

10 - 2 | 2022

Impacto socioeconómico do transporte de carga via marítima para o abastecimento das comunidades insulares da ilha de Kanyaka no período entre 2015 e 2020

Socio-economic impact of cargo transport for the supply of island communities on Kanyaka Island for the period 2015 to 2020

Joaquina N. Chirindza | Jordão Canivete Massamba

Versão eletrónica

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

Data de publicação: 29-12-2022 Páginas: 9

Editor

Revista UI_IPSantarém

Referência eletrónica

Chirindza, J.; Massamba, J. (2022). Impacto socioeconómico do transporte de carga via marítima para o abastecimento das comunidades insulares da ilha de Kanyaka no período entre 2015 e 2020. *Revista da UI_IPSantarém. Edição Temática: Ciências Sociais e Humanidades. Número Especial - III Simpósio de Economia e Gestão da Lusofonia 2022*. 10(2), 99-107.
<https://doi.org/10.25746/ruiips.v10.i2.29081>

IMPACTO SOCIOECONÓMICO DO TRANSPORTE DE CARGA VIA MARÍTIMA PARA O ABASTECIMENTO DAS COMUNIDADES INSULARES DA ILHA DE KANYAKA NO PERÍODO ENTRE 2015 E 2020

**Socio-economic impact of cargo transport for the supply of island communities on
Kanyaka Island for the period 2015 to 2020**

Joaquina Nilza Chirindza

Escola Superior de Ciências Náuticas, Moçambique

joaquinanilzac@gmail.com

Jordão Canivete Massamba

Escola Superior de Ciências Náuticas, Moçambique

canivetejordao@gmail.com

RESUMO

O interesse pelo tema decorre do facto de o Governo de Moçambique ter iniciado com o processo para a revitalização do transporte marítimo (cabotagem) num contexto caracterizado pela inexistência de navios e de operadores deste modal de transporte. Pretendeu-se analisar o impacto da socioeconómico da cabotagem para o abastecimento da comunidade da Ilha de kanyaka, promovendo assim o desenvolvimento daquelas comunidades. Recorreu-se a uma pesquisa explicativa e quantitativa, tendo sido aplicados questionários a 100 participantes (dirigentes transportadores, transportadores, comerciantes e moradores) para coletar dados que permitiram analisar as relações entre o abastecimento de produtos por via marítima e o desenvolvimento socioeconómico da comunidade da ilha de kanyaka. A pesquisa conclui que o transporte de carga via marítima impulsionou positivamente o desenvolvimento socioeconómico da ilha de Kanyaka no período entre 2015 e 2020, facilitando em grande medida as trocas comerciais na comunidade e entre a comunidade e a cidade de Maputo, havendo, no entanto, aspetos estruturantes por reanalisar. A nível económico, os resultados da pesquisa podem contribuir para a redução do custo de transporte na cadeia logística e a conseqüente redução do preço dos produtos no consumidor final, para além da possibilidade de aumento da produtividade uma vez que os produtores poderão passar a ter acesso mais facilitado aos potenciais mercados. A disseminação dos resultados desta investigação poderá ainda contribuir na busca de soluções para a viabilização do transporte marítimo nacional, promovendo o empoderamento dos moçambicanos, abrindo também espaço para mais reflexões e pesquisas nesta área temática.

Palavras-chave: Transporte de Carga Via Marítima, Cabotagem, Desenvolvimento Socioeconómico.

ABSTRACT

The interest in the topic arises from the fact that the Government of Mozambique began the process of revitalising maritime transport (cabotage) in a context characterised by the inexistence of ships and operators of this mode of transport. The aim was to analyse the socio-economic impact of cabotage on the supply of the community of Kanaka Island, thus promoting the development of these communities. An explanatory and quantitative research was used and questionnaires were administered to 100 participants (transport managers, carriers, traders and residents) to collect data to analyse the relationship between the supply of products by sea and the socio-economic development of the community of Kanyaka island. The research concludes that the transport of cargo by sea has positively boosted the socio-economic development of Kanyaka Island in the period between 2015 and 2020, largely facilitating trade within the community and between the community and the city of Maputo, there are however structuring aspects to be re-analysed. At the economic level, the results of the research can contribute to the reduction of transport costs in the logistic chain and the consequent reduction of the price of products for the final consumer, in addition to the possibility of increased productivity since the producers may have easier access to potential markets. The dissemination of the results of this research may also contribute to the search for solutions for the viability of national maritime transport, promoting the empowerment of Mozambicans, also opening space for further reflection and research in this thematic area.

Keywords: Cargo Transport by Sea, Cabotage, Socio-Economic Development.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo intitula-se Impacto Socioeconómico do Transporte de Carga Via Marítima para o Abastecimento das Comunidades Insulares da Ilha de Kanyaka no Período entre 2015 e 2020, tendo como objetivo analisar a importância do sistema de transporte marítimo para o desenvolvimento socio-económico da Ilha de Kanyaka.

O desenvolvimento sustentável do país, no sentido económico, social e ambiental, depende de um sistema de transporte mais produtivo e com maior qualidade. O aumento do desempenho do transporte no sistema como um todo ou por modais necessita de revisão regular das infraestruturas, tornando-as mais apropriadas para as novas demandas.

Na perspetiva dos autores deste artigo, o mercado de transporte marítimo é, principalmente, composto por dois intervenientes, as transportadoras e os portos marítimos.

A presente pesquisa restringe-se ao Transporte de Carga Via Marítima (cabotagem) realizado entre portos nacionais de tráfego local, conceito abordado em 2.3.

Neste artigo a ilha será designada indistintamente por Kanyaka e Inhaca.

O presente artigo não utiliza o novo acordo ortográfico.

2 ENQUADRAMENTO TEÓRICO/ ESTADO DA ARTE

2.1 Transporte Marítimo

A página toda matéria (2022) define o transporte marítimo como uma das modalidades dos transportes aquáticos (ou aquaviário) que ocorrem nos mares e oceanos por meio de embarcações (barcos, navios, caravelas, transatlânticos), sendo muito utilizado para o transporte de pessoas e cargas a curtas e longas distâncias. A mesma página acrescenta que o transporte marítimo é o principal tipo de transporte internacional para a comercialização de diversos produtos, onde cerca de 90% das mercadorias são transportadas por vias marítimas.

Para satisfazer as diferentes necessidades, as empresas marítimas organizam os seus serviços observando diferentes fatores: tipos da carga, volume da carga a transportar, forma de distribuição

da carga, forma de unitização, embalagem, local de receção e local de entrega, tempo utilizado no trânsito entre os dois locais, etc. (Nominato, 2009, p. 15)

Para toda matéria (2022), o transporte marítimo pode ser:

- ✓ Cabotagem: Também chamado de “Transporte Costeiro”, esse tipo de transporte é doméstico, visto que é realizado somente entre os portos do território nacional.
- ✓ Internacional: Também chamado de “Transporte de Longo Percurso”, o nome já indica que a distância é maior, sendo esse transporte realizado entre portos nacionais e internacionais.

2.2 Cadeia de Abastecimento, Logística e Logística Marítima

O conceito da cadeia de abastecimento está intimamente ligado à logística. Ghiani et al. (2004, p.3) define cadeia de abastecimento como “um sistema logístico complexo onde as matérias-primas são convertidas em produtos acabados e distribuídas aos utilizadores finais”, sejam eles consumidores ou empresas.

Para Panayides (2006, p.4), a cadeia de abastecimento refere-se ao “conjunto de atividades e organizações que transformam matérias-primas e informação em produtos finais, ligando os fornecedores iniciais aos clientes”.

Embora definição do conceito de cadeia de abastecimento varia consoante o autor, a essência mantém-se a mesma. A cadeia de abastecimento refere-se às diferentes etapas que as matérias-primas percorrem desde a sua aquisição aos fornecedores iniciais, até a sua transformação durante os processos, finalizando com a distribuição dos produtos acabados aos clientes finais. Assim, ao associar este conceito à operação marítimo-portuária, é possível considerar que os portos marítimos se revelam como um dos elementos pertencentes a este complexo sistema logístico. Ao funcionar como plataformas nas cadeias de abastecimentos, estes tornam-se elos entre os mercados regionais de produção e as cadeias de abastecimento globais.

O conceito de logística tem as suas origens no âmbito militar, onde tinha a finalidade de potenciar o uso das forças militares em combate, servindo a mesma como o meio de alcançar tal finalidade (Proença Jr. & Duarte, 2005). O Council of Supply Chain Management Professionals (2013, p.117) define a logística como o processo de planear, implementar e controlar procedimentos para o eficiente e eficaz transporte e armazenamento de bens, serviços e informação relacionada, entre o ponto de origem e o ponto de consumo, de forma a ir ao encontro dos requisitos e necessidades dos clientes.

Em suma, é possível definir logística como sendo a parte do processo da cadeia de abastecimento, onde se encontram atividades de planeamento, de implementação e de controlo, de modo a obter-se um fluxo eficiente de bens e serviços com o intuito de suprir as necessidades onde e quando necessários.

Para Carvalho et al. (2012), a logística deve contribuir para a redução de custos ..., ou seja, dispor da capacidade de fornecer matérias-primas, produtos inacabados ou produtos finais no momento certo e no lugar certo.

Segundo Panayides (2006), a logística marítima divide-se em duas subactividades:

- ✓ Transporte marítimo – onde geralmente ocorre o processo de transporte de pessoas e mercadorias entre dois ou mais portos marítimos;
- ✓ Operações portuárias – envolve todo o processo de embarque e desembarque de pessoas ou carga e descarga de mercadorias decorrentes do transporte marítimo, tal como a sua

movimentação e armazenamento para posterior expedição para o consumidor final, por via terrestre.

2.3 Transporte Marítimo Versus Desenvolvimento Socio-Económico

A globalização da economia aumenta as oportunidades para o comércio internacional. Perante uma economia globalizada, as manufatureiras de um país procuram a matéria-prima nos fornecedores ultramarinos e vendem os seus produtos aos consumidores do mercado global.

Atualmente no sul de África, Durban opera como o principal porto de ligação e tem o maior número de afluência em todas as direções. O Porto de Nacala, tem cerca de 310 entradas de navios de alto mar por ano, com uma média de cerca de 15.000 DWT (*deadweight ton/peso bruto*). Isto pode ser comparado aos cerca de 3.000 navios em Durban, com uma média de cerca de 36.000 DWT. Em 2020, Beira teve 700 entradas de navios de alto-mar (Imani, 2021, p.51).

Numa visita realizada no dia 3 de junho de 2022, a Estação de Biologia Marítima de Inhaca, o presidente da República de Moçambique, Filipe Nyusi, sugeriu que se desenvolva um trabalho intensivo de transferência de tecnologias agrárias às comunidades para aumentar os atuais níveis de produção agrícola, predominantemente familiar, sem no entanto descuidar a pesca, que é a atividade principal dos ilhéus. (Universidade Eduardo Mondlane, 2022)

O tráfego de carga e passageiros de e para a Ilha de Inhaca é feito por via marítima.

2.4 O Transporte Marítimo em Moçambique

Nos primórdios da colonização portuguesa, dada a extensa costa de Moçambique (cerca de 2.795 km) e pelo facto de então a província não possuir outra via apta para o transporte de grandes cargas internamente, o transporte marítimo foi considerado como o mais importante fator de integração territorial da colónia. Aliás, pela mesma razão, a presença portuguesa estava mais circunscrita no litoral do território.

Por exemplo, em 1838, as comunicações do Governo Central com os governos subalternos (em 1840, os governos subalternos passaram a denominar-se governos de distrito) eram todas por mar (Galvão e Selvagem, 1953, p.59).

Em Moçambique, embora o transporte marítimo tenha constituído um dos primeiros e principais meios de transporte, com o desenvolvimento de outros, nomeadamente, o ferroviário, rodoviário e o aéreo, não mereceu um seguimento com vista a sua potenciação para o transporte de passageiros ao nível interno e o acesso ao mar dos países do “hinterland”. Ou seja, o transporte marítimo não constituiu uma aposta do Estado colonial embora, por exemplo, até 1958-1959, a ligação entre os dois principais centros urbanos importantes do território, nomeadamente, Lourenço Marques e Beira, era efetuada através de uma rodovia impraticável. As deslocações de um ponto para o outro eram feitas através de navios oceânicos que faziam escalas em ambos os portos, o que nem sempre acontecia (Castro, 1978, p.266).

O Decreto n.º 35/2007 de 14 de agosto (Regulamento de Transporte Comercial Marítimo) define na alínea o) do artigo 1 o Transporte Marítimo de Cabotagem Nacional como transporte marítimo de passageiros e/ou carga com fins comerciais realizado entre portos da República de Moçambique. A alínea p) do mesmo artigo define o Transporte Marítimo de Tráfego Local como o transporte marítimo de passageiros e carga com fins comerciais no âmbito da navegação local, efetuada nos portos, águas lacustres, fluviais e, em geral, dentro das águas interiores da área de jurisdição da respetiva Administração Marítima.

O transporte comercial marítimo de passageiros e de carga realizado no âmbito da cabotagem é reservado à armadores nacionais e à embarcações de registo e bandeira moçambicana,

devidamente autorizados nos termos do regulamento. Os armadores nacionais que pretendam utilizar navios que não satisfaçam as condições previstas neste regulamento devem requerer a necessária autorização ao Instituto Nacional da Marinha (INAMAR), autoridade competente para o efeito.

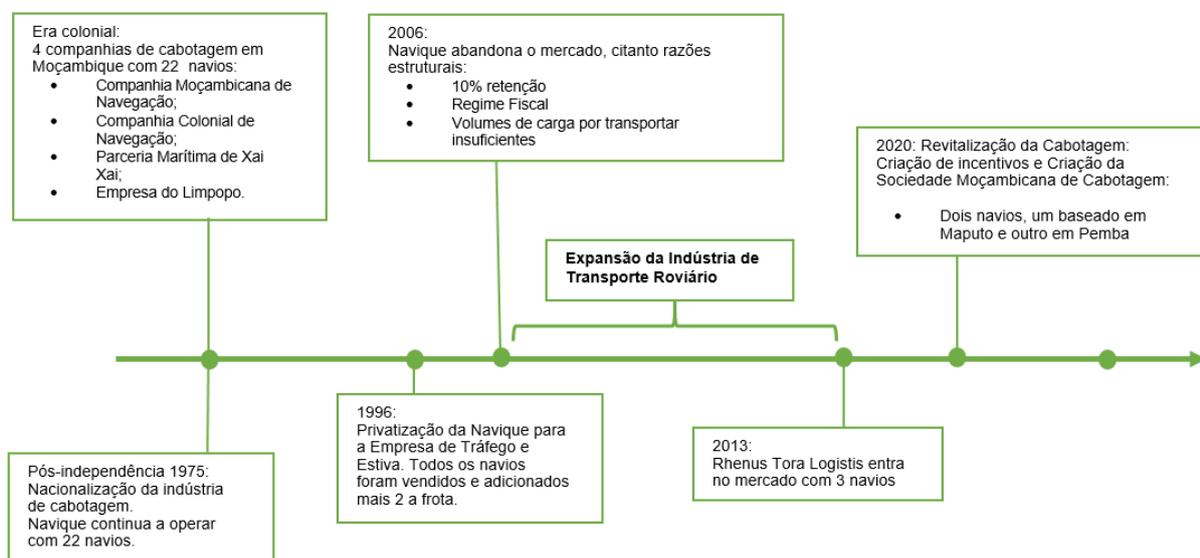


Ilustração 1: Resumo histórico da cabotagem em Moçambique

Fonte: Autores adaptado do Relatório da Reestruturação e Revitalização da Cabotagem Marítima em Moçambique de 2014

2.5 Licenciamento e Registo dos Intervenientes na Cabotagem em Moçambique

Da conjugação dos artigos 7 e 9 do Decreto n.º 35/2007 de 14 de agosto, O exercício da atividade de Transporte Comercial Marítimo carece de prévia concessão de licença, sendo esta uma competência do INAMAR.

No artigo 17 do Diploma Ministerial n.º 218/2013 (Regulamento de Taxas do INAMAR) são elencados os serviços públicos prestados pelo INAMAR sobre os quais são devidas taxas. Nos termos do nº 2 do artigo 9 do mesmo Diploma Ministerial, o INAMAR pode, sempre que entenda conveniente, para a salvaguarda dos seus interesses, exigir a cobrança antecipada das taxas ou que seja, previamente, assegurado, designadamente por depósito ou garantia bancária, o pagamento de quaisquer quantias que lhe possam vir a ser devidas resultantes da aplicação de taxas.

Adicionalmente, de acordo com o exposto no Diploma Ministerial n.º 31/2019 de 3 de Abril que aprova o Regulamento do Regime Aduaneiro de Cabotagem Marítima, qualquer pessoa que pretenda realizar ou intervir em operações de cabotagem marítima carece de licença emitida pela entidade competente e devem proceder à sua inscrição na Direção Geral das Alfândegas, para efeitos de registo e cadastro no perfil apropriado da plataforma e sistema oficial de declaração aduaneira, disponível e em uso nas alfândegas.

2.6 A Ilha de Kanyaka

Kanyaka é uma pequena ilha situada no Oceano Índico, mais precisamente na Baía de Maputo, em Moçambique. A Ilha de Kanyaka está situada a 32 km defronte da Cidade de Maputo – a capital da

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A discussão dos resultados inicia situando a presença do transporte marítimo no abastecimento de carga e de pessoas de e para Kanyaka. O período de tempo no qual esta atividade é exercida constitui um bom indicador, sendo que 85% dos transportadores participantes exercem as atividades de comerciante e/ou transportador há mais de 20 anos. Ou seja, pelo menos 85% dos transportadores participantes realizou esta atividade no período em estudo. Este dado aponta que estes transportadores estiveram presentes no desenvolvimento socioeconómico das comunidades da Ilha de Kanyaka.

Apesar de não estarem familiarizados com a classificação específica para cada tipo de navegação marítima, a generalidade dos transportadores e comerciantes elegeu o Transporte Marítimo de Tráfego Local como o único meio de deslocação de passageiros e carga. Nos termos da legislação vigente em Moçambique, este tipo de transporte marítimo é realizado com fins comerciais no âmbito de uma navegação local.

A questão dos documentos exigidos e das taxas devidas para o exercício do transporte marítimo foi respondida pelos transportadores. A generalidade dos respondentes referiu que as taxas eram cobradas tanto pelo INAMAR como pela Direção Geral das Alfândegas. Na sua ótica, esta duplicação incrementava o valor a pagar para o exercício desta atividade. Vale referir que o pagamento das taxas é condição para a concessão da licença e início da atividade. Os participantes colocam também como outro encargo a necessidade de contratação do seguro de transporte marítimo. Os participantes consideram as taxas devidas bastante elevadas e uma barreira para o desenvolvimento do transporte marítimo de e para Kanyaka.

Por se tratar de único meio de transporte, a generalidade dos participantes concordou que o transporte marítimo facilita e facilita as trocas comerciais, abastecendo, por um lado, os comerciantes da Ilha de Kanyaka (produtos alimentares, agrícolas, material de construção, equipamento hospitalar, medicamentos, entre outros) e, por outro, principalmente à cidade de Maputo (produtos agrícolas e pesqueiros). Mais ainda, a ilha de Kanyaka depende em grande medida da Cidade e Província de Maputo, uma vez que é nesta cidade que estão instalados os postos de trabalho, as Instituições de Ensino Superior e Técnico, sendo que a sua mobilidade é feita por mar.

A falta de cultura de manutenção das embarcações tem contribuído para a paralisação da movimentação de mercadorias e afeta negativamente o desenvolvimento socioeconómico daquela ilha, uma vez que algumas embarcações sofrem avarias no decurso das viagens, ocasionando, nalguns casos, a perda da carga e dos tripulantes.

De forma unânime, os transportadores marítimos afirmaram que não há nenhum benefício que advém do regime jurídico vigente para facilitação do negócio de transporte marítimo de carga, uma vez que as taxas impostas tanto pelo Regulamento de Taxas do INAMAR como pelo Regulamento do Regime Aduaneiro de Cabotagem Marítima e pela Direção Geral das Alfândegas são muito elevadas e obrigam os transportadores a também proceder com a cobrança de taxas também elevadas aos comerciantes, sendo estes últimos impelidos a também elevar o custo dos produtos que comercializam. É evidência o facto de o custo de certos comercializados nos mercados de Kanyaka ser, por exemplo, 10 (dez) vezes superior ao de aquisição. Os comerciantes corroboraram esta informação, tendo ainda referido não haver suporte para reivindicação uma vez não haver meios de transporte alternativos.

5 CONCLUSÕES OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa mostram que o transporte de carga via marítima tem impulsionado positivamente o desenvolvimento socioeconómico da Ilha de Kanyaka, porque facilita e facilita as trocas comerciais e a deslocação de pessoas e bens.

Parte considerável destes e de outros produtos continuam a vir da cidade de Maputo, e chegam a ilha pela mão de comerciantes locais que, por sua vez, revendem a preços considerados exorbitantes pela população local. No entanto, estes produtos garantem alguma capacidade de desenvolvimento socioeconómico das comunidades da Ilha de Kanyaka, na medida em que podem desenvolver atividades comerciais, melhorar as suas condições de habitabilidade, construção de habitações mais resilientes, etc.

A tributação elevada, a burocracia complexa, o marco regulatório pouco flexível e sem clareza jurídica, impõe custos que devem ser revistos e reduzidos em benefício do transporte marítimo de carga.

Apesar de reinar uma insatisfação generalizada no seio dos transportadores e comerciantes (e consumidores finais), e sem o pretender quantificar ou qualificar, o estudo conclui que o sistema de Transporte Marítimo de Tráfego Local tem grande importância e impacto no para o desenvolvimento socioeconómico da Ilha de Kanyaka e das suas comunidades.

6 REFERÊNCIAS

- Carvalho, J. C. de, Guedes, A. P., Arantes, A. J. M., Martins, A. L., Póvoa, A. P. B., Luís, C. A., Dias, E. B., Dias, J. C. Q., Menezes, J. C. R. de, Carvalho, J. C. de, Ferreira, L. M. D. F., Carvalho, M. do S., Oliveira, R. C., Azevedo, S. G., & Ramos, T. (2012). *Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento*. Edições Silabo.
- Consórcio deMERITIS, Confederação das Associações Económicas de Moçambique, Ministério dos Transportes e Comunicações (2014). *Relatório da Reestruturação e Revitalização da Cabotagem Marítima em Moçambique*.
- Council of Supply Chain Management Professionals (2013). *Supply Chain Management Terms and Glossary*.
- Diploma Ministerial n.º 218/2013 de 30 de Dezembro. *Boletim da República nº 104 - I Série*. Ministérios dos Transportes e Comunicações e das Finanças. Maputo.
- Decreto n.º 35/2007 de 14 de Agosto. *Boletim da República nº 32 - I Série*. Conselho de Ministros. Maputo.
- Diploma Ministerial n.º 31/2019 de 3 de Abril. *Boletim da República nº 65 - I Série*. Ministério da Economia e Finanças. Maputo.
- Ghiani, G., Laporte, G., & Musmanno, R. (2004). *Introduction to Logistics Systems Planning and Control*. John Wiley & Sons.
- Nominato, M. (2009). *Transporte Marítimo de Carga: Vantagens e Desvantagens .o Comércio Exterior*. Monografia apresentada na conclusão do curso de Especialização em Gestão Empresarial. Curitiba. Universidade Federal do Paraná.
- Panayides, P. (2006). Maritime Logistics and Global Supply Chains: Towards a Research Agenda. *Maritime Economics and Logistics*. 8, 3–18. <https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100147>
- Pereira, I. & Nascimento, F. (1984). Avaliação dos Recursos Naturais na Ilha da Inhaca (Oceano Índico, Moçambique): Primeira Aproximação. *Boletim Goiano de Geografia*. vol. 36, n. 2, pp. 307-326.
- toda matéria. (2022, Oct 17). *Transporte Marítimo*. <https://www.todamateria.com.br/transporte-maritimo/>
- Universidade Eduardo Mondlane. (2022, Oct 17). *Extensão e inovação: PR defende o incremento da produção agrícola na Ilha de Inhaca*. <https://www.uem.mz/index.php/extensao-e-inovacao/843-pr-defende-o-incremento-da-producao-agricola-na-ilha-de-inhaca>