

IE18279
76/22/12

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: +251 11 551 7700 / Fax: +251 11 5 517 844
website: www.au.int

**Primeira Sessão Ordinária do Comité Técnico Especializado da União
Africana em Transporte, Infra-estruturas Inter-regionais e
Intercontinentais, Energia e Turismo**

TEMA: Financiamento de Infra-estruturas em África

**Transporte Marítimo: Aumento da Capacidade e Eficiência dos Portos
Africanos para o Crescimento Económico**

I. Antecedentes

1. Hoje, no mundo interdependente e globalizado, sistemas de transporte eficientes e rentáveis que ligam as cadeias globais de fornecimento são o motor que alimenta o desenvolvimento económico e a prosperidade. A UNCTAD estima que 80 por cento do comércio global de mercadorias por volume é realizado por mar e tratado por portos em todo o mundo, o que torna o transporte marítimo um factor comercial económico estratégico. A competitividade comercial de todos os países – desenvolvidos e em desenvolvimento igualmente e incluindo os países sem litoral – depende gravemente do acesso efectivo aos serviços internacionais de transporte marítimo e das redes dos portos.

2. Contudo, em África a inadequação das infra-estruturas básicas, incluindo informação marítima tem sido o principal factor na falta de diversificação e competitividade das economias africanas; a marginalização do Continente nos sectores dinâmicos do comércio regional e global e o seu relativamente baixo nível de comércio intra-regional. Comparada com outras regiões do mundo, tanto desenvolvidas como em desenvolvimento, o impedimento a produção e comércio emergente do subdesenvolvimento de infra-estruturas é muito mais severo em África.

3. Ainda que o Continente se orgulha de uma abundância de recursos naturais em particular recursos aquáticos e marinhos com um potencial que ainda não foi plenamente explorado no contexto de crescimento económico e desenvolvimento sustentável, incluindo transporte e comércio. Os Grandes Lagos Africanos constituem a maior proporção de superfície de água do Mundo (27%), enquanto o Lago Victória é, por área, o terceiro maior lago do Mundo e o Lago Tanganica é, por volume e profundidade, o segundo maior do mundo¹.

4. Em África, como no resto do mundo, a importância dos portos marítimos para o comércio e, por isso, o desempenho económico do continente não pode ser relatado com exagero. Os portos são fundamentais para o comércio da maioria dos países africanos devido a alta dependência do continente das exportações das matérias-primas e importação de alimentos, produtos manufacturados e combustível. Por exemplo, mais do que 90% do total do comércio de África (incluindo importação e exportação) passa através dos portos marítimos (UNECA, 2016).

5. Espera-se que no continente a contribuição dos portos aumente de 265 toneladas em 2009 para mais do que 2 biliões de toneladas em 2040 (PIDA, 2012). Além disso, algumas das entradas mais estratégicas do comércio internacional estão localizadas em África. Por exemplo, embora as Maurícias seja um pequeno país com 1850 quilómetros quadrados, quando contabilizando as suas águas territoriais, se torna muito grande com 1.9 quilómetros quadrados (UNECA, 2016). Além disso, considerando um grande número de Países encravados em África (16 dos 54 Países), a competitividade dos portos marítimos em todo o Continente permanece estratégica. Isto contribuirá para melhoria do

¹ Carlos Lopes, 26 de Outubro de 2016

acesso dos Países encravados que dependem dos vizinhos portos marítimos de trânsito para os mercados globais.

6. Como África esforça-se para tornar-se num maior interveniente da economia global, é imperativo que esforços concertados sejam canalizados para o avanço dos transporte marítima seguro, eficiente e sustentável com formalidades simplificadas e minimizadas e procedimentos para reforçar a competitividade dos produtos africanos de forma a retirar África da pobreza.

II. Visão geral do desenvolvimento dos portos de África e os progressos da implementação como um imperativo para a Transformação Económica em África

7. De acordo com o estudo em curso realizado pela UNECA, “um certo número de países africanos com contentores expressos em vinte pés de unidades equivalentes (TEU), têm aumentado significativamente nos últimos anos. Por exemplo, no Egipto aumentou até 41 por cento, de 6250 443 TEU em 2009 para 8810990 TEU em 2014. No Quênia aumentou até 63 por cento, de 618816 TEU em 2009 para 1010000 TEU em 2014. No caso de Marrocos, aumentou até 150%, de 1222000 TEU em 2009 para 307000 TEU em 2014. Contudo, excepto para poucos países, incluindo Egipto e África do Sul, o tráfego de contentores através dos portos marítimos africanos permanece relativamente baixo comparado com outros países em desenvolvimento tais como Malásia, Brasil, Vietname e México².

