

10 - 2 | 2022

Avaliação dos Efeitos Ocorridos Com a Reabertura da Linha Férrea Beira-Moatize nas Empresas: O Caso dos Transportes Carlos Mesquita

Evaluation of the Effects Occurred with the Reopening of the Beira-Moatize Railway Line on Companies: The Case of Carlos Mesquita Transport

Paulo Saene | Imraan Bahadur

Versão eletrónica

URL: <https://revistas.rcaap.pt/uiips/> ISSN: 2182-9608

Data de publicação: 29-12-2022 Páginas: 11

Editor

Revista UI_IPSantarém

Referência eletrónica

Saene, P.; Bahadur, I. (2022). Avaliação dos Efeitos Ocorridos com a Reabertura da Linha Férrea Beira-Moatize nas Empresas: O Caso dos Transportes Carlos Mesquita. *Revista da UI_IPSantarém. Edição Temática: Ciências Sociais e Humanidades. Número Especial - III Simpósio de Economia e Gestão da Lusofonia 2022*. 10(2), 19-29. <https://doi.org/10.25746/ruiips.v10.i2.29066>

AVALIAÇÃO DOS EFEITOS OCORRIDOS COM A REABERTURA DA LINHA FÉRREA BEIRA-MOATIZE NAS EMPRESAS: O CASO DOS TRANSPORTES CARLOS MESQUITA

Evaluation of the effects occurred with the reopening of the Beira-Moatize railway line on companies: The case of Carlos Mesquita transport

Paulo Saene

Global Multisserviços, Limitada, Moçambique

paulosaene53@gmail.com

Imraan Bahadur

Universidade Licungo, Moçambique

ibahadur@unilicungo.ac.mz

RESUMO

O presente artigo procura avaliar os potenciais efeitos da reabertura da linha férrea Beira-Moatize nos transportes rodoviários, especificamente nos Transporte Carlos Mesquita (TCM). Para a concretização do estudo, foram aplicadas diversas tipologias de pesquisa que facilitaram na obtenção dos resultados, dos quais se destacam a pesquisa qualitativa e exploratória, e uso da técnica de entrevista. Como resultados, constatou-se que a reabertura da linha férrea não impactou significativamente a situação financeira dos TCM, dado nível de fidelização dos seus clientes. Por outro lado, registou-se uma redução no volume de carga manuseada logo após a reabertura, que com o passar do tempo foi-se estabilizando, principalmente pela flexibilidade apresentada pelo transporte rodoviário no tempo de entrega, em relação ao ferroviário. A principal variável que afectou a performance dos TCM, foi o preço praticado pelos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), que era inferior ao praticado pelas transportadoras rodoviárias, principalmente devido às economias de escala geradas pelo elevado volume de carga transportado. A procura pelos serviços ferroviários afectou o volume de vendas da TCM, gerando uma tendência decrescente no fluxo financeiro. Como recomendação, as empresas de transporte rodoviário, devem procurar por mercados, que os transportes ferroviários não tenham ainda fixado como destino, ou em que o tempo de entrega seja mais elevado em relação ao rodoviário. Por outro lado, a inovação, e a busca de alternativas no tipo de carga movimentada pode fazer a diferença entre estas duas modalidades de transporte, fazendo a diferença na competitividade entre ambas as modalidades.

Palavras-chave: Moçambique, Reabertura da Linha Férrea, Transporte Rodoviário, TCM.

ABSTRACT

This article seeks to assess the potential effects of the reopening of the Beira-Moatize railway line on road transport, specifically on Transporter Carlos Mesquita (TCM). In order to carry out the study, several types of research were applied that facilitated obtaining the results, of which qualitative and exploratory research and the use of the interview technique stand out. As a result, it was found that the reopening of the railway did not significantly impact the financial situation of TCM, given the level of loyalty of its customers. On the other hand, there was a reduction in the volume of cargo handled shortly after the reopening, which stabilized over time, mainly due to the flexibility presented by road transport in terms of delivery time, in relation to rail. The main variable that affected the performance of TCM was the price charged by Mozambican Railways (CFM), which was lower than that charged by road hauliers, mainly due to the economies of scale generated by the high volume of cargo transported. Demand for rail services affected TCM's sales volume, generating a downward trend in financial flow. As a recommendation, road transport companies should look for markets that rail transport has not yet set as a destination, or where the delivery time is longer than road transport. On the other hand, innovation and the search for alternatives in the type of cargo handled can make the difference between these two modes of transport, making the difference in the competitiveness of both modes.

Keywords: Mozambique, Reopening of the Railway Line, Road Transport, TCM.

1 INTRODUÇÃO

Segundo Figueiredo (1996), a nível do Império, os sucessivos governos portugueses antes de 1975, sempre protegeram o caminho-de-ferro em detrimento de qualquer outro tipo de transporte com destaque para o transporte rodoviário. Esta hostilidade ficou patente na imposição do imposto de camionagem ao transporte rodoviário.

O Corredor de Desenvolvimento da Beira (CDB) é o conjunto formado pelo Porto da Beira, pelas linhas férreas da Beira a Moatize (Linha de Sena) e da Beira a Machipanda, para além das estradas da Beira a Zobué, via Tete, e da Beira a Calómue e Beira a Cassacatiza. Para Hedges *et al* (1993), o sector de transportes contribui com cerca de 10% no Produto Interno Bruto, o que lhe confere a terceira posição nos sectores de economia que directamente galvanizam o crescimento económico. Contudo, se considerarmos que essa contribuição resulta fortemente da prestação de serviços aos países do interior (*Hinterland*), se deduz que o sector de transportes e comunicações desempenha ainda um papel incipiente no desenvolvimento dos sectores líderes da economia.

No período em análise (2015-2017), vários foram os motivos que levaram ao uso da linha férrea Beira-Moatize, sendo de destacar, a degradação acentuada da estrada Beira-Caia que provocava graves danos às viaturas de transporte, como também o ressurgimento da guerra entre a Frelimo e a Renamo, em que se pilhavam viaturas e a respectiva carga condicionando assim o transporte regular de bens e pessoas.

Neste período, as operadoras de transporte foram obrigadas a elevarem as tarifas de transporte pelos motivos acima citados, trazendo um maior custo aos empresários. Constitui ainda um grande problema dos operadores de transporte de carga, a quantidade de carga manuseada numa única vez pelos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), em detrimento dos camiões que transportam pequena quantidade, tornando os CFM um modo atractivo aos empresários. Portanto, a reabilitação da linha férrea impulsionou a sua utilização, que era mais segura e viável, com tarifas mais baixas, em detrimento do uso do transporte rodoviário. A motivação da pesquisa é de avaliar os efeitos reais ocorridos, que podem ser sociais, económicos ou financeiros nas empresas do ramo de transporte de cargas com a entrada em funcionamento da linha férrea Beira-Moatize, e o conseqüente uso destes meios de transportes de cargas.

A pesquisa tem como objectivo geral, o de avaliar os reais efeitos ocorridos com a reabertura da linha férrea Beira-Moatize nos Transportes Rodoviários de Carga, e em particular nos Transportes Carlos Mesquita (TCM-Beira), e como específicos: (i) identificar os efeitos ocorridos com a reabertura da linha férrea Beira-Moatize, nos Transportes Carlos Mesquita (TCM-Beira); (ii)

descrever o efeito das baixas tarifas cobradas pelos CFM nos Transportes Carlos Mesquita (TCM-Beira); e (iii) identificar o efeito da reabertura da linha férrea Beira-Moatize no volume de carga manuseada pelo Transporte Carlos Mesquita (TCM-Beira). Portanto, esta pesquisa centra-se na seguinte problemática: **Quais foram os efeitos ocorridos na Transportadora Carlos Mesquita, como consequência da reabertura da Linha Férrea Beira-Moatize?**

O presente artigo está estruturado em cinco secções. A primeira secção integra a introdução. De seguida é feita o enquadramento teórico, e a apresentação metodológica. Por fim, a análise e discussão na quarta secção e as considerações finais na quinta secção.

2 ENQUADRAMENTO TEÓRICO/ ESTADO DA ARTE

Designa-se por transporte o trabalho realizado na mudança de posição relativa de bens e/ou pessoas, dum lugar para outro, sendo ele entendido como uma unidade de trabalho. (Carmo, 1965).

Mecanicamente a função do transporte é o de anular o espaço pela redução do tempo necessário para o transporte, e economicamente é o de aproximar o homem ao local de trabalho/residência e os centros de produção aos lugares de consumo no processo de comunicação. (Pontes, 2001).

O transporte constitui, o ponto/meio de encontro entre o homem e o mundo. Com o aparecimento e posterior desenvolvimento dos transportes os conceitos de tempo e de espaço, e até certo ponto, do emprego da força de trabalho humana foram/são radicalmente alterados. (Carmo, 1965).

O transporte ferroviário utiliza como via de locomoção a estrada de ferro e seus veículos são as locomotivas e os vagões de carga. Esses conjuntos articulados são chamados de comboio. É o modal sem flexibilidade, pois seus percursos são únicos. A capacidade dos comboios e vagões varia conforme seu tamanho e a carga para qual foram solicitados. (Keedi, 2015)

O modal ferroviário transporta todo tipo de mercadoria, dependendo da viabilidade económica e tempo disponível. Esse modal é apropriado para mercadorias agrícolas, minério de ferro, derivados de petróleo, produtos siderúrgicos, fertilizantes, cimento, areia, etc, pois são mercadorias de baixo valor agregado e em grandes quantidades, para se ter um frete competitivo e não encarecer seu custo final. (Keedi, 2015). Ainda segundo o mesmo autor, no transporte sobre trilhos cada vagão pode transportar entre 25 e 100 toneladas de carga, dependendo da mercadoria. Além desta grande capacidade individual dos vagões, pode-se montar composições com dezenas ou centenas de vagões, criando-se trens de grande capacidade, superiores a muitos navios.

