre os dois países.

PAINEL DE DISCUSSÃO

O PROGRAMA DE INSPECÇÃO NÃO INTRUSIVA EM MOÇAMBIQUE: DR. HORÁCIO SIMÃO: DIRECTOR GERAL ADJUNTO DA PLANIFICAÇÃO, ESTUDOS E RELAÇÕES INTERNACIONAIS E AUTORIDADE TRIBUTÁRIA DE MOÇAMBIQUE

O Dr. Horácio Simão apresentou um panorama geral das reformas fiscais e das alfândegas que estão sendo implementadas pelo Governo de Moçambique. Estas reformas são em conformidade com as recomendações feitas pela Organização Mundial de Alfândegas (WCO), sendo que as leis e regulamentos estão em revisão de forma a se enquadrarem dentro do âmbito da política e prática internacional. Os fundamentos básicos da estrutura dos padrões da WCO que Moçambique adoptou são: a Cooperação de Alfandega para Alfandega e a Cooperação de Alfandega para Comércio. Estes asseguram um melhor fluxo de informação entre as operações alfandegárias, o que por sua vez, facilita o processo de

despacho e levantamento de mercadorias, garantindo a segurança de mercadorias na rede internacional de suprimento, este sendo um requisito da facilitação global comercial.

Uma das recomendações na implementação da estrutura de padrões é o uso de equipamento de inspecção não intrusiva, cuja implementação evita que os oficiais das alfândegas tenham de abrir os contentores para inspecção. Este programa foi adoptado e implementado a partir do Decreto de 2006, a Kudumba Investments tendo sido a empresa a quem foi outorgada a Concessão para efectuar esta função do Governo. Presentemente o Governo está estudando a implementação destas estratégias em todos os pontos de entrada e pontos transitários de modo a acelerar o processamento do trânsito. Isto inclui todos os portos, aeroportos, vias-férreas e fronteiras terrestres, inclusive do Posto da Fronteira de Ressano Garcia. Além de reduzir o tempo de despacho de mercadorias e facilitar o fluxo de passageiros e veículos, outras vantagens notáveis são o controlo e prevenção do tráfico de drogas, mercadorias de perigo, quer entrando ou saindo do país, assim criando mais confiabilidade sobre os serviços providenciados pelas Alfândegas de Moçambique.

SR. KEVIN DAVIES: DIRECTOR GERAL DA KUDUMBA INVESTMENTS LDA

O Sr. Kevin Davies, mostrou um pequeno filme ilustrando parte dos serviços que a Kudumba oferece no Aeroporto de Maputo, dando em seguida um panorama do que o Projecto Kudumba é em termos da parceria da concessão pública/privada; sendo responsável por todas as artérias principais de entrada em Moçambique e por providenciar soluções de segurança integradas para todas as fronteiras, quer sejam em terra, mar ou ar, através do uso de tecnologia e perícia internacional, em função do Governo de Moçambique.

Em relação ao Porto de Maputo, a Kudumba está no centro das operações de importação, exportação e trânsito de mercadorias, com a vantagem de processamento mais acelerado, aumento de eficiências, reconciliação entre os documentos alfandegários e inspecções físicas, cumprindo a legislação nacional e internacional, com aumento de segurança.

Mais ainda o Sr. Davies informou de que todo o trânsito ferroviário para o Porto do Maputo em breve seria sujeito às actividades do *scanner* e que de facto este sistema de sondagem dupla é o primeiro em todo o mundo, colocando Moçambique na dianteira da tecnologia inovadora de sondagem electrónica. Estes sistemas de raio-X permitem que os oficiais alfandegários possam diferenciar entre materiais orgânicos e não orgânicos, tais como drogas, armas e mercadorias normais. Desde que as mercadorias entrem no Porto até à sua partida, o processo operacional demora um máximo de 6 a 7 minutos. A sondagem das imagens do contentor ocorre em menos de 40 segundos.

O PROJECTO DE JANELA ÚNICA ELECTRÓNICA (JUE) EM MOÇAMBIQUE: DR. RUI DA SILVA: SGS

O Dr. Rui Silva da SGS fez uma apresentação perspicaz sobre o Projecto Janela Única Electrónica para uso das Alfândegas e despacho das mercadorias que se espera venha a ser implementado em Moçambique em Janeiro de 2011. Esta é uma plataforma única de acesso

para os intervenientes autorizados, permitindo o processamento acelerado com o despacho de mercadorias. Na realidade, a JUE é um servidor que faz interface com o servidor SIGA, isto é, o Sistema Integrado de Gestão das Alfândegas do Governo de Moçambique, desta forma integrando toda a informação e operações numa só operação que permite a declaração e liberação das mercadorias sem que as mesmas tenham de passar pela Alfandega, representando a transição de transferência de documentos e troca de informação.

Os benefícios da JUE incluem a redução de documentação na forma de papel e o aumento da eficiência do sector público, que é um dos alvos do programa de reforma do Governo de Moçambique para melhorar o ambiente comercial, aumentando a segurança e integridade das mercadorias em comércio estrangeiro, otimizando a colecta de impostos, a troca de informação, isto enquanto formando uma base confiável para troca de informação e estatística entre as agências nacionais ocupadas no comércio externo. Além do mais, a JUE cumprirá com os padrões internacionais, já tendo sido testada na UE e África com considerável sucesso.

Este projecto será implementado via parceria privada publica e terá um custo de US\$12,75 milhões sendo que a MCNet terá 20% das acções, a CTA terá outros 20% das acções e a Escopil/SGS terão os restantes 60% das acções.

RELATÓRIO SOBRE AS INICIATIVAS PARA A MODERNIZAÇÃO DA SARS SR. BEYERS THERON: EXECUTIVO NO PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DAS ALFÂNDEGAS NA AUTORIDADE TRIBUTARIA SUL-AFRICANA

À partida desta apresentação, o Sr. Beyers Theron comentou quão estimulante é ouvir a região a falar a mesma linguagem de comércio e modernização das alfândegas. Em seguida deu um breve panorama histórico das iniciativas de transformação ao longo dos últimos 11 anos, desde que o Programa de Transformação das Alfândegas havia começado em 1997 até à adopção do “Formulário Verde das Alfândegas” ser adoptado em 2006, o qual ainda forma a base dos procedimentos actuais. Prosseguiu com a revelação da estratégia da modernização da SARS que ainda não se encontra inteiramente divulgada internamente. Enfatizou que o fundamento da Estratégia das Alfândegas incorpora as melhores práticas da WCO a nível internacional. A implementação destas iniciativas de modernização requererá a introdução de nova legislação que em breve será promulgada, o mais tardar, no princípio do ano 2011.

Os princípios básicos do programa de modernização são uma estrutura política de apoio, processos consistentes e previsíveis, uma cultura nova de valor acrescentado em performance e flexibilidade, adaptabilidade e capacidade através de sistemas compatíveis, em conformidade com o padrão internacional e instrumentos tais como a Convenção de Kyoto, os padrões da estrutura julgada segura pela WCO, ao mesmo tempo atingindo a utilização otimizada do equipamento e tecnologias disponíveis e existentes num ambiente de contínua mudança. O Sr. Theron indicou que as melhorias devem ser implementadas sobre a base de pessoal, processo, política e tecnologia. Esboçou a implementação de um sistema único de registo na SARS que entrará em vigor neste próximo ano e que este sistema

eventualmente será integrado de forma a se ter o perfil total e único do cliente, incluindo o perfil tributário. As novas tecnologias de despacho e os benefícios do credenciamento dos negociantes permitirá que os negociantes legítimos passem pelo sistema com a mínima intervenção e oportunidade para facilitação melhorada.

Os benefícios das iniciativas de modernização incluem a expedição pontual melhorada para o comércio, favorecendo o comércio regional e internacional, incentivando a participação idónea e responsabilização, quer na performance individual quer organizacional, na automatização de actividades que não acrescentam valor, a fim de melhor empregar os escassos recursos humanos nas alfândegas, habilitando a gestão apta e afirmativa das fronteiras, e o seu controlo, enquanto estimulando a transparência, previsibilidade, e auto conformidade na regulamentação.

PERGUNTAS E RESPOSTAS:

Quanto à questão erguida sobre a falta de transparência na introdução da Inspeção Não Intrusiva e devido à especulação de certos intervenientes que o custo por cada contentor venha a ser elevado, o Sr. Kevin Davies da Kudumba e o Sr. Horácio Simão da Autoridade Tributária de Moçambique indicaram que a concessão foi outorgada pelo Governo Moçambicano e que portanto as tarifas serão determinadas pelo Governo. O contrato da Kudumba não incluiu acção conjunta com os intervenientes porém larga informação foi disseminada através dos jornais e outros meios de intervenção com organizações interessadas. Com respeito à operação de instrumentos de sondagem electrónica na África do Sul, o Beyers Theron clarificou que a SARS será responsável por tais custos.

Sobre o assunto de integração regional e a preocupação das três Alfândegas diferentes virem a introduzir iniciativas diferentes numa altura em que a integração regional é uma forte imperativa da SADC, tomou-se nota de que cada país lança um sistema alfandegário diferente devido à política e posição particular, porém, não obstante existirem razões diferentes, os sistemas terão a capacidade de interface uns com os outros. O Sr. Beyers Theron fez a observação de que existe um padrão internacional para a formatação de dados e um modelo comum que apoia o intercâmbio dos dados entre os membros administrativos, conforme prescrito pela WCO, e conforme for possível, o Dr. Simão esclareceu que o custo do *scanner* apenas será cobrada uma vez, caso a carga passe pelos pontos de inspecção mais do que uma vez.

Quanto à inspecção dos contentores em trânsito, foi feita a observação de que o processo de inspecção não é feito à descrição do concessionário mas sim sob indicação das Alfândegas e que a Kudumba seria obrigada a fazer inspecção sob a informação que receberá da autoridade alfandegária.

Uma questão foi levantada quanto à necessidade de se inspecionar camiões com atrelado vazio. Do ponto de vista das Alfândegas, tais camiões constituem risco devido a certos artigos se puderem encontrar escondidos debaixo do chassis. Da mesma forma, os contentores vazios também são considerados objectos de alto risco devido ao monitoramento cessar após a remessa ser descarregada.

O Sr. David Gomes da CFM fez um apelo às Alfândegas para que visitem de novo os custos da sondagem electrónica e deu como exemplo o custo de US\$2850 para o despacho de um contentor a partir do Porto de Durban em contraste com US\$3470 para o despacho a partir de Maputo, algo que resulta em perda de receitas para Moçambique diariamente. Solicitou que se faça uma urgente revisão das cobranças enquanto o processo de modernização ainda está decorrente, salientando que este custo representará uma pedra de tropeço na utilização do Corredor e Porto de Maputo.

NOTA DA MCLI:

As taxas demonstradas pelo Sr. Gomes foram apresentadas por um cliente comparando a estrada do Corredor de Maputo ao invés da ferrovia de Nelspruit para Durban. Para que haja boa ordem e entendimento realístico, queiram por favor referir ao custo ferroviário comparativo aqui anexo, mostrando a diferença entre Maputo e Durban, feito pelo terminal de contentores, estudo este que compara o modo de transporte e portanto realisticamente compara maçãs com maçãs e peras com peras.

A Brenda Horne-Ferreira levantou a questão do uso do formulário DA341 que havia sido removido da circulação e embora a MCLI tivesse pedido ao SARS uma explicação do motivo, até à data nada havia sido dito. Pediu aos representantes da SARS que investigassem o assunto e respondessem à MCLI.

ACÇÃO: SARS

PARTE DOIS: O ENGAJAMENTO COM OS INTERVENIENTES DO PROJECTO DA FRONTEIRA DE PARAGEM ÚNICA

APRESENTAÇÃO CONJUNTA DA FRONTEIRA DE PARAGEM ÚNICA: SR. VICTOR NUNES DA SARS E DR. DANIEL TOVELA DAS ALFÂNDEGAS DE MOÇAMBIQUE.

O Sr. Victor Nunes, Gerente do Projecto da Fronteira de Paragem Única Lebombo/Ressano Garcia e o seu correspondente em Moçambique, o Dr. Daniel Tovela, apresentaram um relatório actualizando o desenvolvimento do Projecto e conforme disseram, o factor primordial afectando o progresso do projecto tinha sido o constrangimento financeiro sofrido devido ao impacto que a Crise Financeira Global havia tido sobre os orçamentos e financiamento da Tesouraria Nacional. Embora o plano original da Fronteira de Paragem Única não possa ser implementado em todo o seu âmbito previsto, o plano de contingencia foi aceite em Março de 2008 para aliviar o congestionamento e facilitar o evento da Copa Mundial de 2010.

O plano descongestivo inclui a abertura de uma estrada de desvio para o Km 4 no território de Moçambique. Este projecto já foi iniciado e consta-se que fique pronto até Junho de 2010. As instalações do km 4 terão capacidade de estacionamento para 120 camiões. Isto trará algum alívio ao actual congestionamento.

O trânsito não comercial será despachado na estância actual através das infra-estruturas existentes dos postos de fronteira. Está planejado também se construirão instalações e um caminho para peões ligando a África do Sul e Moçambique. O Governo da Província de Mpumalanga está também a trabalhar em associação com o Departamento de Transporte

para implementar um posto conjunto para passageiros da linha férrea na estação de Komatipoort.

O Sr. Nunes reiterou que os parâmetros legais permanecem um enorme desafio que requer considerável atenção.

O Sr. Daniel Tovela acrescentou dizendo que a Fronteira de Paragem Única é imprescindível e que tornaria o corredor do Maputo mais viável em termos do componente das estradas e facilitação do comércio. Mais ainda disse que o Governo Moçambicano gostaria de criar uma situação onde a competitividade do Porto de Maputo se torna uma realidade em termos de Walvis Bay e Durban. A implementação do projecto também aumentaria o turismo na região, particularmente no tocante à Copa Mundial de 2010.

A princípio a estimativa foi de que o custo fosse de US\$130 milhões mas apenas mais tarde poderia ser determinado. Indicou que um certo número de projectos preliminares fosse implementado antes de se dar início ao projecto, mencionando que os seguintes já se encontram concluídos:

- O reassentamento de 51 famílias
- Desminagem da área
- Compensação às famílias por perda de árvores de fruto

O Sr. Tovela reafirmou à reunião que o trabalho seria efectuado antes da Copa Mundial de 2010 começar, e disse que o seu governo está a contar com o apoio do sector privado em garantir o sucesso do projecto.

O propósito da Fronteira de Paragem Única de 24 horas é urgente mas o sector privado deve entender que deverão trabalhar de mãos dadas com o sector público. Despachantes e pessoal do Porto, Fronteira e rodovia devem entender que será necessário trabalhar num horário de 24 horas de modo a poder descongestionar o trânsito e a aumentar a capacidade de carga 33%.

SESSÃO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS:

Em resposta à questão de se incluírem os transportadores rodoviários nos grupos de trabalho (sobre o transporte de cargas) o Victor Nunes disse que o projecto ainda não havia incluído o sector privado mas que o plano era de o incluir no futuro, tão logo se tornasse claro o que poderia ser feito com os recursos disponíveis. A partir daí seria possível envolver o sector público.

Clarificando a questão sobre o que ocorreria no km 7 e km 4, o Sr. Nunes indicou que os grupos de trabalho relevantes iriam determinar qual a infra-estrutura melhor adequada para certas actividades e funções. Também se esclareceu qual seria a função da FRIGO no futuro. O Sr. Tovela salientou que a FRIGO tem capacidade para 320 caminhões enquanto o km 4 apenas terá capacidade para 120, enfatizando que ambos seriam usados. A divisão provável de funções entre a FRIGO e km 4 será que os pequenos importadores e exportadores utilizarão o km 4, isto é, onde a carga não exceda o valor de R12,000 (possivelmente a ser

revisto para R40,000) mas que o terminal iria precisar de ter um banco, capacidade frigorífica e de armazenagem.

O Sr. Tovela reiterou também que a fronteira deve se encontrar operacional 24 horas por dia e disse que estavam trabalhando para alcançar esse objectivo. Os despachantes e agentes presentes indicaram que sem dúvida trabalhariam 24 horas por dia se o trânsito assim mandar.

A Sra. Brenda Horne-Ferreira adiantou que muitos dos factores tendo impacto sobre custos na cadeia de suprimento do corredor, são resultantes das ineficiências da FRIGO e portanto perguntou se haveria oportunidade para o sector privado formar parceria com o governo para criar instalações no km 4. O Sr. Tovela respondeu que a situação presente faz parte do plano de contingência e que a implementação do projecto total ainda permanece aberta e que em tempo oportuno haveria ocasião para se participar no projecto acrescentando esse objectivo.

Levantou-se a questão do uso obrigatório da FRIGO, principalmente quanto aos resultantes custos elevadíssimos cobrados no desembarço, algo que é visto como não sendo justificável e também prejudicial à eficácia de custo no corredor da Maputo.

O Sr. Fernando Anselmo da Autoridade Tributária de Moçambique esclareceu o assunto dizendo que a gestão do terminal era à base da concessão e que a modalidade da gestão e tabelamento de custos resulta directamente dos serviços de despacho providenciados. Reconhece que os serviços providenciados deverão ser à base de um acordo formal entre o Governo de Moçambique e a empresa concessionária. Disse ainda que há necessidade de se fazer revisão das tarifas à luz da situação nacional e regional e daí sugeriu que os canais apropriados dentro do fórum do sector privado sejam usados para assegurar que o assunto chegue aos intervenientes correctos no Governo, aqueles que tenham o poder de renegociar o contracto.

A Sra. Brenda Horne-Ferreira fez nota de que os armazéns da FRIGO funcionam à base de custo *ad valorem*. Mais ainda adiantou que a FRIGO não trabalha 24 horas por dia o que resulta em altos custos. A negociação comercial torna-se difícil devido aos custos não serem previstos e daí enfatizou que é necessário se poder determinar tais custos.

A reunião unanimemente concordou que a MCLI facilite um grupo de trabalho sobre este assunto.

ACÇÃO: MCLI

Anotou-se também que em períodos de actividade máxima, e com apenas um tipo de mercadoria, de 4 em 4 minutos passa um caminhão. Isto significa que a operação de 24 horas por dia é necessária. Esta informação foi acompanhada de um apelo a que coloquem mais oficiais nas alfândegas de modo a diminuir o engarrafamento. Mais ainda, levantou-se a questão sobre qual seria a infra-estrutura providenciada no km 7 e o que deveria ser feito de modo a acelerar as cargas passando pelo Porto Seco.

O Sr. Victor Nunes disse que esses processos presentemente estão a ser visitados pelo grupo de trabalho, que entre outros, estavam tratando de como e onde as instalações teriam

funcionalidade conjunta, isto é, o acordo sobre conceito e processo. Este trabalho ainda não se encontra finalizado mas uma vez completado, o conceito e o processo serão devidamente comunicados e o sector privado será incluído.

A reunião unanimemente pediu para que a fronteira esteja aberta 24 horas por dia.

ACÇÃO: ATM, BCOCC, MCLI

Levantaram também a questão de quais autoridades estariam em controlo dessas instalações. O Sr. Victor Nunes indicou que o grupo de trabalho tarefaado com os procedimentos operacionais de momento se encontra ocupado com tais questões e que tratariam de como e onde tais instalações deveriam funcionar em conjunto, caso esse venha a ser o conceito e processo que seja aceite. Este trabalho ainda não havia sido finalizado mas tão logo seja completado, o conceito e o processo seriam devidamente comunicados e o sector privado seria incluído.

Sobre a questão de quais autoridades estariam encarregadas das instalações, o Sr. Victor Nunes disse os assuntos legais pertinentes à FPU serem complexos e por isso estavam sendo discutidos, debatidos e desenvolvidos. Entre outros, estes assuntos incluem assuntos de jurisdição, responsabilidades e poderes, a complexidade de procedimento, como seria por exemplo o caso de um atropelamento de um Moçambicano no território da África do Sul ou vice-versa. Reiterou ainda que seria necessário formular os artigos e a devida legislação e que esse processo demora o seu tempo.

Sobre as perguntas do custo total do projecto e qual a lacuna de financiamento, o Sr. Victor Nunes ressaltou que a projecção e plano original haviam resultado num custo estimado acima de um bilhão de Rands. Isto dava-se principalmente devido ao posicionamento dificultoso do terreno da actual fronteira, pela escassez de terreno para a construção das futuras instalações e para a construção da estrada de desvio para o km 4. Devido à disponibilização limitada de fundos feita pela Tesouraria Nacional ao DPW SA, a lacuna de cerca de 75% do orçamento levou a que se fizesse nova projecção, desenvolvendo assim o plano de Contingencia 2010, a princípio para aliviar o congestionamento na fronteira e porque decisivamente seria muito mais económico.

O Sr. Victor Nunes confirmou que o plano é para construir um caminho e instalações para peões, assim como o km 4, ambos projectados a ficarem prontos para a Copa Mundial de 2010.

O Sr. Barney Curtis levantou a objecção de consulta não ter sido feita com a comunidade regional económica, o que faz parte essencial do projecto regional entre os dois países. Acrescentou ainda que a probabilidade de se ter achado financiamento teria sido maior. O Dr. Simão assegurou que a SADC se encontrava bem ciente deste desenvolvimento e que apoio a nível político e técnico havia sido prestado. Acrescentou também que a Fronteira de Paragem Única tem características singulares que tornam o modelo um desafio em termos de cooperação, porém existe uma decisão assertiva para tornar este projecto bem-sucedido através de cooperação bilateral.

ACÇÃO: SARS

COMO PROSEGUIR E TERMOS DE REFERÊNCIA

MANDATO DA MCLI PARA A FRONTEIRA DE PARAGEM ÚNICA (FPU): BRENDA HORNE-FERREIRA: CHEFE EXECUTIVO - MCLI

A Sra. Brenda Horne-Ferreira esboçou a necessidade de se criar um mecanismo formal para a intervenção bilateral dos afectados e interessados, um órgão de comunicação entre o sector público e privado para a Fronteira de Paragem Única de 24 horas, de Lebombo/Ressano Garcia (FPU LRG). Apresentou a proposta de uma estrutura bilateral para a participação dos intervenientes, colocando a MCLI como uma ancora representando o sector privado.

Informou mais ainda que o propósito deste Comité de Comunicação Bilateral para a FPU LRG seria para assegurar coerência, sincronização e disseminação de notícias a ambos os países sobre os objectivos e progresso do projecto, providenciando um sumário das funções dos vários representantes ancora. Também propôs padrões de performance de modo a assegurar responsabilização e transparência no projecto, o conteúdo da comunicação tendo os intervenientes em mente, mas importantemente propôs uma reunião mensal entre o comité e o SSABP bilateral a fim de poder informar sobre o progresso feito quanto aos objectivos do Comité e progresso do Projecto em si. Disse também que com o tempo esta estrutura se tornaria um instrumento vigoroso, mesmo após a FPU ter sido completada, ao continuar informando a região sobre as ocorrências pertinentes.

A proposta foi unanimemente aceita pela reunião e a MCLI foi mandada a apresentar uma proposta ao SARS e Alfândegas de Moçambique sobre os princípios daquilo que poderá ser levado em frente.

ACÇÃO: MCLI FPU LRG

Com isto encerrou-se o programa do primeiro dia.

DIA DOIS – SEXTA-FEIRA 5 DE FEVEREIRO DE 2010

DISCURSO PELO DR. PHOSA

O Dr. Phosa falou à reunião reiterando a necessidade dos intervenientes apoiarem e promoverem as eficiências operacionais do corredor e que isto viria a reduzir o custo de transporte de cargas e o custo de negociar na região. Expressou o seu contentamento pela larga e activa representação tanto do sector público como privado de ambos os países na reunião. Aludiu sobre o aumento de volumes no Corredor de Maputo, não obstante a crise económica de 2009 e disse isto provar o enorme potencial deste corredor estratégico.

O Dr. Phosa urgi às agências bilaterais principais e aos departamentos de governo para que trabalhassem com o sector privado a fim de manterem o ritmo recentemente demonstrado, a fim de poderem assegurar a imediata abertura da fronteira durante 24 horas para o despacho de carga comercial, de modo a alcançar o objectivo de descongestionar a fronteira antes da Copa Mundial e que o foco para se obter eficiência operacional deveria continuar. Deu o seu apoio inequívoco à proposta do MCLI participar na FPU através do Comité de

Comunicação assim assegurando que haja transparência e comunicação aberta com todos os intervenientes.

O Dr. Phose fez ainda um apelo pessoal à autoridade tributária, TFR e CFM para que considerassem a seriedade das discussões do dia, especialmente à luz de optimizarem o investimento em infra-estrutura no corredor. Urgiu também aos participantes para que utilizassem a oportunidade para tabelar assuntos operacionais a fim de que a MCLI possa levar esses assuntos adiante até às respectivas plataformas. Encerrou o seu discurso fazendo a observação de que provavelmente 2010 será um ano difícil no sector de transporte mas expressou também a sua confiança em que o esforço colectivo do sector privado e público alcançariam sucesso e apoiariam as economias da África do Sul e Moçambique trazendo benefícios ao povo da região.

SESSÃO TRÊS: A DISCUSSÃO SOBRO CARGA DE TRÂNSITO E TRANSBORDO

A IMPORTÂNCIA DO FLUXO DE CARGA DE TRÂNSITO BILATERAL NO CORREDOR – RUI SANTANA AFONSO – PRESIDENTE DO COMITÉ DAS ALFÂNDEGAS DO MCLI

O Sr. Afonso fez uma apresentação do papel que o Porto de Maputo havia tido no auge dos seus dias, visto ter sido o porto preferido para carga em trânsito dos países vizinhos, algo que hoje já não acontece devido ao desequilíbrio entre carga de entrada e saída. Apresentou também uma análise dos custos logísticos na cadeia de suprimentos ilustrando as tarifas do Porto de Maputo em relação aos portos Sul-Africanos. Estes custos elevados estão inseridos na tarifa de frete marítimo, na tarifa terrestre e nas garantias da alfândega trazendo grande desvantagem para o Porto de Maputo, em termos de receber cargas de trânsito. Providenciou um exemplo de garantias de alfândega exorbitantes sendo cobradas sobre o transbordo de tubagem, essencialmente um item de risco baixo. Mostrou também qual o impacto lesivo sobre a economia de Moçambique ao não receber carga em trânsito, em contraste salientando as possíveis receitas a receber pelos volumes de carga, caso o Porto de Maputo se torne uma opção de custo eficaz para carga em trânsito. Projectou que 20 navios por mês com carga em trânsito aumentariam a receita anual para US\$ 59 milhões em contraste com a corrente receita de US\$10,5 milhões, geradas pelos 8 milhões de toneladas processadas.

Mais ainda, o Sr. Afonso elaborou sobre as intervenções necessárias ao melhoramento da capacidade competitiva do Porto de Maputo, assim como as dificuldades que se apresentam em termos das cargas de trânsito. Terminou a sua apresentação com uma proposta para discussão com as Alfândegas de Moçambique, que inclui definir e elaborar uma lista de carga de baixo, médio e alto risco, a introdução de um certificado para agentes transitários mediante a sua conformação com os requisitos das Alfândegas, estabelecendo as garantias através de Seguradoras, a investigação sobre a possibilidade das transportadoras se responsabilizarem pelas cargas e a instalação de uma equipa das Alfândegas no porto, inteiramente dedicada à carga em trânsito apenas.

A IMPORTÂNCIA DE GESTÃO DE CARGA – SR. FRANS VISSER – RÖHLIG GRINDROD MOÇAMBIQUE

À partida da sua apresentação, o Sr. Frans Visser enfatizou a necessidade de todos os intervenientes da cadeia de suprimento trabalharem em conjunto de modo a se poder assegurar que o processo e procedimento correcto sejam cumpridos e realçou alguns pontos essenciais ao sucesso da entrada e saída de mercadorias do Maputo, assim permitindo a eficácia e eficiência de custo do Corredor de Maputo. Apresentou também um valioso esquema do processo e curso de despacho de contentores vazios, tanto para a via-férrea como rodoviária e para o retorno de contentores cheios, seja por via-férrea ou rodoviária. Mais ainda, apresentou um esquema do processo de carga importada através de Maputo para a África do Sul e urgiu que os intervenientes se inteirassem do processo antes de fretarem as cargas, devendo antes fazer uma carga experimental para testar o sistema, dessa forma obtendo o conhecimento da complexidade dos requisitos. Disse também ser necessário adoptar uma aproximação de parceria entre as Alfândegas e o comércio a fim de se alcançar o transporte de cargas de modo menos dificultoso.

ESTUDO DE CASO FEITO PELA ASSOCIAÇÃO DE AGRICULTORES CÍTRICOS – SR. MITCHELL BROOKE – COORDENADOR DE LOGÍSTICA

A apresentação que o Sr. Mitchell Brooke fez realçou a posição estratégica do Porto do Maputo em relação à exportação cítrica, particularmente a partir das regiões nordestinas, mostrando entre outros que existe potencial significativo para o aumento de cargas e a existente tendência de migrar para o transporte de fruta de exportação em contentores, o que está a atrair as cargas para Durban, falando ainda sobre o potencial de usar o Porto de Maputo para exportação de fruta para o mercado Europeu, Russo e do Médio Oriente. Mencionou então quais são os constrangimentos sofridos nesta indústria, o principal de todos sendo uma tabela de despacho com datas marcadas para a Europa e Mediterrâneo através de navio frigorífico, assim como a falta da opção de despacho directo para mercados cítricos principais na Europa, Mediterrâneo, Médio Oriente e Oriente.

Na sua discussão sobre os constrangimentos operacionais, ele realçou questões sobre a consolidação do mercado, transporte de estrada e via-férrea, com particular interesse nos problemas em torno de vias-férreas, sugerindo que o transporte multimodal seria o futuro da indústria cítrica. Providenciou também uma comparação entre os custos do Porto de Maputo e Durban, mostrando o custo presente relacionado ao despacho, transporte e processamento; dessa forma abrindo uma janela de entendimento sobre as intervenções necessárias no corredor do Maputo e especificamente na redução dos custos de transporte, (um factor primordial sendo também a demora no posto de fronteira) a fim do Porto de Maputo poder dar uma opção de custo efectivo. Além disso, seria necessário haver coordenação no embarque e frete, a fim de reduzir os custos de carregamento e enchimento total dos navios em direcção à Europa a partir do Maputo.

Por ultimo, o Sr. Brooke resumiu quais seriam as necessidades da indústria cítrica em termos de tornar o Porto de Maputo bem-sucedido, assegurando assim que o transporte por via-

férrea ou rodoviária tenha um custo eficiente, tendo acesso ao frete de navios que com regularidade sirvam os mercados principais com suficiente infra-estrutura e capacidade adaptável para transportar a fruta, tanto por terra como pelo Porto de Maputo.

POLITICA DE TRANSITO, GESTÃO E PROCEDIMENTO DE RISCOS – SR. FERNANDO ANSELMO – AUTORIDADE TRIBUTÁRIA DE MOÇAMBIQUE

O Sr. Anselmo começou a sua apresentação assegurando aos intervenientes que a Autoridade Tributária de Moçambique se encontra disposta a fazer a reforma fiscal e de modernização das alfândegas, assim como a manter diálogo de alfândega para alfândega e entre a alfândega e o comércio, de modo a que o comércio regional seja facilitado. Acrescentou que o contexto destas reformas dá-se no âmbito da política da SADC em termos da integração regional e económica, e que os estados membros da SADC, dos quais Moçambique e a África do Sul são membros activos, haviam desenvolvido o instrumento de gestão transitória governando a movimentação de mercadorias em trânsito.

O Sr. Anselmo depois apresentou as provisões legais principais do sistema de gestão de trânsito da SADC, que incluem o seguinte:

- A provisão geral governando o movimento livre de mercadorias
- O reconhecimento territorial extra governando o reconhecimento mútuo e a segurança de declarações de trânsito
- O licenciamento de Transportadoras e Carregadoras governando os fornecedores de serviços de transporte, incluindo chapas de TRÂNSITO-SADC no veículo de transporte e o licenciamento da transportadora.
- Obrigações e garantias sobre cobranças antes que a mercadoria seja despachada sob o procedimento de trânsito
- Documentação transitaria governando o uso obrigatório de documentos prescritos nos estados membros da SADC
- Procedimentos de trânsito governando a apresentação de cargas às alfândegas, a segurança da carga durante trânsito e uma estância única de alfândegas para mercadorias destinadas em trânsito
- Obrigação dos estados membros em relação à transferência de fundos e obrigação de cobertura das mercadorias conforme delineado no documento de controlo de Trânsito da SADC
- Um regime de manutenção de registos entre os operadores de trânsito, salvaguardando os registos durante um período de cinco anos.
- Fiança por meio monetário, de seguranças ou garantias, os tipos e validade das garantias e a provisão legal relativa ao cancelamento de garantias
- Designação das rotas de trânsito e prescrição de limites de tempo
- Mecanismos de aviso de incidentes
- O alinhamento entre sistemas computadorizados e electrónicos e os procedimentos necessários
- Transgressão e multas

Em resposta ao assunto de seguranças e garantias que outros apresentadores já haviam respondido, o Sr. Anselmo indicou que os operadores que tiverem um bom perfil não

deparação com problemas em termos da negociação destes e o perfil de risco da carga. Enfatizou também que o processo continua em diálogo e que a discussão deveria ser aberta entre as Alfândegas e a Autoridade Tributária para trabalharem em conjunto com o sector privado do modo a promoverem o comércio e o crescimento da economia de Moçambique.

A Sra. Brenda Horne-Ferreira agradeceu ao Sr. Anselmo pela franca discussão que teve e pela vontade de cooperar com o sector privado, oferecendo os serviços da MCLI para a coordenação e facilitação da comunicação de mudanças no regime alfandegário de cargas em trânsito, disseminando a informação à comunidade.

SESSÃO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS:

O Sr. Frans Visser comentou sobre a apresentação dos procedimentos e gestão das cargas e sugeriu que um fórum facilitado pela MCLI deveria considerar os pormenores das cargas em trânsito de modo a que todos os afectados possam ter clara compreensão do que é preciso e que um corpo monitor possa actuar a favor de assegurar o cumprimento de cada carga. A Sra. Brenda Horne-Ferreira confirmou que esta havia sido a razão de incluírem este assunto nesta reunião de trabalho. Enfatizou a necessidade de agir interactivamente com as autoridades quanto a trabalharem com a cadeia de suprimentos e confirmou que a MCLI está disposta a trabalhar com as autoridades para encontrar uma solução viável de modo a resolver os problemas. Notou que o ambiente de trânsito é diferente e que a MCLI está intensivamente agindo junto ao Porto para criar soluções. Urgiu aos intervenientes para que pedissem ajuda à MCLI logo à partida do processo ao invés de deixar até à altura em que tudo se descarrila. Confirmou ainda que um documento pormenorizando o processo estava em elaboração e que brevemente seria completado e colocado à disposição dos intervenientes.

ACÇÃO: MCLI, MPDC

Um dos membros da MCLI disse ser um erro enorme se supor que todos os fornecedores de serviços na cadeia de suprimento estão a par daquilo que se espera deles exactamente. Urgiu àqueles que intencionam importar a que procurassem a todos os intervenientes relevantes de modo a terem a certeza que estão seguindo o processo correcto, dizendo mais ainda que todos os interessados se tornassem membros da MCLI devido a esta instituição lhes poder servir de ajuda aonde for necessário.

Notou-se ainda que os utentes do corredor não devem pensar que todos os intervenientes na cadeia de suprimentos conhecem o que se espera deles e os utentes foram avisados a se encontrarem com todos os actuantes ao longo da linha a fim de assegurarem que o seu papel seja claro antes de embarcarem no frete da carga. Todos os presentes foram encorajados a se tornarem membros da MCLI pois estão dedicados a dar assistência aos seus membros no que for possível.

Sobre a questão da situação de garantias ter resultado na perda de cargas de transbordo para o Porto de Durban e quanto a algo ser feito imediatamente nesse sentido, o Sr. Fernando Anselmo indicou que cada caso é avaliado por si mesmo. Enfatizou novamente

que os agentes transitários são o elo principal com as alfândegas e deveriam se encontrar registados e licenciados de acordo com as normas e leis locais conforme reconhecido pelas alfândegas. Confirmou que o perfil da carga é avaliado e todos os elementos levados em conta para se poder determinar o perfil de risco de uma carga. Também salientou que as alfândegas têm boa vontade e estão dispostas à parceria com o comércio. Disse que o limite de tempo é um assunto de planeamento e que as Alfândegas teriam que estudar este assunto melhor. Disse mais ainda, que as alfândegas já se encontram atrasadas neste processo e que portanto não deveriam tardar em encontrar uma solução no futuro breve e que a recomendação será passada ao MCLI e o resultado seria de benefício imediato para todos.

A Sra. Brenda Horne-Ferreira confirmou que a MCLI facilitaria este processo de parceria com as Alfândegas para que os membros do MCLI recebessem credenciamento. Sentiu-se gratificada por existir um sistema que cobre os riscos durante este período intermediário até que o novo sistema seja instalado. Acrescentou ainda que a MCLI elaborará o processo para o credenciamento dos agentes, transportadoras e operadores ferroviários, dessa forma evitando as seguranças e garantias.

ACÇÃO: MCLI, ATM

Em resposta à pergunta sobre haver duplicação no sistema de controlo das Alfândegas e quanto à função da Kudumba, o Sr. Horácio Simão indicou que o controlo fazia parte do mesmo programa do governo e que se alvejava estende-lo a todo o país.

O Sr. Rui Santana Afonso comentou que o Comité das Alfândegas da MCLI já havia começado discussões sobre carga em trânsito há um ano atrás e que durante este ano muito se tem aprendido. Acrescentou que muitos dos intervenientes e parceiros têm os mesmos objectivos que são para o comércio ser frutífero e como resultado disto, a relação entre os intervenientes havia-se tornado mais forte. Disse também que o resultado da reunião destes dois dias era extremamente positivo e que era de importância juntar os intervenientes de modo a criar entendimento. O Sr. Anselmo confirmou a seriedade de compromisso do seu departamento em avançar e pediu que um plano de acção, tipo matriz dos problemas a serem resolvidos, seja elaborado, colocando datas e prazo final para as Alfândegas resolverem esses problemas. A Sra. Brenda Horne-Ferreira agradeceu ao Sr. Anselmo pelo compromisso assumido e expressou a sua gratidão a ele e aos seus colegas pela boa vontade de trabalharem em conjunto com os intervenientes do corredor para se alcançar soluções positivas.

SESSÃO 4: CAMINHOS DE FERRO

APRESENTAÇÃO CONJUNTA DA TFR E CFM: SR. DAVID GOMES: DIRECTOR COMERCIAL DA CFM

A apresentação do Sr. Gomes cobriu a capacidade da linha de Ressano Garcia dando uma previsão do crescimento de movimento na linha, acabando de vez com a percepção errada que além do carvão e magneto, a linha não tem capacidade para mais nada. Mostrou

pormenores de estatísticas na sua apresentação e também um sumário dos problemas que a linha enfrenta. Estes incluem a percepção de problemas esperados em torno da disponibilidade das locomotivas da CFM, a percepção incorrecta prevalecente quanto à disponibilidade da linha de Ressano Garcia para a carga da TCM, a demora de tempo de trânsito entre Komatipoort e Maputo causada pela ineficiência de comunicação entre a TFR e a CFM, e a demora nos procedimentos em Maputo na estação de triagem. A apresentação também mostrou o tempo de retorno alcançado pela CFM.

O Sr. Gomes verbalizou a sua preocupação de que a ausência da TFR na reunião estivesse pondo em questão o acordo bilateral com a CFM. Levantou ainda uma outra questão muito importante para a atenção do fórum, nomeadamente de que a TFR está cobrando taxas discriminatórias para a rota de Maputo e que isto representa um enorme problema para a CFM e que ele não sabia como lidar com esta situação. Deu o exemplo de um contentor de 40ft de Witbank ter que pagar mais do que um contentor da sua origem até Durban. Acrescentou que a taxa por tonelada e quilómetro era discriminatória e que contradiz o acordo de negócio assinado entre os Chefes Executivos da CFM e TFR, o que na verdade é um documento de obrigação. Enfatizou que este é um problema antigo e que deve ser tratado urgentemente.

Unanimemente a reunião mandou que a MCLI elabore um documento claramente delineando o tal acordo, a falta de alinhamento e propondo a solução. A Sra. Brenda Horne-Ferreira indicou que a MCLI teria que ser proactiva neste assunto visto anteriormente a intervenção junto à TFR não ter sido bem-sucedida e que não valeria a pena o Porto expandir até alcançar 48mt se este assunto ferroviário não for resolvido.

ACÇÃO: MCLI

ACTUALIZAÇÃO SOBRE PASSAGEIROS DA LINHA FÉRREA: DR. PAULO FERNANDES – PROGRAMA PRECURSOR DO CORREDOR DE MAPUTO

O Dr. Paulo Fernandes, Director do Programa Precursor do Corredor de Maputo, um Programa do Governo de Mpumalanga, providenciou um panorama geral do Programa Precursor e o objectivo do governo provincial em desenvolver um corredor económico. Os projectos que fazem parte deste Programa Precursor incluem parques industriais, paragens rodoviárias, infra-estrutura da fronteira, infra-estrutura do turismo, centro de tecnologia, centro de informação, o Instituto da Língua Portuguesa e o melhoramento das instalações do Lowveld Show Grounds.

Quanto ao assunto do projecto da Estação de Komatipoort, informou à reunião que os elementos básicos do projecto são para se providenciar instalações para desembarçar os passageiros na estação de Komatipoort, com foco apenas sobre os passageiros das linhas férreas, para que a longo prazo haja capacidade para processar 1000 passageiros por dia. Providenciou também um panorama geral dos desafios e factores de sucesso principais para o projecto que inclui a continuidade da representação do departamento do governo, assuntos de financiamento, acordos bilaterais e outros.

O elemento principal do projecto é a solução a longo prazo do descongestionamento da Fronteira do Lebombo e Ressano Garcia, fazendo parte disto o empreendimento catalisador do trânsito de passageiros da linha férrea entre os dois países assim reduzindo os custos estimados para o Projecto da FPU.

SESSÃO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS

Elogiou-se a CFM pelo seu tempo optimizado de descarga e vários intervenientes expressaram a desonra e desilusão que sentiam devido à falta da representação da TFR na reunião, reiterando o seu apoio do mandato à MCLI para que intervenha na questão da TFR. Também se expressou preocupação pela falta de participação de ambos os departamentos nacionais e provinciais das obras públicas.

O assunto da falta de trilhos laterais para uso dos utentes foi abordado assim como a intenção da TFR em abandonar as linhas de ramal, sugerindo-se que haja um avivamento de tais linhas secundárias por já se ter tornado imprescindível. A MCLI irá pedir ao Departamento Provincial de Estradas e Transporte para que considere este assunto.

ACÇÃO: MCLI, MDPWRT, DOT

Sobre a questão relacionada ao desembarço dos passageiros da linha ferroviária em Komatipoort, o Dr. Fernandes indicou que a situação ideal seria o desembarço a bordo do comboio mas que existiam questões técnicas complexas e de imigração que tornam isto mais difícil do que normalmente se espera. Enfatizou que o propósito de uma estação única para desembarço seria para assegurar que os passageiros não tenham acesso à fronteira existente, e se o desembarço não pudesse ser feito na estação então o projecto não tem qualquer sentido.

O Sr. Rui Santana Afonso encorajou os despachantes de cargas a que participem nas reuniões diárias no porto visto isto ajudar a prevenir certas situações, tais como a que aconteceu recentemente onde um comboio esteve estacionado na estação de triagem durante dois dias sem qualquer indicação quanto à sua carga ou seu destino.

ACÇÃO: DESPACHANTES DE CARGAS

O Sr. David Gomes respondeu aos comentários e questões levantadas sobre a necessidade imperativa dos serviços ferroviários serem confiáveis para o movimento da carga do Maputo. Indicou que as reuniões programadas de três em três meses, entre a TFR e CFM também haviam falhado devido à TFR não participar. A CFM inclusive havia oferecido entrar com seus comboios 12 km na África do Sul até Malelane para colectar o açúcar para Maputo mas que este havia sido um processo difícil e que a implementação planejada para 01 de Abril ainda é considerada com certa descrença por parte da TSB Açucareira. Disse ainda que os mesmos problemas existem com respeito às operações cítricas da TFR. A necessidade para transportar milho e fruta pela via-férrea tem sido verificada, e o Sr. Gomes sugeriu que se façam estudos de caso a fim de se criar conscientização deste problema, embora isto viesse a influenciar as tarifas. Disse que a CFM aguarda a resposta da TFR sobre estes assuntos.

ACÇÃO: CFM,TFR

A Sra. Brenda Horne-Ferreira assumiu o compromisso da MCLI criar um pequeno grupo para tratar das questões ferroviárias, usando pessoal técnico e perito em assuntos ferroviários que possam elevar as questões até ao mais alto nível. Lembrou à reunião que o Dr. Phosa havia pedido que se colocasse a situação por escrito de modo a ele puder levar o assunto aos devidos representantes e que isto ainda não havia sido feito. Portanto seria necessário ter pressa em se formar esta equipa para tal tarefa. Esta equipa será formada da seguinte representação e aceitaram se reunir o mês que vem:

CFM – Sr David Gomes

Porto de Maputo – Sr Rui Santana Afonso

PDNA - Dr Paulo Fernandes

BP África do Sul – Itumeleng Motsopa

Terminais da Grindrod – Sr Pieter Venter

Citrus Growers Association – Sr Mitchell Brooke

Manganese Metal Company – Sr Nirosh Nanoo

Delta EMD – Maureen Steinbrucker

Motlabaile Plant Road/Rail Freight Transportation - Sr Diphale Motsepe

ENCERRO:

A Sra. Brenda Horne-Ferreira agradeceu a todos os presentes pela sua participação e valiosas observações durante as reuniões pois haviam contribuído para o sucesso do trabalho feito e comprometeu-se a levar as questões que haviam sido levantadas às autoridades relevantes. Também anunciou que o Sr. Jorge Ferraz havia sido nominado Chefe Executivo do Porto de Maputo, dando-lhe os parabéns por este êxito.

Nos comentários de encerramento o Sr. Jorge Ferraz indicou que nos últimos cinco anos a MCLI havia feito grande progresso em influenciar e criar conscientização do corredor. Agradeceu aos membros pelo seu apoio e continuo compromisso em face do corredor, sem o qual não se teria alcançado o progresso dos últimos 5 anos. Urgiu a todos os intervenientes para que trabalhassem juntos de modo a edificarem o porto a ser o que era dantes.

ANEXOS:

1. Registo de atendimentos
2. Registo de desculpas
3. Comentários à abertura: Sra. Brenda Horne-Ferreira
4. Apresentação: Panorama Operacional da MCLI : Sra B Mommen
5. Apresentação: Porto e Terminais do Maputo: Sr Rui Santana Afonso
6. Apresentação: Trans African Concessions : Sr Arthur Coy
7. Apresentação: Segurança e Facilitação do Comércio: Dr Horácio Simão
8. Apresentação: Inspeção Não Intrusiva: Kudumba Investments : Sr Kevin Davies
9. Apresentação: Moçambique: Projecto de Janela Única para facilitação do comércio: Dr Rui Da Silva
10. Apresentação: SARS – Modernização das Alfândegas: Sr Beyers Theron
11. Comparação de custo para contentores na via-férrea - MIPS
12. Apresentação: Lebombo/Ressano Garcia Fronteira de Paragem Única – Sr Victor Nunes
13. Apresentação: Lebombo/Ressano Garcia Fronteira de Paragem Única – Dr Daniel Tovela
14. Apresentação: Proposta da MCLI & Termos de Referência: Sra. Brenda Horne-Ferreira
15. Palestra pelo Dr Mathews Phosa, Presidente da MCLI RSA
16. Apresentação: A Importância do Trânsito Bilateral de cargas em circulação no Corredor: Sr Rui Santana Afonso
17. Apresentação: Importância da Gestão dos Carregamentos: Sr Frans Visser
18. Apresentação: Caso de Estudo – Cítrico: Sr Mitchell Brooke
19. Apresentação: Sistema de Gestão de Trânsito da SADC : Sr Fernando Anselmo
20. Apresentação: Estatísticas e Capacidade da Linha de Ressano Garcia: Sr David Gomes
21. Apresentação: Precursor de Desenvolvimento do Corredor de Maputo – Instalações para passageiros da linha férrea: Dr Paulo Fernandes

ABREVIações:

AHI – Afrikaanse Handelsinstituut
ATM – Mozambique Revenue Authority
BCOCC – Border Control Operations Coordinating Committee
BOOT – Build Own Operate Transfer
CFM – Ports and Railways Authority of Mozambique
CPI – Centre for the Promotion of Investment in Mozambique
CTA - Confederation of Business Associations - Mozambique
DBSA – Development Bank of Southern Africa
DOT – Department of Transport
DPW – Department of Public Works
FABCOS - Foundation for African Business and Consumer Services
FOB – Free On Board
FPT – Fresh Produce Terminal
FPU – Fronteira de Paragem Única
Km 4 – Quilometro 4

Km 7 – Quilometro 7
KRT – Komatipoort
LRG OSBP – Lebombo Ressano Garcia One Stop Border Post
LRG FPU – Lebombo Ressano Garcia Fronteira Paragem Única
MCCI – Mpumalanga Chamber of Commerce and Industry
MCLI – Maputo Corridor Logistics Initiative
MCNET – Mozambique Community Network, SA
MEGA – Mpumalanga Economic Growth Agency
MIPS – Maputo International Port Services
MPDC – Maputo Port Development Company
NAFCOC – National African Chamber of Commerce
NT – National Treasury
O & D – Origin and Destination
OSBP – One Stop Border Post
PRASA – Passenger Rail Association of South Africa
SADC – Southern Africa Development Community
SARS – South African Revenue Service
SDI – Spatial Development Initiative
SEW – Single Electronic Window
SIGA- Integrated Customs Management System
TCM – Matola Coal Terminal
TEU – Twenty foot Equivalent Unit
TFR – Transnet Freight Rail
TIL – Trade and Investment Limpopo
UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development
USAID – United States Agency for International Development
WCO – World Customs Organisation