8. No mesmo sentido, tem havido relativamente fraco fluxo de tráfego nos portos em África comparado com outras regiões em desenvolvimento o qual contribui para altos custos de contentores, longos tempos de procedimentos comerciais, pobre qualidade de infra-estruturas dos portos e baixo desempenho logístico. A media de custos de transporte de contentores para e de África, excluindo o Norte de África, é relativamente alta comparado com outras regiões do mundo. Por exemplo, os custos médios para exportar e importar um contentor em África, excluindo o Norte de África foram 2201\$EU e 2931\$EU respectivamente em 2014. Os custos equivalentes na Ásia Oriental e no Pacífico no mesmo período se elevam a 868\$EU e 902 \$EU respectivamente.

9. De modo similar, em África, excluindo o Norte de África, leva-se muito tempo importar e exportar bens, incluindo diligências nos portos, transporte terrestre e despacho aduaneiro.

Por exemplo, em 2014, isto leva em media 30 dias para exportar e 38 dias para importar um contentor na região enquanto os valores equivalentes foram 18 e 19 dias respectivamente na região da Ásia Oriental e do Pacífico. Em termos de qualidade das infra-estruturas dos portos, África está geralmente atrasada. África, excluindo as infra-estruturas do Norte de África, foi atribuído o mais baixo ratio de qualidade de (3.51) em 2014, comparado com outras regiões, incluindo Ásia Oriental e Pacífico (4.36), Europa e Ásia Central (4.48), Médio Oriente e Norte de África (4.36)³.

² A Competitividade dos Portos Marítimos em África; Evidência Empírica, UNECA, Setembro de 2016

³ Competitividade do Proto Marítimo em África; Evidência Empírica, UNECA, Setembro de 2016

10. O desempenho das logísticas comerciais está também relativamente fraco em África. Isto pode ser evidenciado através dos baixos valores do Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial (LPI), que considera várias dimensões do ambiente comercial e logístico num país. África, excluindo o Norte de África, com um LPI de 2.46 registou o mais baixo desempenho de logística comercial em 2014, comparada com Ásia Oriental e Pacífico (3.18), Europa e Ásia Central (3.26), Médio Oriente e Norte de África (2.81) e Ásia do Sul (2.61).

III. Principais Desafios

11. A vulnerabilidade do clima, insegurança marítima e inadequado acesso aos recursos partilhados estão entre alguns dos mais complicados desafios que podem dificultar a efectiva realização dos benefícios da Economia Azul. Estes podem agravar conflitos e a pobreza. Muitos portos africanos enfrentam também sérios problemas de capacidade que são acentuados por um sistema ineficaz de transporte terrestre. Ineficiências nos portos nos países africanos conduzem tempos lentos de processamento e resultam em mais altos encargos do que aqueles dos países comparáveis. A congestão nos portos em África que é largamente associada a planificação imprópria, mau funcionamento dos sistemas de regulação e gestão pobre, equipamento inadequado ou escassez de infraestruturas auxiliares aumentaram os custos do comércio em África.

12. Muitas vezes, os portos africanos trabalham para além dos limites das suas capacidades. De facto, as insuficiências de capacidade são referenciadas nas áreas de comércio marítimo subsaarianas (Camarões, 2008). Isto é parcialmente devido ao facto de que a procura de recursos tais como o petróleo – que conduziu também ao crescimento de actividade económica – aumentou a procura nos portos. Contudo, a capacidades dos portos e as logísticas dos portos não mantiveram o crescente tráfego na maior parte de África, causando severos desafios tais como congestão.⁴

13. No mesmo sentido, a falta de rede integrada de caminho-de-ferro e de ligações por estrada no seio de muitos países africanos significa que a maioria dos portos africanos estão pobremente equipados para tratar dos contentores. Estes são carregados e descarregados na proximidade dos portos e os benefícios dos corredores integrados de transporte multifacetado associados com a adopção de contentores não estão realizados.

14. É também bem conhecido que as operações nos portos e as indústrias ligadas aos portos são geradoras de muitas exterioridades tipicamente associadas aos principais portos em todo o mundo tais como a transformação dos ecossistemas locais, poluição e risco das indústrias pesadas, emissão de gases com efeito de estufa e congestão de tráfego.