O principal problema do transporte ferroviário entre países vizinhos está relacionado com a questão da largura entre os dois trilhos (bitola), que não são padronizados. Assim, impossibilitam o mesmo de ser utilizado como meio de transporte nas trocas comerciais com os países vizinhos.

O transporte ferroviário em Moçambique conheceu pouca evolução se considerarmos a sua importância estratégica. Com efeito, as linhas férreas existentes foram concebidas quase que exclusivamente para promover o escoamento dos produtos de origem internacional de e para os países vizinhos de Moçambique. (Keedi, 2015)

O cenário actual do desenvolvimento do país e do mundo requer um aproveitamento maximizado do transporte ferroviário, num sistema integrado com os outros modos de transporte, de modo a facilitar aspectos logísticos, promover o desenvolvimento nacional, acelerar a integração regional e permitir a adaptação do país a uma economia globalizada cada vez mais competitiva. (Keedi, 2015)

A necessidade de um aproveitamento do transporte ferroviário num contexto combinado e integrado, requer que a concepção do transporte ferroviário obedeça ao princípio de corredores de desenvolvimento onde se buscam sinergias e economias de escala para que cada factor transportado viabilize o serviço de transporte e vice-versa. (Keedi, 2015)

O transporte rodoviário é aquele realizado em estradas de rodagem, com utilização de veículos como caminhões, carretas e treminhões¹. Ele pode ser realizado de forma nacional, dentro do país, ou internacional, abrangendo dois ou mais países. Nos vários modais existentes no comércio exterior, o mesmo é o mais adequado no transporte de mercadoria, tanto na exportação como na importação, nas viagens de curtas e médias distâncias, sendo recomendado para mercadorias de alto valor ou perecíveis. É o único modal, a rigor, capaz de realizar um transporte de porta a porta, podendo operar absolutamente sozinho, não necessitando se unir a outros modais, uma vez que pode pegar a carga na sua própria origem, entregando-a no seu ponto de destino final (Keedi, 2015).

O modal rodoviário tem como característica única, a sua capacidade de trafegar em qualquer via, com isso apresentando uma flexibilidade quanto a seus percursos que os demais modais não possuem, como enfatiza Keedi (2015):

“A sua importância futura será dada mais em termos de qualidade do transporte, fazendo parte da cadeia logística como o mais importante elo no transporte, já que é o único modal que pode unir todos os demais, bem como os pontos de origem e entrega da carga.” (p.33)

É o transporte que apresenta um frete muito alto em relação a determinadas mercadorias, principalmente as de baixo valor agregado, como as agrícolas, fertilizantes, minérios, entre outros, tendo como desvantagem o fato de transportar pouca carga, sendo o menor de todos os modais. (Keedi, 2015)

Contrariamente aos outros modais de transporte, o parque automóvel do país (Moçambique) tem estado a crescer exponencialmente em resposta ao crescimento económico do país. Até Outubro de 2007 existiam no país cerca de 12.010 viaturas licenciadas, sendo 9.120 de transporte de passageiros (8.126 para o transporte urbano e 994 para o transporte interprovincial) e 2.709 para o transporte de carga. (Keedi, 2001)

A limitante principal é dominada pela insuficiência de infraestruturas e fraca qualidade na maioria das infraestruturas existentes. Os custos de transacção continuam a não ser apropriados para a economia. A qualidade de infraestruturas e do parque automóvel, bem como a pouca formação dos transportadores acarretam elevados índices de acidentes rodoviários de grandes proporções. (Fonseca, 2003).

Como anteriormente se referiu, em Moçambique, o transporte de carga tinha como finalidade a satisfação dos interesses de uma minoria. Com a independência tornava-se imperioso a inserção do mesmo na nova realidade socioeconómica, política e cultural visto que, na circulação de pessoas e bens, o transporte rodoviário foi sempre fundamental, não sendo o país, uma área de indiferença para o mesmo. (Fonseca, 2003).

O transporte ferroviário movimenta 77% da carga nacional e internacional. É mais conveniente para distâncias longas. O caminho-de-ferro é constituído por uma infra-estrutura rígida e normalmente o comboio recebe mercadoria que chega por transporte rodoviário ou marítimo e entrega a mercadoria num armazém com linha férrea ou numa estação de onde é carregado por camiões para os armazéns ou para o transporte marítimo (GRdM, 2001).

Em média, o transporte ferroviário movimentou no período em análise 852 milhões de toneladas-quilómetro, dos quais 93% corresponde ao tráfego internacional e 7% ao tráfego nacional. De 1996 a 1999 registou-se um decréscimo de 27% no tráfego total devido à redução do tráfego internacional, principalmente, no corredor da Beira, cujo movimento baixou para metade, como consequência da crise económica e social vivida no Zimbabwe (GRdM, 2001).

Após a reabertura da linha férrea Beira-Moatize, houve grandes impactos para as empresas transportadoras principalmente as rodoviárias de carga, uma vez que os CFM manuseiam volumes de carga muito elevadas numa única vez e a preços muito baixos em comparação com

¹ Grande caminhão que transporta duas ou mais carretas de cargas ou reboques, formando um conjunto extenso que se assemelha ao trem. (Keedi, 2001)

os rodoviários. Daí que, certos empresários sentiram a necessidade de acorrer para esta companhia, fazendo, desta forma, a que os operadores de cargas em particular a TCM perdessem seus potenciais clientes.

Assim sendo, quando esta redução de clientes consecutivamente pesa para os cofres da empresa, cria um desequilíbrio financeiro pois, deixa de haver pagamentos de despesas que deveriam ser cobertas pelas cargas transportadas.

O transporte rodoviário movimenta cerca de 23% da carga nacional e internacional e constitui também um meio de acesso aos restantes meios de transporte. O transporte rodoviário assegura o transporte de mercadorias desde os locais de produção até aos locais de concentração (aldeias e ao longo da estrada principal) de onde os produtos são posteriormente transportados até às vilas e cidades. Em alguns casos, as mercadorias são enviadas às estações dos caminhos-de-ferro ou portos para o transporte ferroviário. (Carmo, 1965).

O exercício do transporte rodoviário requer um licenciamento por parte dos governos provinciais, embora se registre um grande número de transportadores informais ao longo do país. Por outro lado, verifica-se que viaturas do Estado ou de empresas não vocacionadas para o efeito (ex: empresas de construção) frequentemente realizam transporte de mercadorias, por iniciativa dos próprios motoristas. (Carmo, 1965).

As viaturas estrangeiras podem circular no país na base de um *pérmít* adquirido nas fronteiras ou nas direcções dos transportes rodoviários. A lei não permite a cabotagem, mas os motoristas realizam transporte de mercadorias ao longo do país, de diversos pontos, por dificuldades de controlo, tanto por parte das empresas transportadoras proprietárias das viaturas como pela polícia nacional. (Carmo, 1965).

3 METODOLOGIA

Para a realização da pesquisa, foram utilizados dados obtidos directamente dos colaboradores dos Transportes Carlos Mesquita. Assim sendo, utilizou-se pesquisa qualitativa conforme as perguntas já definidas, que foram usadas para garantir uma melhor análise e interpretação dos dados recolhidos. Recorreu-se igualmente, ao uso do método bibliográfico, que pode ser considerado um procedimento formal como método de pensamento reflexivo que requer um tratamento científico, e se constitui no caminho para se conhecer a realidade ou para descobrir verdades parciais.

Segundo Ander-Egg (1978:28) citado por Lakatos & Marconi (2003, p.155) a pesquisa científica é “um procedimento reflexivo sistemático, controlado e crítico que permite descobrir novos factos ou dados, relações ou leis em qualquer campo de conhecimento”.

Com base nesse método, fez-se o levantamento de várias literaturas entre outras bibliografias citadas nas Referências Bibliográficas que abordam o tema. Segundo Severino (2009), esta pesquisa tem como fonte documentos no sentido amplo, ou seja, não só documentos impressos, mas sobretudo de outros tipos de documentos, tais como jornais, fotos, filmes, gravações, documentos legais. Na realidade a recolha das informações usando este método, consistiu na obtenção dos dados a partir da consulta de manuais, livros e outros estudos.

Como técnicas de pesquisa usou-se a técnica de entrevista, que se define como sendo a técnica de colecta de informações sobre um determinado assunto, directamente solicitados aos sujeitos pesquisados. Trata-se, portanto, de uma interacção entre pesquisador e pesquisado. (Severino, 2009). Para Lakatos & Marconi (2008, p.111), “é uma entrevista efectuada face a face, de maneira metódica, proporciona ao entrevistador, verbalmente, a informação necessária”.

A população da pesquisa compreendeu o grupo dos colaboradores da TCM, directamente relacionados com as operações logísticas, perfazendo o número de 18 colaboradores. Por se tratar de uma abordagem qualitativa, a amostra coincidiu com a população da pesquisa.

Os dados colectados das entrevistas foram processados por meio do *software Microsoft Excel*. A utilização deste programa, permitiu a visualização gráfica das questões colocadas. Os gráficos são acompanhados pelos respectivos comentários.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Esta secção apresenta os resultados obtidos. A análise dos dados foi efectuada através da correlação dos dados obtidos com o referencial teórico apresentados. A apresentação foi realizada através de textos explicativos, para uma melhor compreensão do assunto exposto.

4.1 Características da amostra

Relativamente à amostra de 18 trabalhadores, 5 eram técnicos de Logística da empresa que correspondem a 27,8% da amostra responderam ao questionário. Ainda responderam ao inquérito cerca de 7 motoristas que correspondem a 38,9%. Houve ainda 1 Gestor de Mercadorias que corresponde a 5,6% e por fim inqueriu-se 5 Supervisores de Carga que correspondem a 27,8%. Destes 14 eram homens e 4 mulheres. Em relação ao tempo de serviço, a maioria tem até 5 anos de trabalho, e dos entrevistados, a maioria está na faixa etária de 41-50 anos.

Tabela 1

Perfil dos entrevistados

Variáveis	Subgrupos	Quantidade
Género	Masculino	14
	Feminino	4
Faixa etária	18-30 Anos	5
	31-40 Anos	4
	41-50 Anos	6
	Acima de 50 anos	3
Categoria Profissional	Técnicos de Logística	5
	Motoristas	7
	Gestor de Mercadorias	1
	Supervisores de Carga	5
Anos de trabalho	Até 5 anos	8
	5-10 Anos	5
	10-15 Anos	3
	Acima 15 anos	2

Fonte: A pesquisa (2022)

4.2 Apresentação e discussão

Os dados obtidos são apresentados em função dos efeitos reais ocorridos com a reabertura da linha férrea Beira-Moatize. Da análise efectuada, foram encontrados três efeitos principais: o social, económico e financeiro. Cada um destes efeitos será apresentado nas sub-secções seguintes:

4.2.1 Efeito Social

Fazendo uma comparação de vantagens entre os dois tipos de transporte, 8 colaboradores da TCM, disseram que o transporte ferroviário foi um auxílio para a população residente em Moatize, prejudicando assim os transportadores rodoviários. Entretanto, ambos sectores são indispensáveis para o desenvolvimento sócio-económicos do País. O sector de transportes ferroviários representa uma importante alternativa para o transporte de carga embora em Moçambique tenham algumas limitações de acesso, eles apresentam a maior capacidade de movimentação de carga (grandes lotes). O sector de transportes rodoviários possui maior acessibilidade e fácil integração no mercado, indo facilmente além-fronteiras (para os países do interior, sem acesso ao mar). Esta preferência dos agentes económicos pelo transporte ferroviário, trouxe um efeito social na TCM, pois, com a reabertura da linha férrea Beira-Moatize, a empresa teve que reajustar o número de trabalhadores em função da procura. Este reajuste afectou o

rendimento dos colaboradores e das suas famílias, que temporariamente tiveram que buscar alternativas para garantir o seu sustento.

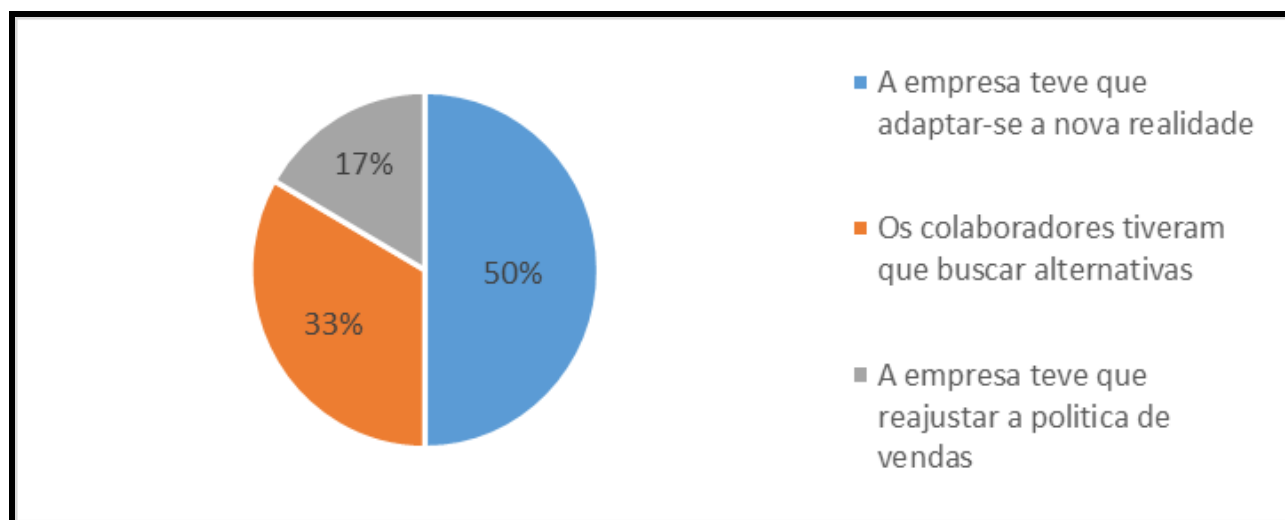


Figura 1: Efeito social da reabertura da linha férrea no TCM

Dos entrevistados, 9 colaboradores (50% dos entrevistados) afirmaram que a empresa teve de adaptar-se a nova realidade, que foi trazida pela reabertura da linha férrea. Um número de 7 colaboradores (33%), afirmaram que os transportes rodoviários já conseguiram equilibrar a sua logística, e também voltaram a ganhar muitos clientes que preferem os transportes rodoviários por serem mais flexíveis, enquanto outros clientes continuam a preferir os ferroviários, pela segurança da carga, e preços baixos, apesar do tempo da demora na entrega. Os restantes 3 colaboradores (17%), afirmaram que a reabertura da Linha férrea obrigou a TCM a introduzir novas políticas de vendas e serviços. Uma análise global, mostra que a linha férrea Beira-Moatize trouxe um desenvolvimento assinalável para a população e agentes económicos residente nas províncias centrais de Sofala, Tete e Zambézia, uma vez que impulsionou significativamente o escoamento de pessoas e bens. Por outro lado, o transporte rodoviário, continua igualmente a dar o seu contributo, tendo uma orientação mais para os países vizinhos do interior (Malawi, Zimbabwe, Zâmbia, entre outros). Segundo Keedi (2015), o transporte ferroviário enfrenta o problema relacionado com a questão da largura entre os dois trilhos (bitola), que não são padronizados, impossibilitando deste modo, a sua utilização como meio de transporte nas trocas comerciais com os países vizinhos.

4.2.2 Efeito Económico

Em relação ao nível de procura dos transportes rodoviários após a reabertura da linha férrea, 12 colaboradores (correspondente a 75%), disseram que dada a redução do mesmo, obrigou-lhes a um maior empenho na busca de clientes como forma de incrementar as viagens dos camiões com carga para evitar a redução das receitas. Outros 4 funcionários (25% dos colaboradores), disseram que, a reabertura da linha férrea reduziu a procura dos transportes rodoviários do modo particular na TCM. Somente 2 funcionários não responderam à esta questão. Para os autores, este tema faz sentido para os transportadores de carga rodoviária, pois, o custo de manuseamento de carga via ferroviária é baixíssimo, sendo este o factor principal pelo qual muitos clientes foram atraídos para a modalidade de transporte ferroviário.

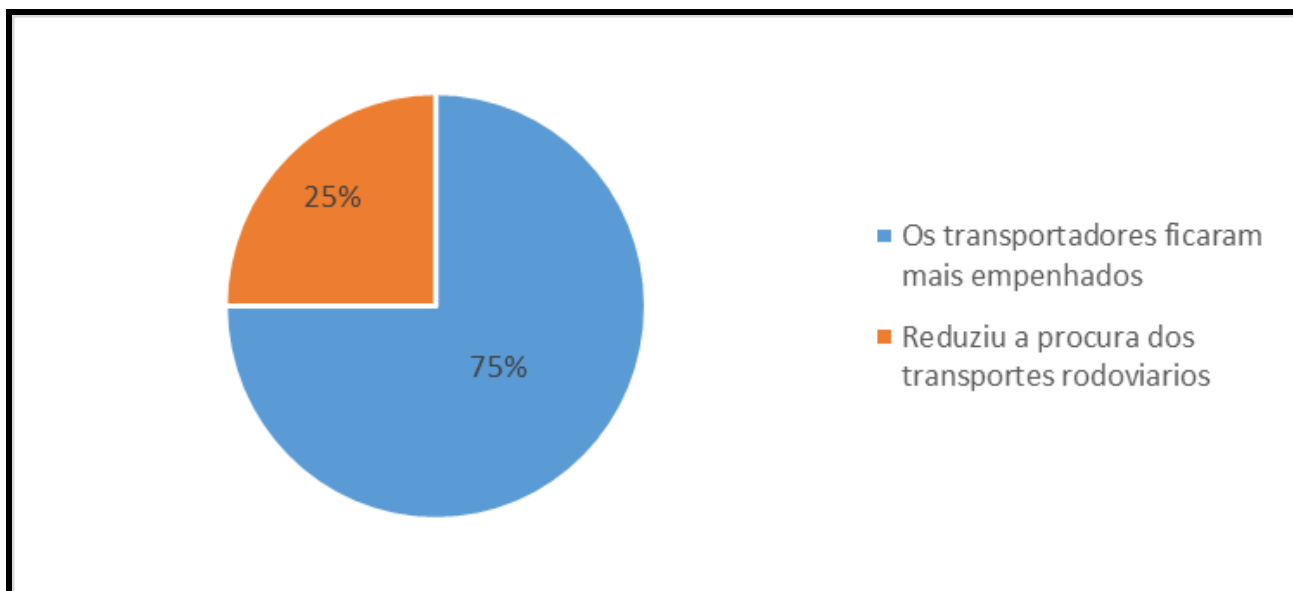


Figura 2: Efeito económico após a reabertura da linha férrea

De modo a garantir a prestação de serviços rodoviários após a reabertura da linha férrea, as empresas poderiam ter que reajustar a logística requerida para a mesma. Nesta perspectiva, 10 colaboradores da empresa Carlos Mesquita disseram que a logística rodoviária para Moatize permaneceu constante e estável, pelo leque de clientes e o tipo de mercadoria. Para 8 colaboradores, a logística dos transportes rodoviários sofreu algumas alterações, pelo corte de algumas despesas e regalias de funcionários para poder equilibrar a posição económica e financeira. Segundo Keddi (2015), o transporte ferroviário obedece ao princípio de corredores de desenvolvimento, onde se buscam sinergias e economias de escala, por outro lado para o transporte rodoviário é mais difícil a obtenção de economias de escala.

Uma análise da variável preço, que é determinante para o nível da procura dos diferentes modos de transporte, 9 colaboradores confirmaram o frete (custo do transporte) aumentou de forma geral com a reabertura da linha férrea de Moatize. Para o caso particular da TCM, os preços não sofreram nenhuma alteração. Para 7 colaboradores, o oposto ocorreu, pois, as empresas rodoviárias tiveram que reduzir o frete para continuarem a serem competitivos. Os restantes 2 colaboradores não responderam a esta questão. Portanto, para o caso da TCM, não houve necessidade de aumentar o frete, pela existência de clientes fiéis à transportadora. Segundo Keedi (2015) o transporte ferroviário apresenta um frete mais reduzido para determinadas mercadorias, tais como agrícolas, minério de ferro, derivados de petróleo, produtos siderúrgicos, fertilizantes, cimento e areia, e no modal rodoviário, o custo do frete é mais elevado.

4.2.3 Efeito Financeiro

Dos entrevistados, 10 colaboradores disseram que tendo em conta a reabertura, a situação financeira da empresa decresceu, isto é, a empresa perdeu clientes para o transporte de carga ferroviário, provocando conseqüentemente queda nos valores recebidos. Entretanto, esta situação, não impactou significativamente, pois, a TCM possui um leque de clientes fiéis, que ajudam a garantir a sustentabilidade da empresa, e que nenhum deles tem como destino Moatize. Outros 5 colaboradores, disseram que houve um efeito financeiro, pela diminuição drástica de clientes ou cargas. O motivo foi o menor preço cobrado pelos CFM, fazendo com que alguns clientes do Zimbabwe abandonassem o transporte rodoviário pelo ferroviário. Os últimos 3 entrevistados, afirmaram que mostrando assim que não sabem nada sobre o assunto. Portanto, percebe-se que o nível de manuseamento de carga sofreu uma redução com a entrada do funcionamento de linha férrea Beira-Moatize, afectando financeiramente a empresa Carlos Mesquita.

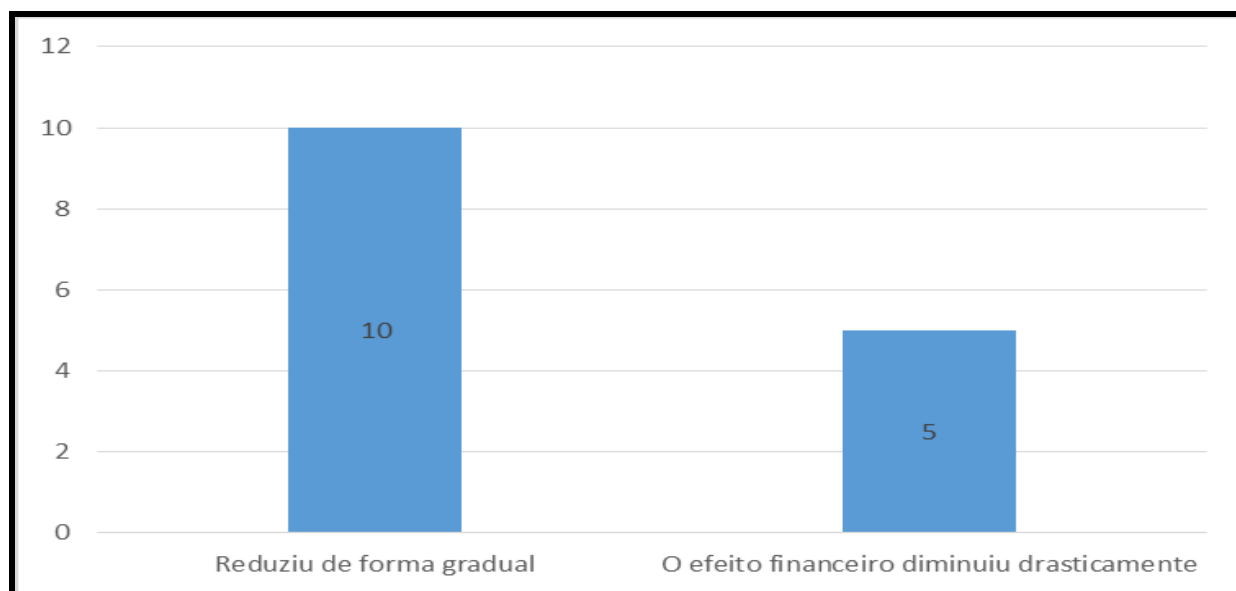


Figura 3: Efeito financeiro da reabertura na empresa TCM

Querendo analisar a situação económico-financeira da empresa, antes e após a reabertura da linha férrea, 9 funcionários comentaram que antes a situação económica tinha tendência crescente, e após a reabertura da linha férrea a mesma registou um decréscimo, entretanto, esta situação a posterior, não afectou financeiramente a empresa de Transporte Carlos Mesquita. Para 5 colaboradores, o volume de vendas reduziu completamente após a reabertura, e alguns transportadores não suportaram, tendo inclusive encerrado as actividades. Já 4 colaboradores se mostraram confusos acerca desta questão, pois, não podem elucidar se houve acréscimo ou decréscimo da posição financeira da empresa. No geral, a TCM teve uma queda económico-financeira, pela perda dos clientes.

5 CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa visava analisar os diversos efeitos ocorridos com a reabertura da linha ferra Beira-Moatize no desempenho da TCM. De forma geral a reabertura da linha férrea afectou de imediato o nível de procura dos transportes rodoviários, o nível de preço (frete), o volume de carga manuseado, o volume de vendas, redução da logística e regalias. Entretanto, no caso particular da TCM, registou uma pequena perturbação no seu funcionamento logo após a reabertura a linha férrea, mas por ser uma empresa estável no mercado, e devido ao nível de fidelização que conquistou dos seus clientes, e com a alteração de políticas de vendas e de serviços a mesma voltou a desempenhar normalmente as suas actividades, embora sempre tenha em consideração que os transportes ferroviários constituem uma alternativa para a população e agentes económicos, é igualmente uma ameaça competitiva.

Os principais efeitos ocorridos devido a reabertura da linha-férrea Beira-Moatize, e que afectaram a competitividade da TCM, foram: (i) desequilíbrio social dos colaboradores; (ii) redução da procura; (iii) redução do volume de vendas; (iv) reajuste da política de vendas; (v) reajuste na política laboral; e (vi) a preferência dos clientes pelo transporte ferroviário que em comparação ao rodoviário, que cingem-se no elevado volume de carga e reduzidas tarifas, proporcionando uma economia de escala, por meio do preço unitário.

Como recomendação, as empresas de transporte rodoviário, devem optar por procurar mercados, que ainda não são visitados pelos transportes ferroviários, ou em que o tempo de entrega seja mais elevado em relação ao rodoviário. A TCM em particular deve encontrar formas inovadoras, como por exemplo introduzir na sua frota camiões movidos a gás, para compensar o elevado custo do combustível, e continuar a garantir a sua sustentabilidade. Por outro lado, a busca de alternativas no tipo de carga movimentada pode fazer a diferença entre estas duas modalidades

de transporte, como por exemplo, investir no transporte de carga facilmente perecível, ou que não sejam a preferência dos transportes ferroviários.

6 REFERÊNCIAS

- Carmo, V. B. G. (1965). Planejamento de transportes: Conceitos e modelos. (1ª ed). Editora Interciência.
- Figueiredo, Á. A. da C. (1996). Transportes públicos de mercadorias em Portugal. Oliveira de Azeméis.
- Figueiredo, G. S. (2001). O Papel dos portos concentradores na cadeia logística global. Universidade Federal Fluminense. http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2001_tr11_0464.pdf
- Fonseca, M. (2003). Os Corredores de desenvolvimento em Moçambique. AFRICANA STUDIA (6). 201-230. <https://ojs.letras.up.pt/index.php/AfricanaStudia/article/download/7143/6562/23589>
- Hedges, D., Rocha, A., Medeiros, E., Liesegang, G., Chilundo, A. (1993). História de Moçambique (1930-1961). Volume 1. Universidade Eduardo Mondlane, Departamento da História. https://psimg.jstor.org/psi/pdf/t0/10.5555/al.sff.document.crp2b20002_final.pdf
- Keedi, S. (2015). Transportes, unitização e seguros internacionais de carga. (6ª ed). Aduaneiras.
- Lakatos, E. M., Marconi, M. A. (1991). Fundamentos de metodologia científica. (3ª Ed). Atlas.
- Lakatos, E.M., Marconi, M. A. (2003). Fundamentos de metodologia científica. (5ª Ed.). Atlas.
- Governo da República de Moçambique (2009). Estratégias para o desenvolvimento integrado do sistema de transporte. Ministério de Transportes e Comunicações. [PDF] ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO SISTEMA DE TRANSPORTES I. ENQUADRAMENTO - Free Download PDF (silo.tips)
- Pontes, J. P. (2001). Economia do espaço e do transporte. Editora Vulgata.
- Rodrigues, P. (2002). Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional. Aduaneiras.
- Severino, A. J. (2009). Metodologia do trabalho científico. (23ª Ed.) Cortez Editora. São Paulo.