⁴ Relatório sobre o Desenvolvimento Africano, Banco Africano de Desenvolvimento, 2010

IV. Principais questões para discussão com os Peritos do CTE

15. Os portos africanos precisam tratar os desafios nos portos e nas infra-estruturas dos terminais, gestão e na conectividade interior. O tempo de resposta (TAT) e tempo de permanência são ambas medidas da eficiência dos portos. Um alto TAT desencoraja as grandes empresas de navegação a frequentar portos, enquanto uma alta permanência desencoraja tanto os armadores como as companhias de navegação em geral.

a) Terminal de infra-estrutura

A média da dimensão dos portos africanos é de menos de 11m. Isto significa que as grandes embarcações não podem atracar. Os portos estão também limitados pelo comprimento do cais. O número de equipamentos de manuseamento, tais como guindastes de pórtico é baixo comparado com o resto do mundo. Os portos africanos não têm guias de pórtico de grande porte para carregar e descarregar rapidamente os navios. O número total de guias de pórtico de grande porte em toda África é de aproximadamente 130. Isto pode desencorajar os grandes navios a utilizar os portos africanos.⁵

b) Transporte Intermodal de mercadorias e conectividade interior

A maioria de países em África é sem litoral. A melhoria da conectividade interior através de investimento em estradas e infra-estruturas de caminhos-de-ferro reforçará as oportunidades de comércio nestes países.

c) Capacidade dos terminais

A capacidade dos terminais tem que aumentar significativamente. O maior porto em África, Porto Said, pode tratar apenas 2.78 milhões \$EU (equivalente a vinte pés), o que cria severa congestão e restringe o crescimento do comércio.

d) Processos e gestão

Os problemas de longa permanência nos portos de África são maioritariamente causados pelos atrasos administrativos tais como os ligados aos despachos alfandegários. Os portos africanos levam em média 12 dias para os despachos alfandegários, enquanto a média nos portos ao nível mundial é de dois a quatro dias. Os mecanismos de gestão deverão ser melhorados com penalidades a serem impostas pelos governos para aliviar os desafios do processo. A importância da transparência e melhoria das estruturas de gestão são fundamentais.

⁵ Acentuar: Evolução dos Portos Africanos, Agosto de 2015

V. Recomendações de política

16. **Integração Regional:** Portos mais seguros e eficientes, particularmente em relação às vias aquáticas interiores poderá fortalecer a integração regional no continente e poderá também jogar um papel fundamental na implementação da Zona de Comércio Livre Continental (ZCLC). Eles poderão impulsionar também a emergente indústria de manufactura e gerar receitas significativas para os governos bem como oportunidades de emprego para muitos africanos. O asseguramento da segurança marítima e da protecção é, por conseguinte, primordial para o desenvolvimento de África.

17. **Parcerias Público-Privadas (PPP):** O papel do sector público, privado, parceiros de desenvolvimento, financiadores tradicionais e não tradicionais precisa ser articulado. As oportunidades inovadoras de mobilização de recursos tais como revisão do regime das taxas também precisam ser analisadas. A AIMS 2050 da UA proporciona uma estratégia que poderá ser usada como uma referência na introdução da eficiência e inovação nas operações dos portos e na indústria marítima em geral.

18. **Reforma na Regulação:** No subsector do porto, o asseguramento da independência da regulação é fundamental para maximizar os ganhos das reformas anteriores. A evidência sugere que os pacotes de reformas que incluem a reforma da regulação e independência do regulador da interferência dos governos permitirão outras reformas de política em curso maiores possibilidades de sucesso. Enquanto os desafios das infra-estruturas dos terminais podem ser resolvidos através da automatização e investimento de capital, produtividade permanece dependente do tratamento das práticas de falta de concorrência. A reforma deve tratar alguns dos perversos incentivos para comportamento prejudicial que criam atrasos artificiais e congestão nos portos. É importante que os diferentes intervenientes – o proprietário do porto, operador, armadores e estivadores - compreendam a necessidade de aumentar o rendimento como uma única via para aumento do comércio e desenvolvimento que é tão vital para o crescimento⁶.

19. **Automatização:** Através de investimentos em sistemas TI nos portos, procedimentos e controlo nos portos, o tempo de resposta e de permanência e os custos do manuseamento podem ser melhorados significativamente. A introdução de uma plataforma de colaboração ou solução que facilita a interacção dinâmica entre os sistemas dos intervenientes-chave (Por exemplo agentes de transporte marítimo, negócios de frete e de logística) no seio da cidade do porto ou municipalidade pode acrescentar valor considerável e eficiência aos portos africanos. A este propósito, a implementação de plataformas de Guichés Únicos deverá ser promovida nos países africanos.

20. **Vontade política:** Os Estados Membros africanos precisam mostrar vontade política, ratificar e implementar a Carta Marítima Africana sobre as acções e estratégias acordadas. Eles deverão apoiar também as iniciativas de guichés únicos no Continente.

⁶ Acentuar: Evolução de Portos Africanos, Agosto de 2015

21. Integração das alterações climáticas e das considerações ambientais: promoção de infra-estruturas resistentes ao clima e ambientalmente sustentáveis (por exemplo: portos ecológicos, uso de tecnologias de energias renováveis) nos planos continentais, sub-regionais e nacionais existentes e na nova Economia Azul, nas políticas e relevantes legislações é primordial para a sustentabilidade das economias africanas.

Referências: