

AFRICAN UNION  
الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE  
UNIÃO AFRICANA

---

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone : 011-551 7700 Fax : 011-551 7844  
website : [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**CONFERÊNCIA DA UNIÃO  
DÉCIMA OITAVA SESSÃO  
29-30 JANEIRO DE 2012  
ADIS ABEBA, ETIÓPIA**

**Assembly/AU/2 (XVIII)  
Original : Inglês**

## **“Promoção do Comércio Intra-Africano”**

***Questões que afectam o Comércio Intra-africano,  
Plano de Acção Proposto para a Promoção do  
Comércio Intra-africano e Quadro para a  
Aceleração da Criação de uma Zona de Comércio  
Livre Continental***



COMISSÃO ECONÓMICA PARA ÁFRICA



UNIÃO AFRICANA

## **“Promoção do Comércio Intra-Africano”**

***Questões que afectam o Comércio Intra-africano, Plano de Acção Proposto para a Promoção do Comércio Intra-africano e Quadro para a Aceleração da Criação de uma Zona de Comércio Livre Continental***

## Índice

<b>PRIMEIRA PARTE: QUESTÕES QUE AFECTAM O COMÉRCIO INTRA- AFRICANO</b>	<b>Páginas</b>
I. Antecedentes e Contexto	1
II. Orientação Geral e Composição do Comércio de África	4
III. Análise das principais questões e prioridades a abordar	8
A . PRIMEIRO GRUPO DE QUESTÕES E PRIORIDADES	9
(a) Alargamento do espaço económico e de mercado Africano através da aceleração da criação de uma Zona de Comércio Livre Continental	9
(b) Abordagem dos constrangimentos relacionados com a procura e a fraca capacidade produtiva	11
(c) Resolução de constrangimentos infra-estruturais	13
(d) Eliminação das barreiras comerciais através da melhoria da facilitação do comércio	17
(e) Melhoria de oportunidades para o comércio intra-africano através de redes de informações sobre o comércio	19
(f) Abordagem de necessidades financeiras dos comerciantes e operadores económicos através da melhoria do financiamento ao comércio	20
(g) Abordagem de custos de ajustamento associados com ZCLs e liberalização para garantir resultados equitativos para os Estados- membros	21
B. SEGUNDO GRUPO DE QUESTÕES E PRIORIDADES	23
(h) Abordagem da multiplicidade e inconvertibilidade de moedas que contribuem para os custos de transacção comerciais	
(i) Promoção da livre circulação de pessoas como uma importante componente do comércio do comércio transfronteiriço	24
(j) Promoção do comércio de serviços como uma nova oportunidade para o comércio intra-africano	25
IV. CONCLUSÕES	26

<b>PARTE DOIS: PLANO DE ACÇÃO PARA O FOMENTO DO COMÉRCIO INTRA- AFRICANO</b>	31
DOMÍNIO PRIORITÁRIOS DO PLANO DE ACÇÃO	30
I. Política Comercial	30
II. Facilitação do Comércio	32
III. Capacidade Produtiva	34
IV. Infra-estrutura relacionados com o comércio	36
V. Financiamento do Comércio	38
VI. Informação sobre o Comércio	40
VII. Integração dos Mercados factos de Produção	40
Passos subseqüentes para a execução do Plano de Acção	42
<b>PARTE TRÊS: ESTABELECIMENTO DE UMA ZONA CONTINENTAL DE COMÉRCIO LIVRE</b>	43
CONTEXTO	43
O CASO DE ZONA DE COMÉRCIO LIVRE CONTINANTAL (ZCL-C)	44
Porque é que a África necessita da ZCL-C?	44
Os potenciais benefícios da ZCL-C	44
Histórias actuais de sucesso de ZCL regionais	45
ROTEIRO E ARQUITECTURA PARA A ACELERAÇÃO DO PROCESSO DE CRIAÇÃO DE UMA ZCL CONTINENTAL E DINAMIZAÇÃO DO COMÉRCIO INTRA-AFRICANO	46
Arquitectura da ZCL-C	48
Comissão do Comércio Africano de Alto Nível HATC	50
Conferência de Ministros do Comércio da UA	51
A Comissão da União Africana	52
O Conselho Empresarial Africano	52
O Comité Técnico Aduaneiro (CTC)	52
O Fórum do Comércio Africano (FCA)	53
O Mecanismo de Monitorização e Avaliação	53
	54

Observatório do Comércio Africano	
Mecanismo de Resolução de Disputa e de Aplicação dos Acordos da ZCL-C	55
Aplicação do Acordo de ZCL-C	55
PRÓXIMAS ETAPAS: Programa de Trabalho	55
<b>ANEXOS</b>	57
ANEXO I: DETALHES DA CRIAÇÃO DA ZONA DE COMÉRCIO LIVRE CONTINENTAL (CFTA)	57
ANEXO II: ARQUITECTURA PARA A ZONA DE COMÉRCIO LIVRE CONTINENTAL	65

### QUADRO DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b>	<b>Orientação geral de exportações (por cento)</b>	6
<b>Figura 2:</b>	<b>ORGANIGRAMA DO ROTEIRO</b>	47
<b>Figura 3:</b>	<b>ARQUITECTURA DA ZCL-C</b>	50

## **PRIMEIRA PARTE: QUESTÕES QUE AFECTAM O COMÉRCIO INTRA-AFRICANO**

### **I. Antecedentes e Contexto**

1. A Cimeira dos Chefes de Estado e de Governo da União Africana de Janeiro de 2012 incide sobre o tema “*Promoção do Comércio Intra-Africano*”. A escolha do tema é muito apropriada e oportuna, tendo em conta os desafios deste comércio, e a necessidade de conceber estratégias para a melhoria da situação. A Cimeira da UA de Janeiro de 2011 aprovou igualmente a recomendação da 6ª Sessão Ordinária dos Ministros do Comércio da UA, realizada em Kigali de 29 de Outubro a 2 de Novembro de 2010, para acelerar a criação de uma Zona de Comércio Livre Continental. É neste contexto que um Documento Temático foi elaborado para destacar os fluxos globais do comércio de África e o potencial para a promoção do comércio intra-africano através da abordagem das principais áreas prioritárias com vista a fazer avançar a agenda. As áreas prioritárias formarão os principais elementos de um Plano de Acção que os Estados-membros irão implementar, a fim de elevar o nível do comércio intra-africano dos níveis actuais de cerca de 10-13% para 25% ou mais na próxima década e, assim, tornar o comércio intra-africano um importante impulsionador de desenvolvimento e integração regional em África, como é o caso em outras regiões do mundo, como a UE e a Ásia.

2. A este respeito, deve-se realçar que a África está a prosseguir uma agenda de integração como um desenvolvimento colectivo e estratégia de transformação que conduzirá à eventual criação de um mercado continental. A integração regional ajuda a desenvolver mercados maiores, promover uma maior concorrência e melhorar o posicionamento de políticas em muitas áreas da agenda de desenvolvimento. E, de facto, a pressão da globalização está a obrigar as empresas e os países a procurar eficiência através de mercados maiores e de uma maior concorrência. Uma instalação fabril moderna deverá ter uma produção maior do que o baixo nível de procura interna que um único país subdesenvolvido pode absorver. O aproveitamento de economias e mercados através da integração regional proporciona um espaço económico e de mercado suficientemente amplo para viabilizar as economias de escala.

3. Para o efeito, os países africanos instituíram a União Africana, criaram várias Comunidades Económicas Regionais (CERs), e preservaram os ideais do Tratado de Abuja, que institui a Comunidade Económica Africana, e o Acto Constitutivo da União Africana. Neste contexto, as CERs estão a prosseguir a integração através do comércio livre, desenvolvimento de uniões aduaneiras e um mercado comum. Eventualmente, estes esforços devem convergir num Mercado Comum Africano (ACM) e uma Comunidade Económica Africana (AEC), de acordo com os quais as políticas económicas, fiscais, sociais e sectoriais serão uniformizadas a nível continental. Através desse mercado económico, a África pode reforçar a sua independência económica e autonomização em relação ao resto do mundo.

4. Um dos objectivos fundamentais desses esforços é expandir o comércio intra-africano através da eliminação de tarifas e barreiras não-tarifárias e do reforço de relações comerciais mutuamente vantajosas através de planos de liberalização do comércio, porque o comércio deu e continuará a dar uma contribuição enorme para as economias de muitos países

desenvolvidos e em desenvolvimento. O comércio permite que os países se especializem e exportem bens que podem produzir mais barato, em troca do que os outros podem fornecer a um menor custo. O comércio também fornece os meios materiais em termos de bens de capital, equipamentos e matérias-primas e produtos semi-acabados que são essenciais para o crescimento. É o que impulsiona o desenvolvimento económico. Consequentemente, se o comércio é um veículo para o crescimento e desenvolvimento, a eliminação das barreiras que o inibem só pode ajudar a aumentar o seu impacto. Portanto, o comércio livre é um instrumento importante para a eliminação desses impedimentos e promoção de maiores níveis de comércio entre os países africanos.

5. No entanto, apesar da determinação de África de dismantelar as restrições ao comércio, para criar um mercado comum no âmbito de acordos regionais e sub-regionais, as barreiras ao comércio intra-africano persistem e têm impacto sobre o nível desse comércio. Em média durante a última década, apenas cerca de 10-12 por cento do comércio africano cabe aos países africanos, enquanto 40% do comércio norte-americano cabe aos outros países da América do Norte e 63% do comércio dos países na Europa Ocidental cabe aos outros países da Europa Ocidental. A intensificação do comércio intra-africano deve contribuir para promover a especialização entre os países africanos e desenvolver cadeias de valores regionais para aumentar a diversificação e a competitividade. Os países africanos devem por conseguinte adoptar políticas de comércio regionais abrangentes e harmonizadas no quadro da sua estratégia de desenvolvimento colectivo e de transformação no contexto da integração regional.

6. Para abordar esta tendência, os líderes africanos estão a realizar compromissos importantes para a promoção do comércio intra-africano. Primeiro, foi a decisão histórica tomada por COMESA, EAC e SADC para a criação de uma Zona de Comércio Livre única. O lançamento desta iniciativa tripartida de ZCL que abrange 26 países africanos, representando mais de metade dos membros da UA, com uma população combinada de 530 milhões (57% da população de África) e um PIB total de 630 mil milhões \$EU ou 53% do PIB total de África galvanizou o interesse para uma ZCL Continental muito mais ampla. Deste modo, os Ministros do Comércio da UA, na sua 6ª Sessão Ordinária realizada em Kigali em Novembro de 2010, após a devida avaliação dos progressos registados na implementação de ZCLs e Uniões Aduaneiras nas várias CERs, recomendaram a aceleração do estabelecimento de uma ZCL africana para desbloquear as potencialidades do comércio do continente e posicioná-la adequadamente na arena do comércio global.

7. Os líderes africanos e os intervenientes estão optimistas em relação ao facto de que o aumento do comércio através de iniciativas como a ZCL de COMESA-SADC-SADC e outros potenciais ZCLs das CERs irá rapidamente se transformar numa zona de comércio livre continental, cujos benefícios podem ser enormes. Irá alargar os mercados de bens e serviços, eliminar o problema de multiplicidade e sobreposição de adesões, reforçar a cooperação aduaneira e facilitação de comércio mais amplo, promover a harmonização e a coordenação de instrumentos comerciais e nomenclatura, e maior redução das restrições à circulação de mercadorias, pessoas e serviços. A colaboração e cooperação das CERs através da ZCL Continental deve ainda melhorar a infra-estrutura regional e consolidar os mercados regionais através da interconectividade em todas as formas de transporte e comunicação, e promover o aproveitamento da energia para aumentarem a competitividade das regiões. Finalmente, a

ZCL continental contribuirá para acelerar a realização da visão do Tratado de Abuja de um Mercado Comum Africano e, em última análise, a Comunidade Económica Africana (AEC).

8. No quadro dos preparativos para esta Cimeira de Janeiro de 2012, subordinada ao tema "Promoção do Comércio Intra-africano", a Comissão da União Africana, sob a liderança do Presidente da UA, um Grupo de Trabalho Técnico constituído por representantes/peritos de CUA, CERs, UNECA, BAD e outros parceiros realizou uma série de reuniões que levaram à decisão de preparar e finalizar, com contribuições do vasto conjunto de intervenientes e outros elementos do comércio, três documentos em separado que servem como uma parte essencial da documentação de base para análise pela Conferência dos Ministros do Comércio, que resultaram em recomendações de políticas adequadas para adopção e decisões da Cimeira dos Chefes de Estado e de Governo da UA em Janeiro de 2012.

9. A direcção da Comissão da União Africana deseja aproveitar a oportunidade desta Cimeira da União Africana para ajudar a acelerar os progressos no comércio intra-africano através de três documentos de referência estratégicos, nomeadamente:

- a. Um "Documento Temático" que desenvolve as principais questões e desafios para a melhoria do Comércio Intra-africano, incluindo orientações para a aceleração da criação da zona de comércio livre continental;
- b. Um "Plano de Acção" conexo a ser implementado por todas as partes envolvidas; e
- c. Um Plano de Monitorização e Avaliação para acompanhar os progressos na implementação do Plano de Acção.

10. Este Documento Temático é o primeiro dos três documentos acima mencionados. Na elaboração deste Documento Temático, inteirou-se do facto de que os problemas e constrangimentos do comércio intra-africano são muito bem conhecidos, discutidos e analisados em vários relatórios e reuniões, em que se destaca a principal publicação conjunta de CEA/CUA/BAD sobre "Avaliação da Integração Regional em África (ARIA IV)", que incidiu sobre o tema de Reforço do Comércio Intra-Africano. O Documento Temático não pretende apresentar os vários constrangimentos sob nova forma, mas sim identificar algumas das questões e áreas prioritárias que requerem atenção contínua e mais profunda, com vista à realização de progressos decisivos no comércio intra-africano.

11. Resumindo, o objectivo geral do Documento Temático consiste em suscitar algumas questões essenciais para análise, e evitar entrar em detalhes, especialmente em relação aos resultados alcançados, nomeadamente no âmbito dos programas e actividades das CERs. O Documento Temático não pretende ser um relatório de actividades sobre a integração regional, no entanto, sempre que necessário, alguns dos marcos, realizações ou melhores práticas no quadro das principais questões discutidas são apontados como um exemplo. O Documento Temático também apresenta algumas recomendações no âmbito de cada área temática. Mas o mais importante, ao fazer as recomendações, chama a atenção para os compromissos ou decisões relevantes existentes tomados especialmente a nível da Cimeira da UA, que não estão a ser devidamente acompanhados e rigorosamente aplicados por todos os interessados.

12. Consequentemente, o Documento Temático é organizado da seguinte forma:
- a) Secção I, é uma secção introdutória que apresenta os antecedentes e o contexto como descrito acima;
  - b) Secção II, apresenta uma sinopse da orientação e composição do comércio de África ao longo da última década, e fornece uma ideia do nível do comércio intra-africano;
  - c) Secção III, é o núcleo do Documento Temático. Analisa as principais questões e prioridades a abordar para impulsionar o comércio intra-africano, e proporciona algumas recomendações a esse respeito. Sem querer reinventar a roda, as recomendações contidas na Secção III, se for o caso, fazem referências aos compromissos já assumidos para a realização ou implementação de determinadas acções a nível nacional, regional ou continental. Procura igualmente destacar nas discussões alguns marcos ou realizações, conforme for o caso, no âmbito das CERs.
  - d) O “Documento Temático” termina com considerações finais na Secção IV.

13. Finalmente, este “Documento Temático” em geral e a Secção III em particular, juntamente com o Anexo sobre a Arquitectura para a criação de uma ZCL Continental, apresentam o contexto analítico e um guia para a elaboração do “Plano de Acção” acima mencionado e o “Mecanismo de Monitorização e Avaliação” para impulsionar o comércio intra-africano a curto, médio e longo prazo.

## **II. Orientação Geral e Composição do Comércio de África**

14. O Quadro 1 apresenta dados que demonstram o âmbito do comércio intra-africano e participação de África no comércio mundial durante o período de 2000-2007. Os dados mais recentes de 2009 apresentam uma tendência semelhante. Como se pode observar, o comércio intra-africano perfaz cerca de 10 por cento do comércio total de África, enquanto a participação de África no comércio mundial é aproximadamente de 3% em média.

**Quadro 1: Valor do comércio no seio dos grupos em milhões de \$EU e partes da percentagem do comércio de África**

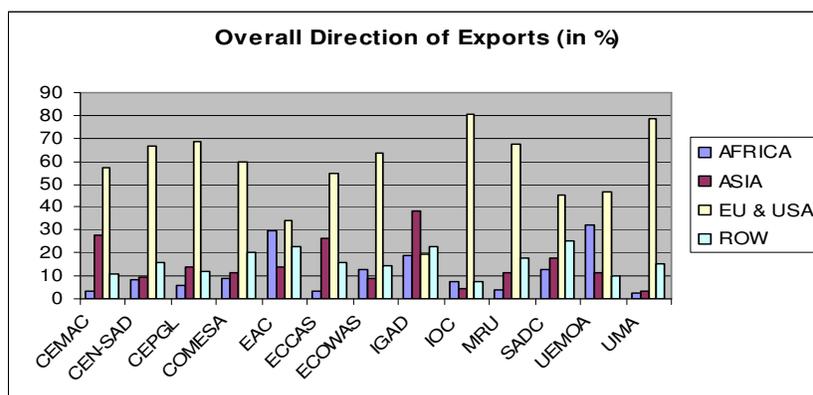
Comércio bloco/CER	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Média 2000-2007
CEMAC	112	134	128	172	191	219	270	335	195
CENSAD	4060	4249	4182	5273	7120	8905	10305	12653	7093
CEPGL	11	12	14	16	21	24	27	33	20
COMESA	1932	2039	2234	2724	3403	3939	4914	5048	3279
EAC	422	503	525	631	828	946	1407	1746	876
CEEAC	207	219	187	215	244	279	343	426	265
CEDEAO	2471	2702	2483	3292	4717	5840	6538	8057	4512
IGAD	576	741	729	1031	1031	1247	1408	1698	1057
IOC	56	71	98	117	172	177	191	227	139
MRU	7	6	7	8	9	10	13	16	9
SADC	3913	3906	4252	4726	6924	7958	9563	12802	6755
UEMOA	686	744	841	968	1166	1310	1680	2085	1185
UMA	1190	1224	1334	1483	1512	2074	2725	3384	1866
<b>A</b>	<b>11631</b>	<b>12466</b>	<b>13224</b>	<b>15572</b>	<b>20994</b>	<b>24854</b>	<b>31660</b>	<b>39565</b>	<b>21246</b>
<b>B</b>	<b>133416</b>	<b>129508</b>	<b>144445</b>	<b>176929</b>	<b>232189</b>	<b>273509</b>	<b>329785</b>	<b>418931</b>	<b>229839</b>
<b>C</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Comércio Mundial</b>	<b>6653669</b>	<b>6414806</b>	<b>6664703</b>	<b>7771121</b>	<b>9462990</b>	<b>10776488</b>	<b>12337928</b>	<b>14056584</b>	<b>9267286</b>
<b>D</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Legenda: A=Valor do comércio intra-africano; B= Valor do comércio de África com o mundo; C=comércio intra-africano em %  
D=comparticipação de África no comércio mundial

Fonte: *Compilado de DOTS, FMI, Fevereiro de 2009*

15. A Figura 1 mostra a orientação geral das exportações de África. Em geral, as principais exportações de África para os seus parceiros comerciais tradicionais, sobretudo a UE e os EUA, que constituem uma média de 57 por cento das exportações. Para alguns dos grupos de integração, a UE e os EUA abrangem mais de 60 por cento dos mercados de exportação. Contudo, a China em particular e Ásia em geral estão também cada vez mais a tornar-se importantes mercados de exportação para a África.

**Figura 1: Orientação geral de exportações (por cento)**



Fonte: Compilado de DOTS, FMI

16. O Quadro 2 apresenta as principais fontes de importações de África e suas percentagens. Além disso, as principais fontes de importações encontram-se fora do continente.

**Quadro 2: Média por quota percentual de fontes de importações entre 2000 e 2009**

CER	África	China	Ásia	UE	Japão	EUA	ROW	Mundial
CEN-SAD	10	9	7	40	3	7	26	100
COMESA	13	10	8	34	4	7	25	100
EAC	15	8	12	21	6	5	34	100
CEEAC	20	9	7	41	2	9	14	100
CEDEAO	15	11	9	33	3	7	23	100
IGAD	12	11	14	20	4	5	34	100
SADC	14	11	8	33	4	8	24	100
UMA	5	7	3	56	2	5	22	100

Fonte: Compilado de DOTS, FMI

17. O Quadro 3 também mostra que entre 1995 e 2006, a África exportou, em média, cerca de 15 mil milhões \$EU em mercadorias na categoria de alimentos básicos em comparação com as importações de cerca de 21 mil milhões de US dólares. Esta informação sugere que a África registou um saldo negativo do comércio nesta categoria de produto. A comparação das exportações de África com o resto do mundo em relação às suas importações do mundo nesta categoria também sugere algum défice ou falta de capacidade de auto-suficiência nesta categoria de produtos. Tendências semelhantes ocorrem em termos de produtos manufacturados, maquinaria, equipamentos de transporte e produtos químicos.

**Quadro 3: Exportações e importações mundiais de África:  
Média dos valores do comércio em USD, 1995-  
2006**

<b>Categorias de Produtos</b>	<b>Exportações para o Mundo</b>	<b>Importações do Mundo</b>	<b>Diferença</b>
Alimentos básicos bebidas e tabaco	14,875,274	21,052,701	-6,177,427
Minérios, metais, pedras preciosas	1,934,175	1,653,717	280,458
Combustíveis	19,304,114	3,931,312	15,372,801
Produtos manufacturados	81,278,815	17,188,542	64,090,273
Produtos químicos	19,442,801	34,861,887	-15,419,085
Maquinaria e equipamento de transporte	6,829,963	16,684,141	-9,854,178
Maquinaria e equipamento de transporte	9,685,665	53,868,421	-44,182,756
<b>Total de produtos</b>	<b>153,350,808</b>	<b>149,240,722</b>	<b>4,110,086</b>

*Fonte: Compilado do Manual da CNUCED, 2008.*

18. O continente parece contudo estar bem provido nas categorias relativas a bebidas e tabaco, e minérios, metais e pedras preciosas. Parece também grandes recursos na categoria de produtos combustíveis, em que as suas exportações mundiais ultrapassaram as suas importações por uma margem significativa. Isso significa que a África é capaz de suprir as suas necessidades de importação de combustível.

19. Algumas mensagens essenciais emergem da análise dos fluxos e padrões comerciais de África: as exportações e importações intra-CERs tendem a ser dominadas por alguns países, a UE e os EUA são os principais destinos de exportação para a África; no entanto, Ásia em geral e China em particular, são também importantes mercados de exportação para a África; como no caso de exportações, as principais fontes de importações para a África estão fora do continente africano; as exportações intra-CERs em geral registaram uma taxa média de crescimento de 15 por cento; o crescimento em exportação intra-africano foi de 25 por cento, o que sugere que o comércio confinado nas CERs parece ser menos ideal do que o comércio a nível de toda a África; o ensinamento a este respeito é de redobrar os esforços no sentido de harmonizar os mercados comunitários para criar um grande mercado em toda a África, dado que os interesses comerciais dos países não se restringem necessariamente às fronteiras das CERs; a África tem um potencial para suprir as suas necessidades de importação a partir das suas próprias fontes em algumas categorias de projectos, nomeadamente combustíveis, bebidas e tabaco, e em minérios, metais e pedras preciosas; e finalmente, mas não o menos importante, o continente mostra alguma falta de capacidade de ser auto-suficiente em alimentos básicos.

### III. Análise das principais questões e prioridades a abordar<sup>1</sup>

20. Se a África tiver que fazer um progresso de transformação no comércio dentro do continente, é imperioso colocar sobre a mesa e avaliar todos os vários parâmetros que afectam o comércio, tendo em conta que algumas dessas prioridades como o reforço de capacidades industriais e desenvolvimento de infra-estrutura foram objecto de decisões e planos de acção específicos pelos líderes políticos de África.

21. Por conseguinte, todas as questões e prioridades discutidas na Secção III são importantes. Contudo, algumas delas são consideradas como o primeiro grupo de áreas que requerem atenção urgente. Além de acelerar a criação de uma ZCL Continental, entre os principais impulsionadores do comércio constam o desenvolvimento da capacidade produtiva e a sofisticação industrial, porque um país só pode comercializar de forma eficaz se puder produzir e valorizar os seus recursos em matérias-primas. A infra-estrutura e os serviços relacionados com o comércio, juntamente com outras medidas de facilitação comercial, como a eliminação de barreiras não-tarifárias, a simplificação dos procedimentos aduaneiros e documentação, e as operações perfeitas de transporte e corredores de trânsito de África são também fundamentais para o comércio interno africano. A disponibilidade de informações do comércio e financiamento do comércio são igualmente importantes para desencadear o potencial do comércio em África. Por fim, considerando os desequilíbrios nos níveis de desenvolvimento nos países africanos, seria uma negligência falar sobre o reforço do comércio intra-africano e a criação de um Zona de Comércio Livre Continental, sem garantir resultados equitativos para os Estados-membros, através de mecanismos de compensação para enfrentar os custos de ajustamento a uma maior abertura do comércio, e ajudar os países mais pequenos e mais fracos a construir as suas capacidades de produção e de comércio.

22. O segundo grupo de questões e prioridades, embora importante, é também assinalado para consideração. No entanto, as acções nessas áreas poderiam ser abordadas numa perspectiva de mais longo prazo. Não impede contudo os Estados-membros, as CERs e os intervenientes de continuarem a abordar essas questões no âmbito de iniciativas em curso e futuras.

23. Neste contexto, o Primeiro Grupo de Questões e Prioridades é analisado de (a) a (g), e o Segundo Grupo a partir de (h) a (k).

---

<sup>1</sup> *Os principais desafios do comércio intra-africano estão bem documentados em vários documentos entre os quais se destaca a última publicação conjunta de CEA/UA/BAD sobre “Avaliação da Integração Regional em África: Reforço do Comércio Intra-africano”, que foi amplamente divulgada aos intervenientes, nomeadamente CERs, Instituições de Gestão dos Corredores, Estados Membros, e outros interessados. As principais constatações foram também apresentadas durante a Conferência dos Ministros do Comércio da UA em Kigali em Novembro de 2010. Cópias da publicação foram igualmente distribuídas aos altos funcionários e aos Ministros. Neste contexto, o objectivo da Secção III é apenas desenvolver algumas das principais prioridades que os Estados Membros devem identificar para impulsionar o comércio intra-africano pelo menos até 25 por cento na próxima década, tendo presente que a África necessita de comercializar consigo mesma tanto como necessita de comercializar com o mundo exterior. Algumas das áreas prioritárias como a melhoria das redes de infra-estruturas e capacidade industrial já foram objecto de Decisões e Planos de Acção específicos da Cimeira da UA a serem implementados.*

**A. PRIMEIRO GRUPO DE QUESTÕES E PRIORIDADES****(a) Alargamento do espaço económico e de mercado Africano através da aceleração da criação de uma Zona de Comércio Livre Continental**

24. A Cimeira da União Africana realizada em Janeiro de 2012 sobre o tema de reforço do comércio intra-africano ocorre num momento de entusiasmo renovado para a aceleração da criação de estabelecimento de uma zona de comércio livre continental para a realização do Mercado Comum Africano, como evidenciado pela iniciativa tripartida de ZCL COMESA-SADC-EAC e a decisão dos Ministros Africanos do Comércio de acelerar a criação de uma ZCL continental, durante a sua reunião em Kigali, em Novembro de 2010. A ZCL Comum Africana contribuirá para aprofundar a integração de África, uma vez que as 54 economias pequenas e fragmentadas são transformadas num mercado único.

25. Enquanto a nível regional, o principal desafio é garantir a implementação efectiva dos acordos de comércio regionais e a eliminação de barreiras não-tarifárias, há uma lacuna em termos de um quadro de comércio continental que prevê as trocas comerciais inter-regionais. O esforço recente que visa a criação da ZCL Tripartida pela COMESA-EAC e SADC é uma tentativa para colmatar essa lacuna, além da abordagem de outros problemas. O comércio entre os países que não pertencem à mesma comunidade regional económica está na base de um acordo de comércio bilateral, onde existem, ou na base de um País Mais Favorecido (PMF). Até certo ponto, isso tem um efeito negativo sobre os fluxos comerciais bilaterais entre os países em todas as regiões.

26. Actualmente, os países africanos são muito heterogéneos em termos de protecções aplicadas e enfrentadas. Alguns países africanos impõem uma tarifa média de 13,3% nas suas importações provenientes de outros países africanos, mais do que a média da protecção do continente de 8,7%. Para quase um terço dos países africanos, as protecções impostas e aceites são, em média, inferiores às médias relativamente elevadas para o continente. O resto dos países ou são mais proteccionistas do que a África, em média, ou têm um acesso mais difícil do que a África, em média. Em média, um quarto deles é mais proteccionista e enfrenta mais barreiras comerciais do que a África como um todo.

27. As CERs reconhecidas pela União Africana são: COMESA, EAC, SADC, IGAD, CEDEAO, CEN-SAD, CEEAC, e UMA. Embora tenham feito esforços significativos através da adopção de eliminação gradual das suas tarifas sobre o comércio interno, tem havido algumas variações no desempenho, com algumas CERs ainda a esforçar-se para a criação das suas ZCLs, enquanto outras são ZCLs parciais ou união aduaneira parcial. O ritmo do progresso não é uniforme. Além disso, existem sobreposições numerosas uma vez que muitos países africanos pertencem a mais de uma CER. É complexo e difícil conceber oito Zonas de Comércio Livre correspondentes às oito CERs. Tendo em conta esta complexidade e com base na Iniciativa Tripartida de Comércio Livre de COMESA-SADC-EAC, uma zona de comércio livre pan-africana oferece uma oportunidade para harmonizar a política do comércio intra-africano e atender aos interesses comerciais de países que ultrapassam as fronteiras das suas CERs. Considerando a sobreposição das CERs e de seus membros, as decisões e acções estratégicas são fundamentais para garantir que as CERs avancem em conjunto e em

uníssono para a União Aduaneira Continental como um prelúdio para o Mercado Comum, e o objectivo final da Comunidade Económica Africana

28. Uma zona de comércio livre pan-africana poderia desencadear o dinamismo e espírito empreendedores num continente sem barreiras comerciais. Através da criação de um mercado mais amplo e promoção da especialização, uma zona de comércio livre continental poderia mobilizar África para o mercado comum que todos nós queremos ver. A criação de uma ZCL continental também aceleraria a progressão no sentido da realização de uma união aduaneira continental, o que contribuiria positivamente para o aprofundamento da agenda de integração através da transformação do continente numa zona de comércio livre única, com a facilidade de bens e serviços transportáveis, energia, tecnologia e mobilidade dos seus Cidadãos. Isso, por outro lado, permitiria aos investidores um mercado maior, que abre as portas aos altos níveis de comércio.

29. No entanto, deve-se realçar que o desenvolvimento de uma zona de comércio livre continental é uma condição necessária, mas não suficiente para resolver o fraco desempenho do comércio interno de África. A Grande ZCL Africana representará uma boa oportunidade para acelerar a realização da visão continental de uma Comunidade Económica Africana. Não obstante este potencial, os seguintes constrangimentos ou problemas devem ser salientados, porque alguns deles continuam a prejudicar as ZCLs sub-regionais das CERs, e podem também impedir a criação da ZCLC.

- a. A sobreposição de adesão às CERs continua a representar um grande problema para a negociação e estabelecimento de uma ZCLC. Especificamente, alguns países que são membros de uniões aduaneiras continuam ainda a negociar para a criação de outras uniões aduaneiras. Espera-se que a criação de uma grande ZCLC sirva como um meio eficaz para resolver a questão da multiplicidade e sobreposição de adesões.
- b. O compromisso com a integração varia consoante os países. Alguns países não efectuaram nenhuma liberalização no âmbito da ZCL das suas respectivas CERs. Assim, se não podem comprometer-se para a criação de uma ZCL mais pequena, será difícil para eles assumirem o compromisso para uma ZCLC.
- c. Alguns países continuam cépticos em relação à integração regional, temendo a dominação por parte dos Estados mais ricos ou mais poderosos ou ceder o poder a um órgão supranacional. Há também o desafio decorrente de negociações comerciais, especialmente com alguns dos países que não estão em nenhuma forma de ZCL no momento.
- d. A limitação de recursos humanos, financeiros e outras capacidades adequadas compromete a viabilidade e a sustentabilidade de disposições institucionais a níveis nacional, regional e continental. Um acordo sobre ZCLC conterà diversas áreas que exigem a mão-de-obra necessária e capacidades institucionais com vastos conhecimentos numa série de disciplinas.
- e. Finalmente, o estabelecimento de ZCLC requer enorme esforço financeiro para proporcionar a facilitação e a infra-estrutura complementar. Os países africanos,

em geral, são financeiramente fracos e não têm a capacidade para realizar esses investimentos. Há o requisito financeiro directo para estabelecer a infraestrutura necessária relacionada com o comércio, como estradas, vias fluviais, vias aéreas, tecnologia de informação e comunicação (TIC), e para fornecer a capacidade humana adequada, e tratar de compensação e custos de adaptação decorrentes da perda de receitas e de rendimento devido à criação da ZCL regional.

30. A África deve também tomar medidas rápidas para a diversificação da sua base de exportações, porque a concentração em algumas exportações, principalmente matérias-primas e produtos primários, não pode garantir crescimento de longo prazo. Maior atenção deve ser dada aos produtos processados e produtos básicos manufacturados, bem como ao sector de transporte, comunicação e energia, para dirigir e reforçar a produção na indústria transformadora. A melhoria das condições competitivas nas economias locais também será necessária para incentivar a eficiência nas indústrias locais.

31. Assim, a Arquitectura proposta para a aceleração da criação da Zona de Comércio Livre Continental é descrita no Anexo do Documento Temático, enquanto as outras principais questões e prioridades a serem abordadas para o reforço do comércio interno de África são suscitadas nos parágrafos seguintes.

32. **Recomendação:**

- a. A Cimeira da União Africana deve analisar, fornecer directivas e adoptar a Arquitectura para a aceleração da criação da Zona de Comércio Livre Continental.

**(b) Abordagem de constrangimentos relacionados com a procura e fracas capacidades produtivas**

33. O comércio intra-africano deve a sua actual modéstia à falta de diversificação e competitividade. A influência relativamente pequena do comércio intra-regional em África é em grande parte devido à estrutura da produção e da composição das exportações. Muitos países ainda se especializam em alguns produtos primários, enquanto a maioria de suas importações consiste de produtos manufacturados, e o potencial do comércio intra-regional é limitado por causa dessa falta de diversificação e competitividade.

34. Ao contrário dos países desenvolvidos, onde há especialização na produção e fornecimento de bens e serviços com base nas vantagens comparativas e competitivas, em África a produção é muito dispersa e os produtos recebem valor acrescentado mínimo, o que diminui o impacto das ZCLs sub-regionais das CERs e o potencial da ZCLC. As limitações em recursos humanos qualificados e a falta de sofisticação industrial e tecnológica mantêm vários países africanos em extrema fragilidade sistémica, e obrigam os mesmos a exportar produtos primários não transformados a preços muitas vezes pouco atraentes e voláteis.

35. Apesar disso, as CERs estão a fazer alguns esforços. Por exemplo, COMESA através da sua agência especializada, a Aliança para o Comércio Comum na África Oriental e Austral (ACTESA) continua a garantir o fluxo regular de sementes a partir do excedente para as zonas deficitárias através da harmonização de normas e eliminação de barreiras comerciais que possam levar a inibir o livre fluxo de sementes entre os Estados-membros. Continua também a organizar seminários para a harmonização dos regulamentos de certificação de sementes dentro do bloco, bem como facilitar a melhoria da produtividade agrícola. Na SADC, o Programa Multinacional de Produtividade Agrícola (SADC MAPP) está a promover a produção e divulgação da tecnologia agrícola, e a reforçar os vínculos entre as instituições agrícolas na região da SADC, a fim de acelerar a produtividade dos pequenos proprietários. Através do seu Quadro para a Produtividade Agrícola Africana (FAAP), SADC MAPP está a concentrar-se nos seguintes temas programáticos para apoiar as actividades no âmbito do MAPP: Capacitação dos agricultores e acesso ao mercado; Concepção de pesquisa e tecnologia; Serviços de consultoria para agricultores e sistemas de inovação; Educação, formação e sistemas de aprendizagem; Conhecimento, informação e comunicação; Desenvolvimento institucional e reforço de capacidades.

36. No entanto, a dura realidade é que a África é provida de uma riqueza de recursos naturais e minerais, que, se devidamente aproveitados, poderão servir como um motor de crescimento económico e prosperidade no continente. As dotações variáveis e as condições climáticas requerem que as várias regiões se especializem na produção de bens nos quais possuem vantagens comparativas e comercializem com outras regiões que produzem produtos diferentes. Contudo, o aproveitamento da diferenciação regional do comércio tem sido limitado pelas fracas capacidades produtivas do continente. A exportação contínua de produtos primários e matérias-primas para os mercados externos traduz-se em exportação de empregos e de subprodutos e potencial de desenvolvimento industrial ou o desenvolvimento de indústrias afins.

37. Além disso, como um dos principais interessados na integração regional, o sector privado desempenha um papel fundamental na consecução da diversificação estrutural e, assim, reforçar o comércio intra-africano. Embora muitos países tenham realizado políticas para promover o sector em África, ainda há muito a ser feito no sentido da criação de um ambiente propício para negócios na África como um todo. Tornar-se competitivo deve ser uma preocupação essencial das comunidades económicas regionais. A comunidade empresarial deve ser assistida com ideias para o desenvolvimento de novos produtos, novos mercados e novas formas de fazer negócios. Um programa regular de monitorização de competitividade, com base em indicadores de desenvolvimento, directivas, políticas e programas de reforço de capacidades, pode identificar deficiências em cada um dos países e definir medidas para a sua resolução.

38. Há necessidade de investimento intensivo em indústrias fabris e de processamento que valorizam as matérias-primas de África. Os programas de apoio ao desenvolvimento de competências e reforço de produtividade reduzirão os custos de ajustamento (contração de actividades de substituição de importação e expansão dos sectores de exportação) e aumentarão o âmbito de benefícios dinâmicos de desenvolvimento das exportações. Além disso, o aumento da competitividade e dos níveis de produtividade na preparação para a

plena implementação da ZCLC requer o reforço de competências dos trabalhadores, a melhoria de estruturas organizacionais e de gestão e o desenvolvimento de políticas económicas e infra-estruturas adequadas.

39. Isso leva à necessidade da implementação rigorosa do Plano de Acção para o desenvolvimento industrial acelerado de África (AIDA) e a Iniciativa de Desenvolvimento de Agronegócio e Agro-negócio (3ADI)

40. **Recomendações:**

- a. *Os Estados-membros têm desenvolver estratégias para acelerar a implementação de AIDA e Planos de Acção 3ADI que são necessários para ser implementados a Nível Nacional;*
- b. *As CERs têm igualmente desenvolver estratégias para acelerar a implementação de AIDA e Planos de Acção 3IDA que devem ser implementados a nível regional;*
- c. *A CUA tem desenvolver estratégias para acelerar a implementação de AIDA e Planos de Acção 3ADI que devem ser implementados a nível continental;*
- d. *A CUA é solicitada a acelerar a implementação da Decisão da Cimeira da UA (ref. Assembly/AU/ Dec. 175 (x) sobre o Plano de Acção para o Desenvolvimento Industrial Acelerado de África.<sup>2</sup>*
- e. *A CUA deve apresentar um relatório preliminar sobre a operacionalização de AIDA e 3ADI que destacam todas as questões pendentes e os problemas para análise e decisão pela Cimeira da UA para que progressos consideráveis no presente Plano de Acção possam ser registados nos próximos 5-8 anos no sentido de acompanhar as medidas para a realização da ZCL Pan-africana até 2017 e a União Aduaneira Continental até 2019.*

(c) **Resolução de constrangimentos infra-estruturais**

41. O comércio intra-africano é fraco em parte porque os aspectos fundamentais da logística do comércio, como infra-estrutura (transportes, energia, TIC etc), estão comprometidos. Constrangimentos como infra-estrutura deficiente, ou a sua ausência completa, tornam o comércio fisicamente difícil, se não impossível, independentemente do regime do comércio. A melhoria da infra-estrutura foi realçada para o reforço significativo das exportações. O comprimento de estradas pavimentadas como percentagem do total de estradas em África é aproximadamente cinco vezes menor do que o de países de rendimento elevado da OCDE (e quase dois terços do nível da OCDE na África do Norte). A cobertura de

---

<sup>2</sup> Essa Decisão solicitou a Comissão a divulgar o Plano de Acção e organizar, em colaboração com as CERs, Bancos de Desenvolvimento Regionais, UNECA, BAD, Banco Mundial, Banco Europeu de Investimento, IFC, e outros parceiros interessados, reuniões regionais em África, que envolvem a participação de todos os intervenientes de desenvolvimento industrial, para a implementação efectiva do Plano de Acção. A Decisão também determinou que os resultados das reuniões regionais e relatórios de actividades regulares sobre a operacionalização do Plano de Acção fossem apresentados ao Conselho.

telefones é muito pior para a África do Norte e África Subsaariana comparada com a do nível da OCDE. O resultado final deste constrangimento de infra-estrutura é o facto de que os custos de transporte são 63 por cento maior nos países africanos em relação à média nos países desenvolvidos. Estima-se em 14 por cento do valor exportado no primeiro grupo de países, em comparação com 8,6 por cento no segundo.

42. Em geral, as ligações de infra-estruturas rodoviárias entre as sub-regiões são modestas. A África Ocidental tem uma rede de estradas relativamente bem estruturada através da Rede Rodoviária Trans-africana Ocidental, mas limitou as ligações ferroviárias. A União do Magrebe Árabe (UMA) tem uma rede de estradas muito bem desenvolvida, e os membros estão a trabalhar para concluir a Rede Rodoviária Trans-Sahariana, a Rede Rodoviária do Magreb, e uma ligação entre a África e a Europa através do Estreito de Gibraltar. Em termos de ligações em falta, a Comunidade da África Oriental (EAC) teve a menor proporção de ligações em falta, seguido do Mercado Comum para a África Oriental e Austral (COMESA). A Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) tem a rede rodoviária menos integrada.

43. No transporte ferroviário, três escalões ferroviários predominam em África – o escalão de 1067 milímetros (Cape), o escalão de 1000 milímetros (via estreita ou metro), e o escalão de 1435 milímetros (padrão). Um sistema ferroviário regional é considerado integrado quando os seus Estados-membros usam a mesma medida. EAC, SADC, e UMA usam um padrão uniforme e, portanto, têm mais potencial para a integração física das suas redes ferroviárias. UMA está a considerar o desenvolvimento de um comboio de alta velocidade no Magreb. Por outro lado, a CEEAC tem a menor conectividade ferroviária. Contudo, os Estados-membros adoptaram um plano director de transporte em que a rede ferroviária é uma componente importante. Da mesma forma, a CEDEAO estabeleceu um plano para ligar as linhas ferroviárias nacionais.

44. No transporte marítimo, a CEDEAO é a mais integrada, com sete portos para quatro países sem litoral. EAC tem alguma ligação entre os portos e o interior, com dois portos de trânsito principais - Mombaça, no Quênia, e Dar-es-Salaam, na Tanzânia. Com nove portos de trânsito principais que servem 10 países sem litoral, COMESA tem também boas ligações. UMA, que não tem países sem litoral, tem políticas comuns de transporte marítimo entre os seus membros e com os países do Mediterrâneo Oriental. CEEAC, com dois portos que servem três dos seus quatro países sem litoral, tem alguma ligação marítima entre os seus Estados-membros.

45. No transporte aéreo, a SADC parece ser a mais integrada, isto é, através da África do Sul. Com a Decisão de Yamoussoukro, as companhias aéreas africanas estabeleceram várias novas rotas para proporcionar aos usuários mais opções, com voos diários introduzidos em algumas regiões. Mas a implementação total da Decisão de Yamoussoukro é dificultada pela falta de compromisso político firme de alguns países por causa de preocupações sobre a capacidade das suas companhias aéreas nacionais para competir. Medidas proteccionistas continuam em vigor em todas as companhias aéreas, e as restrições de visto e as regras da concorrência inadequadas também representam os maiores obstáculos para a implementação da Decisão.

46. Embora a África seja provida de muitos lagos e rios, apenas poucos desempenham um papel na integração do transporte entre os países. O Lago Vitória na EAC oferece serviço de transporte aos seus três países membros, o que confere a EAC a rede de transporte fluvial mais integrada. CEEAC tem o segundo sistema mais integrado - o Rio Congo proporciona o serviço a metade dos seus 10 países membros. Por outro lado, o rio Níger, que liga Guiné e Mali, oferece uma integração limitada a CEDEAO porque o movimento no rio é sazonal.

47. No sector de Comunicações, apesar do sector de comunicações de África ter começado com uma tecnologia rudimentar e serviços deficientes no início dos anos 90, durante a última década, a sua capacidade de infra-estrutura e ambiente político melhorou significativamente, atraindo um maior investimento por parte dos investidores locais e estrangeiros. O objectivo final é criar uma rede pan-africana que liga todos os países africanos e reforçar a tecnologia de informação e comunicação do continente - para ajudar a colmatar o vasto fosso digital entre a África e o resto do mundo. Esse esforço requer o apoio de países, comunidades económicas regionais, e seus parceiros de desenvolvimento. Para este efeito, muitas comunidades regionais estão a promover o crescimento na capacidade de comunicações e serviços. Muitas dessas iniciativas também estão a ser igualmente promovidas ou implementadas a nível do continente, no quadro dos esforços para aumentar a conectividade global de África. Mais encorajadoras são as tendências nas políticas de comunicações, tendo vários países criado agências reguladoras independentes, o que reflecte um ambiente político mais liberal.

48. Na infra-estrutura de energia, os acontecimentos mais notáveis na expansão dos recursos energéticos, sob a égide das CERs envolveram a criação de serviços comuns de energia regionais e redes de electricidade interligadas, a formulação de planos directores para desenvolvimento de energia eléctrica regional, e desenvolvimento de fontes de energia favoráveis do ponto de vista ambiental, nomeadamente energia hidroeléctrica e gás natural. Exemplos bem sucedidos incluem fornecimento de electricidade de Uganda ao Quênia e Tanzânia, de Moçambique a África do Sul e Zimbabwe, e recentemente, da Etiópia a Djibouti. Em 1995, 12 países da SADC criaram o Serviço Comum de Energia da África do Sul, que visa ligar os membros da SADC numa única rede de electricidade. CEDEAO e UEMOA estão a implementar o Serviço Comum de Energia da África Ocidental, e os países da EAC também lançaram o Serviço Comum de Energia da África Oriental, nomeadamente a interligação das redes eléctricas no Quênia, Tanzânia e Zâmbia para ligar EAC e SADC. Principais linhas de interligação foram construídas na região de SADC, nomeadamente a interligação da África do Sul-Zimbabwe (1995), uma rede de alta tensão de Moçambique-Zimbabwe (1997), a interligação de África do Sul-Namíbia (2000), e linha de transmissão da África do Sul-Moçambique (Motracó), com fornecimento para Suazilândia (2000). Na CEDEAO e UEMOA, um projecto de interligação entre Benin e Nigéria e a modernização da ligação de transmissão entre Benin, Côte d'Ivoire, Gana e Togo irão aumentar a capacidade de trânsito para o intercâmbio de energia eléctrica no Serviço Comum de Energia da África Ocidental.

49. Para oleodutos e gasodutos, os esforços parecem ser notáveis. Por exemplo, o Gasoduto Trans-Mediterrânico de Argélia-Tunísia-Itália que liga Argélia a Itália, através da Tunísia e o Gasoduto de Magrebe-Europa que liga Argélia a Espanha através de Marrocos. O Gasoduto da África Ocidental está a abastecer Benin, Gana e Togo com o gás natural da Nigéria. O Projecto de Gás Natural de Moçambique-África do Sul e o oleoduto de produtos petrolíferos de Mombaça-Nairobi que se estende desde Eldoret (no oeste do Quênia) até

Kampala (Uganda), estão todos a contribuir para preços significativamente mais baixos para os produtos petrolíferos no Burundi, Ruanda, e regiões sem litoral do noroeste da Tanzânia e leste da República Democrática do Congo.

50. Por último, mas não menos importante, em 2010, a UA lançou o Programa para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA), que reúne várias infra-estruturas regionais e continentais, e é dirigido pelo Banco Africano de Desenvolvimento.

51. Apesar destas iniciativas, os problemas de infra-estrutura em África continuam a ser, sem dúvida, desencorajadores. A África como um todo está longe de explorar todo o seu enorme potencial energético para reforçar e sustentar o seu desenvolvimento individual e colectivamente, porque se for avaliada em termos de capacidade de produção, consumo de electricidade, ou segurança de abastecimento, a infra-estrutura de energia de África oferece apenas uma fracção do serviço prestado em outras partes do mundo em desenvolvimento. A África, com 14% da população mundial produz apenas 3% da electricidade do mundo. Os países da região subsaariana, com 800 milhões de pessoas, produzem aproximadamente a mesma energia que a Espanha, com apenas 45 milhões de pessoas. O consumo de energia, de 124 quilowatts-hora per capita anualmente, e a baixar, é apenas cerca de 10% do que se encontra em outros lugares no mundo em desenvolvimento, e em pelo menos 30 países africanos, a escassez da energia e interrupções frequentes aos serviços são a norma e isso leva as empresas africanas a perder cerca de 5 por cento das suas vendas, enquanto os custos económicos das interrupções na produção da energia eléctrica em África foram avaliados em cerca de 1-2 por cento do PIB. O acesso à energia e segurança são ainda agravados pela disponibilidade irregular de recursos energéticos entre as diversas regiões do continente. Por exemplo, os recursos de carvão estão localizados principalmente na região Austral, o petróleo bruto e gás natural nas regiões do Norte e Ocidental, enquanto a energia hidroeléctrica é em grande medida predominante nas regiões Central e Oriental. A África do Norte tem apenas 23% da energia hidroeléctrica, a África Ocidental 25%, enquanto a maior parte desses recursos, cerca de 51%, está concentrada na parte central, oriental e austral do continente. Isso significa que o desenvolvimento da energia em África é uma questão de integração regional importante que constitui o maior benefício regional para o reforço da produção e do comércio.

52. Os serviços de telecomunicações deficientes também tendem a isolar os estados africanos uns dos outros. Consequentemente, é muito mais fácil e mais cómodo para os empresários em África lidar com os seus homólogos na Europa e América do Norte do que com seus compatriotas africanos, porque ainda custa muito fazer uma chamada ao longo das fronteiras nacionais em África. Enormes investimentos ainda são necessários para integrar fisicamente o continente africano e comunidades inteiras com transporte eficaz, comunicação e outras infra-estruturas físicas. Essas ligações reduziriam substancialmente o custo de fazer negócios em África - promovendo as metas de expansão do comércio e integração do mercado no seio das comunidades.

### 53. **Recomendações:**

- a. *A CUA, em colaboração com os Estados-membros, CERs, UNECA e outros intervenientes devem acelerar a implementação do Programa para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) e as acções*

*recomendadas na 'Declaração sobre o Desenvolvimento de Infra-estruturas de Transporte e Energia em África (Ref: Assembly/AU/Dec1.1 (XII) nos próximos 5-8 anos;*

- b. *A CUA deve apresentar um relatório preliminar sobre a operacionalização do PIDA e Declaração sobre o Desenvolvimento de Infra-estruturas de Transporte e Energia em África realçando todas as questões pendentes e os problemas para análise e decisão da Cimeira da UA, para que os progressos sobre essa Declaração possam ser registados para o seguimento das medidas tendentes à realização da ZCL Pan-Africana em 2017 e da União Aduaneira Continental em 2019.*

**(d) Eliminação das barreiras comerciais através da melhoria da facilitação do comércio**

54. Em geral, os produtos africanos têm uma estrutura de custos competitivos quando saem da herdade ou do portão da fábrica, comparáveis aos dos países produtores de mercadorias semelhantes. É durante o processo de chegar à fronteira, que o transporte, armazenagem, manuseamento e finalmente procedimentos aduaneiros aumentam os custos de exportação de um produto.

55. A nível regional, várias CERs como COMESA, CEDEAO, SADC e EAC, juntamente com instituições de gestão de vários corredores desenvolveram e estão a implementar medidas para facilitar o comércio transfronteiriço e operações, através da harmonização, simplificação e automatização de procedimentos aduaneiros e documentação, optimização do transporte e prestação de serviços de logística e melhoria das redes de infra-estruturas. Vários países também estão comprometidos com reformas de facilitação do comércio para facilitar o custo de estabelecimento de negócios. Entre as iniciativas nesse sentido figura a introdução do processo de um balcão único na alfândega onde os comerciantes podem apresentar toda a documentação - para todas as agências - num lugar. Em consequência, o tempo de despacho em alguns países diminuiu de 13 para 7 dias para importações, e de 4 dias para 2 dias para exportações. A Aliança Africana para E-Comércio (AAEC) é um exemplo de uma iniciativa abrangente para partilha de informações e experiências sobre a facilitação do comércio e promoção do conceito de "balcão único" a níveis nacional e regional em África para o reforço do comércio intra-regional no continente.

56. Enquanto medidas, incluindo instrumentos de facilitação do trânsito rodoviário, foram postas em prática para promover o fluxo livre de bens, os intervenientes, nomeadamente camionistas, transportadores e carregadores continuam a enfrentar várias preocupações e dificuldades com o comércio africano e corredores de trânsito. Esses problemas incluem bloqueios de estradas, taxas não-oficiais, assédio e corrupção no comércio e corredores de trânsito e nas passagens fronteiriças, regras diferentes no que diz respeito aos limites de carga por eixo, normas e requisitos diferentes de inspeção de veículos.

57. As demoras nas alfândegas africanas são, em média, mais longas do que no resto do mundo: 12 dias nos países da África Subsariana em comparação com sete dias na América Latina, menos de seis dias na Ásia Central e Oriental, e pouco mais de quatro dias na Europa Central e Oriental. Esses atrasos representam um custo enorme para os importadores e

exportadores. E aumentam os custos de transacção do comércio entre os países africanos. Cada dia de transporte perdido devido aos problemas aduaneiros e afins é equivalente a taxa suplementar. A situação na passagem das fronteiras entre os países africanos pode ser ainda pior. Além disso, atrasos e procedimentos complexos relacionados com o seguro de bens e requisitos aduaneiros de garantia aumentam o custo de exportação de África e comprometem a competitividade do continente. Cada dia de atraso reduz o volume de exportação em cerca de um por cento com base em algumas estimativas.

58. O conhecimento e entendimento limitados de instrumentos e medidas de facilitação do comércio por pessoal uniformizado, condutores e outros utilizadores, bem como o acesso restrito à informação para o sector privado sobre os procedimentos alfandegários para mercadorias e veículos em trânsito constituem igualmente um grande problema.

59. **Recomendações:**

- a. *É necessária uma intervenção aos níveis mais altos do Governo através de acordos políticos, a fim de facilitar a eliminação de bloqueios de estradas ilegais, postos de controlo e taxas ilegais e outras práticas que visam maximizar o lucro no comércio e corredores de trânsito e passagens fronteiriças.*
- b. *Os Estados-membros devem sensibilizar o seu pessoal de uniforme, agentes aduaneiros, e outros intervenientes relevantes sobre as medidas e instrumentos de facilitação do comércio.*
- c. *Os Estados-membros devem acelerar a operacionalização de postos fronteiriços de balcão único e estender o horário de funcionamento das fronteiras e portos, a 24 horas e 7 dias por semana, se for necessário.*
- d. *Os Estados-membros devem exercer mais esforços para acelerar a simplificação e a padronização dos procedimentos aduaneiros e harmonização da natureza dos documentos e informações necessários e adaptabilidade para uso no sistema informático.*
- e. *Os Estados-membros devem investir em reformas de administrações aduaneiras que cultivam um elevado nível de profissionalismo e integridade e que sejam mais transparentes nos seus procedimentos e mais orientadas para os serviços.*
- f. *Há necessidade de reforçar a colaboração entre as administrações aduaneiras com outros departamentos fiscais e outras agências governamentais afins através do estabelecimento de Balcões Únicos Nacionais.*

(e) **Melhoria de oportunidades para o comércio intra-africano através de redes de informações sobre o comércio**

60. A ausência de estudos de mercado e informações inadequadas sobre comércio e oportunidades de mercado e formalidades e procedimentos aduaneiros, em geral, contribuem para os custos elevados de fazer negócios na região. Para muitas empresas africanas é muito acessível e mais barato negociar com empresas fora da região. No contexto do comércio intra-africano, a questão do comércio e promoção do mercado através do fornecimento de informações baseadas no comércio deve ser uma área importante a abordar.

61. É encorajador realçar que algumas CERs estão a fazer esforços para resolver este problema. Por exemplo, as Comissões da CEDEAO e da UEMOA, em colaboração com os Governos do Gana e Togo, a Organização do Corredor de Abidjan-Lagos (ALCO) patrocinada pelo Banco Mundial, o Centro do Comércio da África Ocidental patrocinado pela USAID, juntamente com parceiros do sector privado, deram um grande passo para a melhoria da informação sobre transporte-comércio transfronteiriços no âmbito de dois projectos de Centros de Informação das Fronteiras (BIC) sobre a fronteira de Gana-Togo Aflao. BIC é uma iniciativa que apoia a implementação eficaz do Plano de Liberalização do Comércio da CEDEAO (ETLs), que é um mecanismo regional para melhorar as trocas comerciais intracomunitárias de bens produzidos localmente para a promoção da economia regional, que estimula o emprego e contribui para o desenvolvimento global da região. Em Agosto de 2011, EAC lançou o Centro de informação de EAC em Dar-es-Salaam, que juntamente com a Rede de Informação sobre o Comércio do COMESA (TINET) existente, contribui para o fornecimento de informações sobre o processo de integração da região, e serve como uma fonte importante de oportunidades disponíveis na região. EAC também lançou com o apoio da GTZ, um projecto de desenvolvimento da capacidade dos media destinado à formação de jornalistas em informação sobre a integração regional na região.

62. O reforço dessas iniciativas em toda a África, apoiado pelo uso das TIC, ajudará a impulsionar novas oportunidades de comércio e informação de mercado em todo o continente em termos de disponibilidade dos produtos, suas características e preços, canais de distribuição e oportunidades para a criação de joint-ventures de valor acrescentado e empresas multinacionais que exploram a riqueza do reservatório de recursos naturais de África.

63. **Recomendações:**

- a. *As CER e o sector privado devem criar redes regionais para a partilha de informações sobre negócios, exportação e outras oportunidades de mercado em toda África;*
- b. *As CER e o sector privado devem promover a partilha de redes e de informações entre empresas e câmaras de comércio;*
- c. *Os Estados-membros e as Câmaras de Comércio devem promover o uso de feiras comerciais regionais regulares e exposições específicas do sector.*
- d. *As CER e os Estados-membros devem promover o acesso e a utilização das TIC, incluindo centros de informação online para os procedimentos de comércio,*

*transporte e documentação aduaneira para e acesso ao mercado e web sites para empresas*

- e. *A CUA e a Câmara de Comércio e Indústria Pan-africana, com a colaboração de parceiros como a ITC, devem promover a produção de um directório de empresas do continente e incentivar a publicação regular de estudos de mercado regionais.*

**(f) Abordagem de necessidades financeiras dos comerciantes e operadores económicos através da melhoria do financiamento ao comércio**

64. O comércio intra-regional em África é geralmente limitado pelos mercados financeiros pouco desenvolvidos e falta de financiamento do comércio disponibilizado para empresas africanas. Os sistemas de financiamento eficazes do comércio e o crédito são mecanismos fundamentais para a promoção do comércio intra-regional. Para os exportadores, a disponibilidade de crédito comercial proporciona a segurança tanto em termos de atendimento da procura como do pagamento. A escassez de crédito e financiamento para as empresas limita a sua liquidez e prejudica a sua capacidade de obter os custos de produção. De um modo geral, enfraquece o comércio intra-africano e os esforços de diversificação.

65. Convém sublinhar alguns exemplos de iniciativas para resolver este problema. Através do seu Banco PTA, COMESA continua a promover activamente investimentos e a proporcionar facilidades de financiamento de comércio em cerca de 2 mil milhões \$EU na forma de assistência técnica. O banco também emite títulos para apoiar as suas operações de crédito e, assim, contribuir para a intensificação dos mercados de capital na região. E o Banco de Desenvolvimento da África Oriental (EADB) no bloco da EAC continua a realizar programas destinados a reforçar a capacidade do banco para desempenhar um papel mais significativo e sustentável como uma instituição regional de financiamento do desenvolvimento. Entre as suas funções estão a emissão de títulos e linhas de crédito para operações comerciais. Na região da CEDEAO, o ECOBANK está a fornecer serviços de intermediação bancária e financeira eficazes dentro e fora da região da CEDEAO. O Banco Africano de Exportação e Importação (AFREXIM) com sede no Cairo, Egipto, é também uma iniciativa continental bem conceituada destinada a promover e apoiar o financiamento do comércio em África.

66. Além disso, a COMESA através da sua Agência Africana de Seguro do Comércio (ATI), criada em 2001 com apoio do Banco Mundial, está a ajudar a cobrir o risco político de fontes comerciais ou agências de crédito à exportação, com vista a facilitar o comércio na região do COMESA. Até o final de 2007, ATI emitiu apólices de seguro de cobertura de risco político e comercial em 7 países por um valor de transacção total de 400 milhões de US dólares em sectores como telecomunicações, manufactura, agronegócio, serviços de exportação e exploração mineira. Em 2009, a ATI facilitou o desenvolvimento de infra-estrutura com produtos de seguro de risco político que cobriram o valor de mais de 233 milhões de US dólares de IDE em África. E em Abril de 2010, ATI assinou um memorando de entendimento com a Empresa de Garantia de Crédito à Exportação do Egipto (ECGE), de acordo com o qual as duas instituições devem trabalhar em conjunto para facilitar mais Investimento Directo Estrangeiro e interno e exportações em África.

67. As seguintes recomendações são feitas com vista a consolidar os esforços em toda a África.

68. **Recomendações:**

- a. *A CUA deve acelerar a criação do Banco Africano de Investimento para, inter alia, apoiar o financiamento do comércio.*
- b. *O Banco AFREXIM deve promover uma maior sensibilização sobre as oportunidades de financiamento do comércio disponíveis no Banco.*
- c. *As CER e os Estados-membros devem criar instituições financeiras bem consolidadas, incluindo programas de micro-crédito transfronteiriços para produtores e exportadores.*
- d. *Os Estados-membros e os Bancos devem incentivar os intermediários bancários e financeiros existentes a promover nas suas carteiras questões como financiamento das exportações em termos de necessidades de financiamento de pré-embarque e pós-embarque e empréstimos para importação.*

**(g) Abordagem de custos de ajustamento associados com ZCLs e liberalização do comércio para garantir resultados equitativos para os Estados-membros**

69. O estabelecimento de qualquer Zona de Comércio Livre e toda a integração envolve a redução das barreiras tarifárias que por sua vez pode, inicialmente, levar a uma perda de receitas fiscais do comércio internacional. Em alguns casos, essas perdas podem ser enormes e causar dificuldades para a gestão macroeconómica. Por exemplo, os países de África mais pequenos e menos dotados de recursos podem recear a perda de receitas.

70. Os custos de ajustamento do comércio enfrentados pelas economias mais fracas são, por conseguinte, uma questão de grande preocupação não só nas ZCLs regionais das CERs, mas também no âmbito da ZCL Pan-Africana proposta. As oportunidades e os benefícios da ZCLC surgirão com desafios significativos que a maioria dos países africanos pode enfrentar no processo de abertura dos seus mercados nacionais a todo o continente, mesmo que a médio e longo prazo, todas as economias dentro da ZCL sejam transformadas e os benefícios da integração da ZCLC partilhados de forma mais equitativa.

71. A questão da perda real ou estimada de receitas merece uma atenção especial, embora o grau de impacto varie em vários países, dependendo da percentagem de receitas aduaneiras no total das receitas públicas. Mas é justo dizer que, em geral, a alta dependência de receitas aduaneiras representa um problema nas ZCLs sub-regionais, e será mais na ZCLC.

72. Outros custos de ajustamento podem incluir os custos de ajustamento da produção e do emprego, reatribuição do trabalho entre sectores, facilitação do comércio e custos de diversificação das exportações, desenvolvimento de competências e os custos do aumento da produtividade e custos legislativos e de negociação. Como estes custos de ajustamento são

inevitáveis, os países membros terão de encontrar formas para os contornar ou reduzir. O problema evidente é identificar políticas que ajudam os países mais fracos para conseguir uma rápida resposta da oferta e minimizar os inconvenientes sociais para que possam obter os máximos ganhos de uma maior liberalização.

73. É necessário que o plano de acção para a ZCLC, ou qualquer ZCL inclua mecanismos de compensação. O mecanismo de compensação deve abordar os custos de ajustamento como défices de receitas e pode ser alargado à cooperação regional na determinação do desenvolvimento industrial e de infra-estruturas.

74. Neste sentido, as experiências nas CERs como COMESA são dignos de realce. Por exemplo, COMESA estabeleceu o Fundo do COMESA que lida com os efeitos da liberalização do comércio que podem exigir ajustamentos, e com a construção de infra-estruturas para consolidar o mercado regional. O Fundo do COMESA opera através de duas vertentes: uma Facilidade de Ajustamento destinada a apoiar os esforços dos Estados-membros em matéria de reformas económicas no contexto da integração, e um Fundo de Infra-estrutura para facilitar o desenvolvimento de projectos de infra-estruturas regionais relacionados com o comércio na região. A facilidade de ajustamento começou bem, tendo Ruanda e Burundi como os primeiros beneficiários da facilitação. Receberam 10,3 milhões de euros e 4,4 milhões de Euros respectivamente, equivalente a 65% da perda prevista de receitas para Junho de 2009 - Julho de 2010, como resultado da harmonização das suas estruturas tarifárias às da Tarifa Externa Comum da Comunidade da África Oriental no âmbito da União Aduaneira.

75. CEDEAO no âmbito do Fundo da CEDEAO para Cooperação, Compensação e Desenvolvimento (Fundo da CEDEAO - agora o Banco de Investimento e Desenvolvimento da CEDEAO-EBID) continua a promover a cooperação, compensação e integração dos países da África Ocidental. Tem duas filiais especializadas, o Fundo de Desenvolvimento Regional da CEDEAO (ERDF) e o Banco de Investimento Regional da CEDEAO (ERIB). Operacional desde 2003, o principal objectivo do EBID é contribuir para o desenvolvimento económico da África Ocidental através do financiamento de projectos e programas da CEDEAO e da NEPAD, nomeadamente os relacionados com transportes, energia, telecomunicações, indústria, redução da pobreza, ambiente e recursos naturais. Tem também o objectivo de prestar apoio aos países sem litoral para facilitar o seu acesso aos portos.

76. **Recomendações:**

- a. *Os mecanismos de compensação semelhantes para os países afectados devem ser desenvolvidos nas CERs que não o fizeram, e sobretudo no acordo da proposta Zona de Comércio Livre continental, a fim de permitir aos países corrigir e ou absorver impactos adversos de curto prazo sobre as receitas públicas, e outras facetas da economia nacional.*
- b. *Outros mecanismos para garantir as receitas públicas durante o processo de integração incluem a mudança da dependência de direitos aduaneiros para outras formas de tributação.*

**B. SEGUNDO GRUPO DE QUESTÕES E PRIORIDADES****(h) Abordagem da multiplicidade e inconvertibilidade de moedas que contribuem para os custos de transacções comerciais**

77. As múltiplas e diferentes moedas nacionais das quais quase todas são não-convertíveis também aumentam os custos do comércio, uma vez que os dos negócios são confrontados com o custo de conversão das moedas e as incertezas dos mercados afins. A questão de múltiplas moedas não-conversíveis é ainda agravada pelos sistemas de pagamentos inadequados e deficientes, requisitos de seguro e garantias alfandegárias. O pagamento de crédito documental, que é popular em África, é caracterizado por procedimentos complicados.

78. As CERs estão a fazer alguns esforços para abordar a convertibilidade da moeda nas suas regiões. Por exemplo, os Estados-membros no âmbito do bloco do COMESA estão actualmente a implementar Programas de Harmonização Monetária com vista à obtenção de convertibilidade limitada de moedas através do Sistema de Pagamento e Liquidação Regional do COMESA (REPSS). Esta facilidade visa incentivar o comércio intra-COMESA, que permite aos importadores e exportadores pagar e receber pagamentos de bens e serviços que utilizam moedas nacionais, onde os saldos líquidos são pagos em Euros ou US dólares. Na África Ocidental, a CEDEAO está a seguir uma abordagem de duas vias para a integração monetária, segundo a qual, os países que não pertencem à UEMOA (os membros não-francófonos) harmonizarão progressivamente as suas políticas monetárias, na medida exigida para se juntarem aos homólogos (francófonos) de UEMOA e formar uma união monetária da CEDEAO com uma moeda única até 2015. CEMAC e UEMOA já são uniões monetárias, apoiadas no franco CFA como moeda comum. Na Zona Monetária Comum (CMA), o rand sul-africano circula livremente como moeda comum no âmbito de um acordo cambial que abrange países como Namíbia, Suazilândia e Lesoto.

79. Embora sejam tendências animadoras, a multiplicidade de moedas africanas e os acordos de cotação cambial (incluindo as suas incertezas associadas) requerem a intensificação desses esforços, incluindo o estabelecimento de mecanismos de compensação nas regiões onde não existem, e garantia de progressos seguros no sentido da criação de agendas de união monetária das CERs.

**80. *Recomendações:***

- a. A curto prazo, devem ser desenvolvidas medidas para o estabelecimento de mecanismos de compensação para resolver a multiplicidade de moedas africanas e de acordos de cotação cambial (incluindo as suas incertezas associadas) com vista a apoiar a criação da união monetária a médio e longo prazo.*
- b. As CERs devem instituir mecanismos de monitorização vinculativos dos critérios de convergência macroeconómica, que encorajarão a convertibilidade mútua das suas moedas nacionais nos seus territórios.*

(i) **Promoção da livre circulação de pessoas como uma importante componente do comércio transfronteiriço**

81. Como as pessoas estão no centro do comércio, a livre mobilidade de pessoas em toda a África, e a livre circulação de factores de produção numa escala maior continua a ser uma questão essencial. A livre circulação de pessoas, os direitos de residência e estabelecimento é um dos princípios fundamentais dos líderes africanos, conforme estipulado no Capítulo VI do Tratado de Abuja.

82. No que diz respeito à livre circulação de pessoas algumas CERs, em particular, CEDEAO e EAC, fizeram progressos consideráveis. CEDEAO introduziu o Passaporte da CEDEAO, que é um passo gigantesco no sentido da eliminação de barreiras ao movimento transfronteiriço de cidadãos, e de facto na promoção de uma identidade comum entre os cidadãos da CEDEAO. Os cidadãos da CEDEAO atravessam as fronteiras sem vistos e o direito de estabelecimento está gradualmente a firmar-se. EAC também introduziu um passaporte comum válido dentro da comunidade para facilitar o movimento transfronteiriço dos nacionais dos seus membros. A livre circulação em outras CERs é relativamente mais restrita, e prosseguida mais numa base de país para país do que a nível multilateral.

83. Contudo, a mobilidade das pessoas, muitas vezes desencadeia entusiasmos fortes, e críticas contra as políticas dos governos em matéria de vistos, imigração e leis de nacionalidade. As expectativas são elevadas para o desmantelamento das restrições de liberdade de circulação. Continua a ser uma das questões mais controversas entre os países africanos, devido a uma série de razões. A presença maciça de trabalhadores estrangeiros muitas vezes leva a tensões com os nacionais, sobretudo nos períodos de desemprego significativos, além de preocupações de segurança, entre outros.

84. Não obstante, os africanos desejam circular livremente dentro do seu continente, e as melhores oportunidades sem restrições indevidas. Deve haver mobilidade de pessoas e do trabalho nos países de uma região. As leis restritivas sobre a liberdade de circulação apenas ajudam a perpetuar os fluxos ilegais de trabalhadores migrantes, uma fonte de tensão nos países de acolhimento e algumas vezes entre esses países e os países de origem.

85. ***Recomendações:***

- a. *Para promover o comércio intra-africano, investimento e cooperação, a eliminação de impedimentos à livre circulação de pessoas, trabalho e capital é importante. Os países africanos deverão eliminar as restrições sobre viagens e o direito de estabelecimento.*
- b. *Um objectivo a médio prazo é adoptar a cidadania sub-regional comum, incluindo passaportes sub-regionais (como no caso da CEDEAO) como um ponto de partida para uma cidadania africana comum e passaporte africano.*
- c. *Os Estados-membros das CERs que ainda não cumpriram as disposições relativas à livre circulação de pessoas devem rectificar a situação, com a observância necessária dentro de um período especificado.*

- d. *Os Estados-membros são particularmente encorajados a abolir os requisitos de visto para os africanos que viajam dentro do continente.*

(j) **Promoção do comércio de serviços como uma nova oportunidade para o comércio intra-africano**

86. **Globalmente**, o comércio de serviços está a ultrapassar o comércio de mercadorias durante as duas últimas décadas. Os serviços representam pelo menos 50% do produto interno bruto na maioria dos países em desenvolvimento. Os serviços também são importantes por direito próprio, e prestam o apoio essencial para o comércio de mercadorias.

87. Os produtores estão tornar-se cada vez mais confiantes no acesso aos serviços de baixo custo e de qualidade para competir a nível mundial, especialmente em sectores como comunicações, transportes, finanças e energia, entre outros. Em África, o ritmo em que o comércio regional de serviços está a ser liberalizado é inferior ao de mercadorias. A promoção das exportações de serviços entre os países africanos criará empregos e ajudará muitos países a diversificar.

88. Estudos demonstram que muitos países em desenvolvimento têm capacidade e potencial de exportação em muitos sectores de serviços. A atenção deve ser em grande parte concentrada no desenvolvimento de regulamentos internos adequados nos sectores de serviços como um pré-requisito para a liberalização dos serviços regionais e continentais, tendo em conta que algumas CERs estão a tentar levar a cabo esse objectivo (por exemplo, COMESA empreendeu negociações para elaborar um quadro no âmbito do qual deve conduzir as negociações para o comércio de serviços na região).

89. **Recomendações:**

- a. *Os parceiros são convidados a prestar assistência às Comunidades Económicas Regionais na elaboração de quadros regionais de serviços na liberalização do comércio.*
- b. *A CUA e as CERs devem prestar assistência aos Estados-membros no reforço de regulamentos nacionais em sectores de serviços específicos em preparação para a liberalização regional e continental.*
- c. *A CUA e os parceiros devem prestar assistência às CERs/Estados-membros na integração de serviços nas estratégias de exportações regionais e nacionais que incidem nos sectores com potencial para promover o comércio intra-africano de serviços.*
- d. *As CER e os Estados-membros devem melhorar as estatísticas do comércio de serviços para apoiar a análise e formulação de políticas.*

**(k) Abordagem de outras questões transversais importantes relacionadas com o comércio intra-africano**

90. Para os mercados regionais funcionarem de forma eficiente há necessidade de regimes/quadros/regulamentos consistentes sobre questões de direitos de propriedade intelectual relacionadas com o comércio, política de concorrência, investimento, aquisições públicas, comércio e competitividade e comércio e ambiente. A maioria das Comunidades Económicas Regionais não tem estruturas regionais para lidar com essas questões em alguns casos, porque alguns dos seus Estados-membros não têm as instituições nacionais necessárias para o tratamento dessas questões.

91. Nos casos em que essas instituições existem, são muitas vezes ineficazes e têm poucos recursos. Tentativas foram feitas em algumas CERs para o desenvolvimento de quadros regionais em áreas como investimento, política de concorrência e aquisições públicas. Alguns dos principais problemas que afectam essas CERs incluem a falta de recursos financeiros e de capacidade técnica.

**92. *Recomendações:***

- e. A CUA e os parceiros devem apoiar as CERs na elaboração de um Quadro Regional de política de concorrência.*

**IV. Conclusões**

93. O comércio intra-africano tem permanecido baixo, perfazendo uma média de cerca de 10 por cento. A orientação do comércio de África, tanto em termos de exportações como de importações tem sido muito influenciada pelas relações tradicionais com o resto do mundo, especialmente com a Europa. Mais de 80 por cento das exportações dos países africanos são destinados aos mercados fora do continente, e uma quantidade semelhante de importações do continente provém de fontes externas. As iniciativas e programas sobre a liberalização do comércio e desenvolvimento, sob os auspícios das Comunidades Económicas Regionais, embora significativos e louváveis, tiveram um impacto limitado em termos do aumento do nível médio do comércio intra-africano para mais de 15 por cento. O comércio intra-regional em outras regiões do mundo, como na União Europeia (mais de 63%) e na Ásia (mais de 40%) é muito mais elevado do que o de África.

94. Várias razões explicam o nível baixo do comércio intra-africano. As estruturas de produção e exportação da maioria dos países africanos são orientadas para mercadorias primárias como minérios, madeira, café, cacau e outras matérias-primas, cuja procura é orientada externamente. Há a dura realidade da deficiência estrutural do continente, que se manifesta na dicotomia entre os sectores tradicionais e modernos, na excessiva dependência de factores externos, e mais no mercado externo do que interno como o principal impulsionador no processo de desenvolvimento. As curvas fronteiriças de baixa produção são agravadas por constrangimentos de infra-estrutura e outros. A infra-estrutura inadequada continua a ser um dos principais obstáculos para o comércio intra-africano, investimento e desenvolvimento do sector privado. Todos esses problemas produzem efeitos adversos em

termos de produtividade restrita e baixa, que por sua vez limita a gama de produtos que os países africanos podem comercializar entre si.

95. Apesar disso, os objectivos de cooperação e integração têm sido muito procurados pelos países africanos desde a sua independência, e grandes esperanças foram suscitadas no sentido de os países africanos alargarem o seu espaço económico para a produção e comercialização entre si, independentemente de lhes permitir enfrentar o desafio de uma economia global cada vez mais competitiva, que também inclui poderosos blocos económicos regionais. No entanto, os progressos para o reforço do comércio intra-africano como um dos principais objectivos desta agenda de integração têm sido pouco consideráveis. Se o comércio africano continuar a ser eternamente modesto como as tendências de mais de duas décadas descrevem (não indo além de 15 por cento), os países africanos não conseguem aproveitar as oportunidades para a utilização do comércio dentro do continente para melhorar as perspectivas de especialização entre eles e de desenvolvimento endógeno e integração. O comércio intra-africano pode ser um poderoso impulsor de crescimento e maturidade económica de África. A principal questão, portanto, é como aumentar esse comércio, tanto quanto possível, se não se aproximar dos níveis alcançados em outras regiões, como a UE e a Ásia, em pelo menos até 25 por cento ou mais nos próximos anos.

96. Considerando a proximidade geográfica, as iniciativas das CERs, as afinidades culturais e outros factores, a África tem um potencial para impulsionar o comércio intra-africano, mas a concretização desse potencial, e, por conseguinte, a iniciativa de avançar para a integração regional através do comércio intra-africano, exigirá a superação de muitos desafios. Para citar o exemplo de um país em desenvolvimento que nos anos 60 tinha as mesmas características económicas que a maioria dos países de África, a China teve um avanço espectacular através de esforços determinados para a transferência de tecnologia no país e para a diversificação das exportações. E integrou com sucesso a sua economia no mercado mundial, não através da liberalização irrestrita, mas através da identificação e promoção das exportações e diversificação. Do mesmo modo, a política de África para a integração regional e comércio intra-africano deve considerar a diversificação como uma das questões centrais, uma vez que a falta de semelhança de exportação-importação é um dos principais obstáculos para o comércio intra-africano e integração regional. Um desafio fundamental é superar os constrangimentos da oferta e a competitividade das exportações africanas e a sua diversificação, porque a diversificação e a competitividade são cruciais para o comércio intra-africano. Uma outra orientação política fundamental neste sentido é ultrapassar a liberalização até a criação efectiva de um potencial comercial através do desenvolvimento de um ambiente impecável de facilitação do comércio em que haja serviços essenciais eficazes como finanças, telecomunicações, energia e redes de transporte adequadas.

97. O comércio intra-africano precisa crescer rapidamente para níveis comparáveis às outras regiões. Existem projectos e programas, iniciativas e recomendações sobre:

- a. Melhoria da infra-estrutura em África, abordagem das ligações em falta, implementação da NEPAD e, mais recentemente, o Programa para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África;

- b. Ligação terrestre dos países sem litoral através de várias iniciativas, nomeadamente o Programa de Acção de Almaty, e as das CERs e instituições de gestão de corredores;
- c. Simplificação e harmonização de documentos, normas e procedimentos, formalidades aduaneiras, conforme constam nos protocolos das CERs sobre a liberalização do comércio;
- d. Criação de Zonas de Comércio Livre e Uniões Aduaneiras;
- e. Eliminação de estrangulamentos de facilitação do comércio, incluindo a abordagem de práticas que visam o lucro e os procedimentos condenáveis nas fronteiras, postos de controlo múltiplos, e bloqueios de estradas. Há várias declarações sobre essas questões;
- f. Criação de postos de fronteira de balcão único – uma "novidade" do momento;
- g. Melhoria dos sistemas de pagamento e promoção da convertibilidade da moeda são uma velha história;
- h. Investimento na diversificação económica (também uma velha história); e mais recentemente
- i. Implementação do Programa Mínimo de Integração (PMI), que é um quadro continental importante destinado a reforçar a coordenação, convergência e colaboração entre as CERs para atingir o objectivo último da Comunidade Económica Africana.

98. Se houvesse uma única conclusão ou recomendação para esse efeito, seria para enfatizar que está na hora de passar da retórica à acção.

## **PARTE DOIS: PLANO DE ACÇÃO PARA O FOMENTO DO COMÉRCIO INTRA-AFRICANO**

1. O Plano de Acção enunciado no presente documento visa, em primeiro lugar, dar resposta à Decisão dos Chefes de Estado e de Governo da Cimeira de Janeiro de 2011, de dedicar a sua Cimeira de Janeiro de 2012 ao tema “Fomentar o Comércio Intra-africano” e mais especificamente aprofundar a integração dos mercados de África e aumentar significativamente o volume das trocas comerciais entre os países africanos. Com base nos obstáculos para o comércio intra-africano identificados na Parte Um (o Documento de Reflexão), o Plano de Acção descreve o programa das actividades necessárias para fazer face a cada obstáculo considerado prioritário (**especificamente o primeiro conjunto de questões prioritárias no Documento de Reflexão**).

2. Em consequência, propõe-se que os programas e actividades identificadas sejam executados dentro do seguinte prazo de tempo: curto prazo (menos de 3 anos); médio prazo (3-7 anos) e longo prazo (acima de 7 anos). Para cada programa ou actividade, é também indicada a organização/actor com a principal responsabilidade pela sua execução.

3. **É pertinente referir que aquando da elaboração do presente Plano de Acção, tomou-se em consideração as iniciativas existentes já aprovadas pelos Órgãos de Decisão da UA, como o Plano de Acção para o Desenvolvimento Industrial Acelerado de África (AIDA), Programa para o Desenvolvimento das Infra-estruturas em África (PIDA), Programa de Integração Mínima (MIP), etc. O objectivo não é substituir estas iniciativas, mas assegurar que os programas e acções sejam prontamente implementados para a promoção do comércio intra-africano.**

### **DOMÍNIOS PRIORITÁRIOS DO PLANO DE ACÇÃO**

#### **I. Política Comercial**

A. O fomento do comércio intra-africano exige a adopção e aplicação de políticas comerciais coerentes e eficientes a nível nacional, regional e continental, que devem ser especificamente orientadas para a promoção do comércio intra-africano. Embora a liberalização do comércio intra-regional constitua um elemento chave dos programas de integração da maioria das CER de África, a aplicação dos protocolos comerciais relevantes raramente atribui a prioridade necessária para a concretização do objectivo de integração dos mercados. Ainda existem diferenças significativas nos regimes de comércio a nível e entre as CER. A promoção do comércio intra-africano exige que a política comercial dos países africanos seja concebida ou diferenciada de tal forma que nenhum outro país africano possa receber um tratamento menos favorável do que é dado a um país não-africano, quer seja este desenvolvido ou em desenvolvimento.

B. A Tabela 1 contém uma lista de programas de política comercial e as actividades que devem ser executadas.

**Tabela 1: Domínio de Política Comercial**

Objectivo principal: Aceleração do desenvolvimento comercial intra-africano

<b>PROGRAMA/ACTIVIDADE</b>	<b>[COMO] RESULTADO/META</b>	<b>[QUANDO] CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO</b>	<b>RESPONSABILIDADE</b>
<b>Incorporação do comércio intra-africano nas estratégias nacionais de comércio e desenvolvimento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provisão adequada de recursos nos orçamentos dos Estados-membros (EM) para permitir a implementação</li> <li>• Políticas comerciais africanas e regionais incorporadas nas estratégias comerciais e de desenvolvimento nacionais</li> </ul>	Curto prazo	EM
<b>Reforço do papel do sector privado organizado, sector privado informal e da mulher na formulação de políticas comerciais</b>	Criadas plataformas formais regulares para diálogos sobre políticas comerciais entre o sector privado organizado, sector privado informal, empresárias, sociedade civil e o Governo	Imediato/curto prazo	EM, CER, UA
<b>Fomento do comércio intra-africano no domínio de produtos alimentares</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barreiras tarifárias, não tarifárias e restrições quantitativas sobre produtos alimentares a nível do comércio intra-Africano removidas</li> </ul>	Curto prazo	EM
<b>Assumir compromissos de liberalização dos sectores relacionados com o comércio: Sectores do transporte, profissional, financeiro e TIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liberalização unilateral pelos Estados Membros dos serviços</li> <li>• Assumir compromissos a nível das CER ou entre as CER</li> <li>• Criação do quadro regulamentar</li> </ul>	Curto a médio prazos	EM, CER
<b>Assumir compromissos de harmonização das regras de origem e dos regimes comerciais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regras de origem e regimes comerciais harmonizados a nível Tripartido e das CER</li> </ul>	Curto prazo	EM, CER, Tripartido SC, UA (C-FTA)
<b>Promoção das iniciativas “Buy in Africa” e “Made in Africa”</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento das trocas comerciais de bens entre os Estados-membros</li> </ul>	Curto prazo	EM

## **II. Facilitação do Comércio**

C. Um factor determinante do baixo nível do comércio intra-africano tem sido as inúmeras restrições na facilitação do comércio. A supressão destas restrições (veja os detalhes nos parágrafos 54 até 59) é vital para fomentar as trocas comerciais entre os países africanos.

D. A Tabela 2 apresenta uma lista de actividades e programas de facilitação do comércio cuja implementação é necessária para o fomento do comércio intra-africano.

**Tabela 2: Domínio de Facilitação do Comércio**

Objectivo principal: Redução do tempo de circulação de mercadorias do ponto A para o ponto B (transfronteiriço e dentro e entre regiões)

Acelerar a circulação de mercadorias nos corredores comerciais existentes (as infra-estruturas devem ser tratadas separadamente)

<b>PROGRAMA/ACTIVIDADE</b>	<b>RESULTADO/META</b>	<b>CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO</b>	<b>RESPONSABILIDADE</b>
<b>Redução dos obstáculos rodoviários</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução até 50% ou mais dos obstáculos rodoviários existentes, com base nas metas das CER (por exemplo, CEDEAO)</li> </ul>	Curto prazo	EM
<b>Harmonização e simplificação da documentação, regulamentação e dos procedimentos aduaneiros e de trânsito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução do número de documentos aduaneiros</li> <li>• Harmonização dos principais documentos aduaneiros ao nível das CER</li> <li>• Harmonização dos horários de funcionamento das fronteiras</li> </ul>	Curto prazo	CER
<b>Criação e operacionalização de Postos Fronteiriços de Paragem Única</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação de postos fronteiriços de paragem Única em todas as fronteiras principais</li> <li>• Redução até 50% o tempo de passagem de mercadorias nas fronteiras</li> </ul>	Curto prazo	EM, CER
<b>Gestão Integrada de Fronteiras (GIF)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonização e simplificação da documentação, dos regulamentos, normas e procedimentos aduaneiros</li> </ul>	Curto prazo	EM, CER, UA

### III. Capacidade Produtiva

E. A quota insignificante de África no comércio mundial e o nível relativamente baixo do comércio intra-africano pode ser atribuído, em grande medida, à inadequação da capacidade produtiva, particularmente nos sectores dinâmicos do comércio mundial. (Este tópico foi coberto de forma extensiva do parágrafo 33 até ao 40).

F. A Tabela 3 contém uma lista de actividades e programas de reforço das capacidades produtivas que são necessários para impulsionar o comércio intra-africano.

**Tabela 3: Domínio de Capacidade Produtiva**

Objectivo principal: Criação de complementaridade/cadeias de valores regionais e continentais para aumentar a produção local/comércio de bens produzidos em África

PROGRAMA/ACTIVIDADE	RESULTADO/META	CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO	RESPONSABILIDADE
Estabelecimento de prioridades de implementação de programas acordados a nível continental, como a AIDA, ATII, APCI, e 3ADI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os projectos AIDA, ATII, APCI, MIP e 3ADI são executados com celeridade</li> </ul>	Dependendo da estratégia (de execução) do respectivo programa	EM
Criação de sistemas integrados e interligados de informação sobre o comércio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Criação de sistemas integrados e interligados de informação sobre o comércio</li> </ul>	Curto prazo	UA, CER, EM
Incentivar investimentos/IED através de quadros criados para o reforço das complementaridades regionais e continentais e o desenvolvimento de empresas e cadeias de valores regionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria e harmonização dos regulamentos</li> </ul>	Curto a médio prazo	EM, CER
Criação de Centros de Excelência Nacionais para o desenvolvimento, adaptação e difusão de tecnologias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Criação de um centro regional em cada CER</li> </ul>	Curto a médio prazo	EM, CER

#### **IV. Infra-estruturas relacionadas com o Comércio**

G. A inadequação das infra-estruturas básicas tem sido o principal factor responsável pela falta de diversificação e competitividade da economia em África, marginalização do continente nos sectores dinâmicos do comércio mundial, bem como pelo seu nível de comércio intra-regional relativamente baixo. Em comparação com outras regiões do mundo, tanto desenvolvidas como em desenvolvimento, os obstáculos à produção e ao comércio decorrentes do subdesenvolvimento das infra-estruturas são ainda mais graves. Esta questão foi coberta de forma exaustiva do parágrafo 41 ao 53).

H. A Tabela 4 destaca alguns dos programas e actividades que precisam de ser implementados a curto, médio e longo prazo para desenvolver as infra-estruturas em África, com vista a reforçar a competitividade dos produtos, a interligação regional, e fomentar o comércio intra-africano.

**Tabela 4: Domínio das Infra-estruturas relacionadas com o Comércio**

Objectivo principal: Desenvolvimento de mecanismos jurídicos e financeiros inovadores e de outros mecanismos para projectos de desenvolvimento de infra-estruturas que envolvem diversos países.

Tomando em consideração a Declaração sobre o Desenvolvimento de Infra-estruturas de Transporte e de Energia em África

PROGRAMA/ACTIVIDADE	RESULTADO/META	CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO	RESPONSABILIDADE
Dar prioridade à implementação do PIDA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os Estudos sobre o PIDA e a Arquitectura para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África foram aprovados e a implementação de projectos-chave do PIDA iniciou no tempo previsto</li> </ul>	Médio prazo	UA, BAD, CER, EM, Parceiros de Desenvolvimento
Mobilizar recursos para a elaboração de projectos de infra-estruturas plurinacionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os fundos de investimento Pan-africanos pelos EM são recapitalizados</li> </ul>	Curto prazo	UA, BAD, CER, EM
Elaborar projectos de infra-estruturas plurinacionais de alta qualidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboração de um maior número de projectos</li> </ul>	Curto prazo	EM
Criar um ambiente propício para a participação do sector privado no desenvolvimento de infra-estruturas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desenvolvidas políticas favoráveis e quadros regulamentares para o desenvolvimento de infra-estruturas, por exemplo, cláusulas de arbitragem nos acordos de PPP</li> </ul>	Médio prazo	BAD, UA, CER, EM
Concepção de mecanismos jurídicos, financeiros inovadores para a infra-estrutura que envolva múltiplos países e projectos industriais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aceleração e facilitação da execução de projectos continentais vitais</li> </ul>	Médio prazo	CERs, CUA, BAD

**V. Financiamento do Comércio**

I. Um dos principais entraves para o crescimento do comércio em África, particularmente o comércio intra-regional, é a inadequação dos mecanismos de financiamento, conforme reflectido nos parágrafos 64 a 68 e 77 a 80).

J. A Tabela 5 contém uma lista de programas e das actividades necessárias para o financiamento adequado e eficaz do comércio intra-africano.

**Tabela 5: Domínio de Financiamento do Comércio**

**Financiamento do Comércio**

Objectivo principal: Desenvolver e reforçar as instituições e os mecanismos financeiros africanos para promover o comércio intra-Africano e o investimento.

<b>PROGRAMA/ACTIVIDADE</b>	<b>RESULTADO/META</b>	<b>CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO</b>	<b>RESPONSABILIDADE</b>
Reforçar/aumentar a capacidade das instituições financeiras regionais e continentais existentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subscrição pelos Estados Membros que ainda não fizeram ao Afreximbank, PTA Bank e a ATI</li> </ul>	Curto prazo	EM, Afreximbank, PTA Bank, ATI, parceiros de desenvolvimento
Melhoria dos sistemas de pagamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitação dos pagamentos transfronteiriços e levantamento das restrições cambiais</li> </ul>	Curto prazo	EM
Criar um ambiente propício para empresas que prestam serviços financeiros de modo a fornecerem garantias e crédito à exportação	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da oferta de crédito à exportação e redução do custo de capital</li> </ul>	Curto prazo	EM, CER
Acelerar o processo de criação das três instituições funcionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Criação das três instituições financeiras</li> </ul>	Médio prazo	UA, EM,

## VI. Informação sobre o Comércio

K. É necessária informação adequada, de fácil acesso e em tempo oportuno para aproveitar plenamente as oportunidades que o comércio intra-africano pode oferecer. A argumentação para essa informação foi feita no parágrafo 60 a 63. A Tabela 6 fornece uma lista dos programas indicativos e actividades na área de informação sobre o comércio.

### Tabela 6: *Cluster* de Informação sobre o Comércio

#### Informação sobre o Comércio

Objectivo principal: Colmatar a lacuna em termos de informação para aumentar as oportunidades no domínio de comércio intra-Africano

PROGRAMA/ACTIVIDADE	RESULTADO/META	CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO	RESPONSABILIDADE
Criação de centros interligados de troca de informações sobre o comércio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fornecimento de informações sobre oportunidades de negócios e regimes de comércio disponíveis no continente</li> </ul>	Curto prazo	CER, EM

## VII. Integração dos Mercados de Factores de Produção

L. A mobilidade intra e inter-regional de factores de produção (trabalho, empresa e capital) pode contribuir significativamente para o reforço da integração africana e promoção do comércio intra-africano, tal como enunciado nos parágrafos 81 a 85. É apresentada na Tabela 7 abaixo uma lista indicativa de programas e actividades para o reforço da integração dos mercados de factores de produção em África.

**Tabela 7. Domínio de Integração dos Mercados de Factores de Produção**

Objectivo principal: Aumentar a mobilidade intra-regional da mão-de-obra através da harmonização das leis laborais, comerciais e de investimento

PROGRAMA/ACTIVIDADE	RESULTADO/META	CALENDÁRIO DE IMPLEMENTAÇÃO	RESPONSABILIDADE
Operacionalizar as políticas e protocolos existentes sobre a livre circulação de pessoas e migração de mão-de-obra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assinatura e ratificação pelos Estados Membros dos protocolos e sua plena aplicação plena pelos Estados Membros que ainda não o fizeram;</li> <li>Criação de um Centro de Emprego Regional Africano;</li> <li>Harmonização do quadro de protecção laboral e social</li> </ul>	Curto a médio prazos	CER, EM
Encorajar e facilitar políticas que aumentem a liberdade de circulação de operadores económicos/empresários	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecimento de procedimentos simplificados de entrada nos Estados Membros por empresários visitantes, incluindo vistos</li> </ul>	Curto prazo	EM, CER
Harmonização das normas que regem o estabelecimento transfronteiriço de empresas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitação do investimento transfronteiriço e criação de emprego</li> </ul>	Curto a médio prazos	EM, CER
Estabelecer acordos sobre o reconhecimento mútuo de qualificações	<ul style="list-style-type: none"> <li>Criação de MRAs para certas categorias de emprego</li> </ul>	Curto prazo	CER, EM

### **Passos subsequentes para execução do Plano de Acção**

M. Na sequência da adopção do presente Plano de Acção pela Conferência dos Ministros do Comércio e posterior aprovação pela Cimeira da UA, será elaborado um programa de trabalho com indicadores, parâmetros e marcos, que irão constituir a base para a monitorização e avaliação.

## **PARTE TRÊS: ESTABELE4CIMENTO DE UMA ZONA CONTINENTAL DE COMÉRCIO LIVRE**

### **QUADRO PARA A ACELERAÇÃO DO PROCESSO DE ESTABELECIMENTO DA ZONA DE COMÉRCIO LIVRE CONTINENTAL (ZCL): ROTEIRO, ARQUITECTURA E MECANISMO DE MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO**

#### **CONTEXTO**

1. No período pós-independência, a integração foi um elemento fundamental da estratégia de desenvolvimento dos países africanos. A procura de integração aos níveis regional e continental visa superar a herança colonial da fragmentação da África nas economias pequenas e frágeis, e no aproveitamento das economias de escala e outros benefícios de um grande mercado integrado. A unidade e a integração também foram orientadas para a capacitação da África no sentido de assumir a sua verdadeira posição na economia e comunidade política mundiais.

2. A importância que os países africanos atribuem à integração regional reflecte-se no elevado número de planos de integração no continente. Há 14 CERs em África. A maioria dos países africanos pertence a duas ou mais CERs. A nível continental, os esforços de integração dos países africanos no período pós-independência remontam a Maio de 1963, quando a OUA foi criada. As outras principais iniciativas incluem a adopção em 1980 do Plano de Acção de Lagos e do Acto Final de Lagos, e a assinatura em Junho de 1991 do Tratado (de Abuja) que institui a Comunidade Económica Africana (AEC). O Tratado de Abuja, que prevê a criação da AEC em seis etapas que se estendem por um período de 34 anos e com as CERs como pilares, serviu como o projecto para a integração económica Panafricana. Com o objectivo de acelerar a implementação do Tratado de Abuja e permitir a África enfrentar os desafios do desenvolvimento e da globalização no Século 21, a Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da OUA adoptou o Acto Constitutivo da União Africana (UA) em 2000 e criou a União no ano seguinte.

3. Apesar de alguns progressos terem sido alcançados no processo da integração africana, o objectivo da integração do mercado panafricano está ainda longe de ser realizado. O nível do comércio intra-africano é de aproximadamente 10 por cento, a menor entre as principais regiões do mundo. Sendo altamente dependente do mundo exterior em relação ao comércio, a África tem sido muito vulnerável aos choques do comércio externo. Esta situação, bem como os novos desafios enfrentados pela África que surgiram na primeira década do Século 21, nomeadamente as relativas à crise económica e financeira mundial, e o impasse nas negociações dos APE entre a UE e os países africanos, e as Negociações da Ronda de Doha da OMC, salientaram a necessidade de aprofundar a integração do mercado da África. É neste contexto que a recomendação da 6ª Sessão da Conferência dos Ministros do Comércio da UA de acelerar o processo de criação de uma Zona de Comércio Livre Panafricana (ZCL) e a decisão da Cimeira da UA de devotar a sua Sessão de Janeiro de 2012 ao tema de "Dinamização do Comércio Intra-Africano" são de facto oportunas.

## **O CASO DA ZONA DE COMÉRCIO LIVRE CONTINENTAL (ZCL - C)**

### **Por que é que a África necessita da ZCL - C?**

4. A África necessita de uma ZCL-C pelas seguintes razões (**Ver Anexo para análise detalhada**):

- O comércio intra-africano situa-se em 10%, que é significativamente inferior ao nível de comércio intra-regional de outras regiões em desenvolvimento.
- Dois terços dos países africanos ou são mais proteccionistas do que a África em geral ou enfrentam condições de acesso ao mercado mais restritivas. A ZCL-C, embora progressivamente elimine barreiras, pode oferecer importantes ganhos económicos e sociais em África.
- O comércio intra-africano na Agricultura enfrenta uma taxa mais elevada de protecção do que no sector não agrícola. Quase todos os Países Africanos/Sub-regiões impõem tarifas mais altas sobre as importações agrícolas de outros Países Africanos. A ZCL-C proporciona a oportunidade para a África manter a segurança alimentar e impulsionar o comércio de produtos agrícolas.
- Para alguns países africanos, o comércio na região constitui uma parte significativa das suas exportações.

### **Os potenciais benefícios da ZCL-C**

5. O estabelecimento de uma ZCL continental conduzirá a um crescimento significativo do comércio intra-africano e ajudará a África a usar o comércio de forma mais eficaz como motor de crescimento e desenvolvimento sustentável. Convém realçar que, entre 2000 e 2010, a criação da ZCL do COMESA conduziu a um aumento seis vezes maior no comércio intra-COMESA. A concretização da ZCL Tripartida deve conduzir a um maior crescimento do comércio intra-africano, enquanto isso, a ZCL continental aproveitará esses sucessos existentes e permitirá a África participar no comércio mundial como um parceiro eficaz e respeitado.

6. Num possível cenário de dois grupos de ZCL de COMESA-EAC-SADC e IGAD ou grupo de ZCL de (S-E), e CEDEAO, CENSAD, CEEAC/UMA ou grupo de ZCL de N-W-C, a taxa média global de protecção é quase tão elevada como a média de 7,7% com o grupo de ZCL de S-E e 8,2% para o grupo de ZCL de N-W-C, e 8,7% para todo o continente. Actualmente há um nível elevado de protecção que inibe o comércio. Uma ZCL entre os dois grupos/regiões reduziria simultaneamente a protecção global da África em 68,7%,

reduzindo conseqüentemente a média de protecção do comércio intra-africano de 8,7% para 2,7%. Tendo em conta o exposto, uma ZCL-C terá benefícios ainda maiores.

7. Entre outros benefícios específicos que reverterão a favor dos países africanos com a criação da ZCL constam:

- Aumento da segurança alimentar através da redução da taxa de protecção sobre o comércio de produtos agrícolas entre os países africanos;
- Aumento da competitividade de produtos industriais da África através do aproveitamento das economias de escala de um grande mercado continental de cerca de um bilião de pessoas;
- Aumento da taxa de diversificação e transformação da economia da África e da capacidade do continente para suprir as suas necessidades de importação a partir dos seus próprios recursos;
- Melhor distribuição de recursos, melhoria da concorrência e diferenciais de preços reduzidos entre os países africanos;
- Crescimento do comércio intra-industrial e desenvolvimento da especialização de base geográfica em África;
- Redução da vulnerabilidade da África a choques do comércio externo;
- Maior participação da África no comércio mundial e redução da dependência do continente em ajuda e empréstimos externos.

### **Histórias actuais de sucesso de ZCL regionais**

8. A experiência das regiões, como UE, ASEAN, NAZCL e MERCOSUR indica a grande contribuição que a integração bem-sucedida do mercado pode dar para a realização do crescimento económico e desenvolvimento.

- A criação do mercado interno da UE levou a um aumento do nível do comércio intra-UE, que agora se situa em cerca de 63% e contribuiu para o crescimento do PIB e do emprego.
- No passado, o receio da perda de receitas tarifárias foi um obstáculo à liberalização do comércio intra-africano. No entanto, experiências recentes a nível regional mostram que as receitas públicas podem realmente aumentar com a eliminação ou redução de tarifas no comércio intra-regional. Isto é aplicável tanto para pequenas como grandes economias. Por exemplo, na sequência da adesão do Ruanda à ZCL do COMESA, as suas receitas públicas aumentaram, devido à aplicação do IVA sobre as importações da região.

- Os dados do comércio mostram igualmente que há mais sofisticação nas mercadorias do comércio intra-africano do que o que a África exporta para o resto do mundo. Existem ainda evidências que demonstram que, apesar do nível existente de protecção intra-africana nas mercadorias não-agrícolas, estas exportações ainda representam uma parcela significativa das exportações de cada país dentro da África.

## **ROTEIRO E ARQUITECTURA PARA A ACELERAÇÃO DO PROCESSO DE CRIAÇÃO DE UMA ZCL CONTINENTAL E DINAMIZAÇÃO DO COMÉRCIO INTRA-AFRICANO**

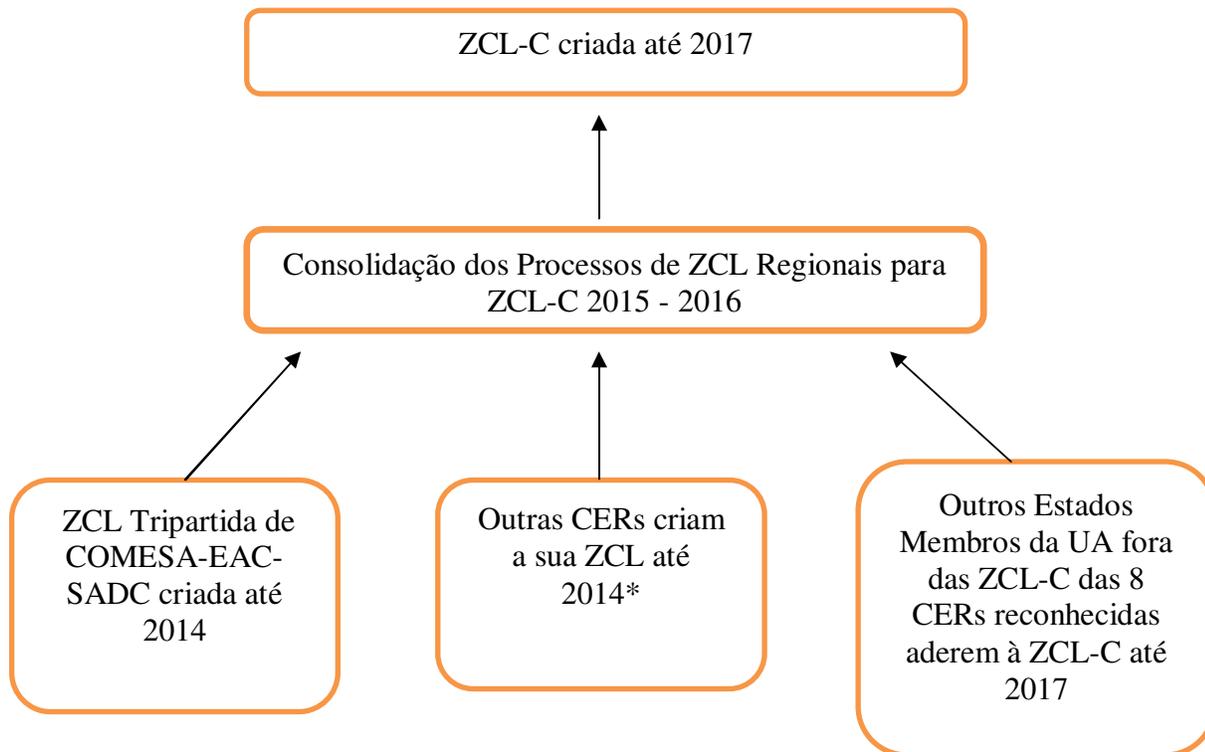
### **O ROTEIRO**

9. Os progressos lentos efectuados pelas CERs para formação de Uniões Aduaneiras, no contexto do Tratado de Abuja, adiaram o aparecimento de uma ZCL/União Aduaneira Panafricana. Consequentemente, a África não tem sido capaz de tirar o máximo proveito do seu grande mercado continental de cerca de um bilião de pessoas. A aceleração do processo de criação de uma Zona de Comércio Livre Panafricana exige uma nova abordagem, que deve ser independente dos progressos realizados por cada país para atingir a categoria de uma União Aduaneira. A iniciativa da ZCL Tripartida adoptada pelos Chefes de Estado e de Governo de COMESA, EAC e SADC pode servir como um modelo para a nova abordagem. Neste sentido, a Cimeira da UA, durante a sua reunião de Janeiro de 2012, deverá aprovar a criação da ZCL-C até 2017, com base no roteiro a seguir indicado, sujeito à revisão de acordo com o progresso realizado:

- Conclusão dos processos de ZCL regionais até 2014
- Consolidação dos processos regionais na ZCL-C entre 2015 e 2016, sem mais discussão sobre os “acervos”
- Criação da ZCL-C até 2017

10. Os detalhes do Roteiro são discriminados a seguir:

**Figura 1: ORGANIGRAMA DO ROTEIRO**



\* A abordagem acima recomendada permite que outras CERs, se quiserem fazê-lo, se juntem como um mecanismo semelhante ao Tripartido de EAC-SADC-COMESA antes de realizar a ZCL-C. Contudo, a abordagem da primeira fase também deixa espaço suficiente para as CERs, que não pretendam constituir um mecanismo semelhante ao Tripartido de EAC-COMESA-SADC, se juntarem directamente à ZCL-C.

- i. A ZCL Tripartida de COMESA-EAC-SADC é encorajada a concluir a sua ZCL até 2014 e a garantir que os Estados Membros, que estão actualmente fora da ZCL das três CERs, se juntem para aderir e tornar-se parte da ZCL Tripartida;
- ii. As quatro outras CERs reconhecidas pela UA (CEDEAO, GEN-SAD, CEEAC e UMA) devem acelerar a conclusão das suas ZCLs até 2014 e devem também garantir que haja adesão dos seus Estados Membros que estão actualmente fora das ZCL. Essas CERs podem juntar-se e formar um mecanismo ou mecanismos paralelos semelhantes ao Tripartido de EAC-SADC-COMESA, ou aderir ao processo Tripartido;
- iii. Qualquer outro Estado Membro da UA fora das ZCL das 8 CERs reconhecidas pela UA deve aderir ao processo da ZCL-C até 2015;

iv. i, ii e iii acima levarão à criação de uma ZCL-C até 2017, com as negociações facilitadas pela CUA com o apoio das CERs, o que ocorrerá entre 2015 e 2016.

v. **Reserva de acervo:** Propõe-se que a ZCL-C tenha como base o acervo. Isto significa que a ZCL-C deve tomar como ponto de partida os actuais níveis de liberalização tarifária nas CERs. Assim, apoiar-se-á nos progressos feitos pelas CERs e permitirá a realização célere da ZCL-C.

11. A CUA será responsável pelo acompanhamento do processo de desenvolvimento de ZCLs dentro das CERs e entre elas. A CUA deverá igualmente fornecer orientação, liderança, apoio técnico e político, a fim de agilizar o processo de criação de ZCLs regionais e continentais. A este respeito, a CUA deverá;

- i. Realizar estudos com vista a proporcionar informações e análise baseada em evidências
- ii. Mobilizar o apoio de intervenientes para a realização de ZCL-C
- iii. Proporcionar uma plataforma para a partilha de experiências entre as ZCLs africanas

12. Os Estados Membros da UA serão responsáveis pela negociação das respectivas ZCLs nas CERs a que pertencem e da ZCL-C. As questões que devem ser negociadas são: regras de origem, planos de redução tarifária, supressão e eliminação de Barreiras Não-Tarifárias (BNT), procedimentos alfandegários e de trânsito e facilitação do comércio entre outros.

13. A assistência técnica será prestada por vários doadores e parceiros, conforme for necessário.

### **Arquitectura da ZCL-C**

14. A lentidão dos progressos para a integração do mercado da África pode ser atribuída a vários constrangimentos, incluindo a inadequação do quadro institucional/arquitectura para a realização deste importante objectivo. A dinamização do comércio intra-africano e aceleração da criação de uma ZCL Panafricana requer, por conseguinte, o aperfeiçoamento da arquitectura existente ou a introdução de uma nova arquitectura que leva em conta as realidades no terreno.

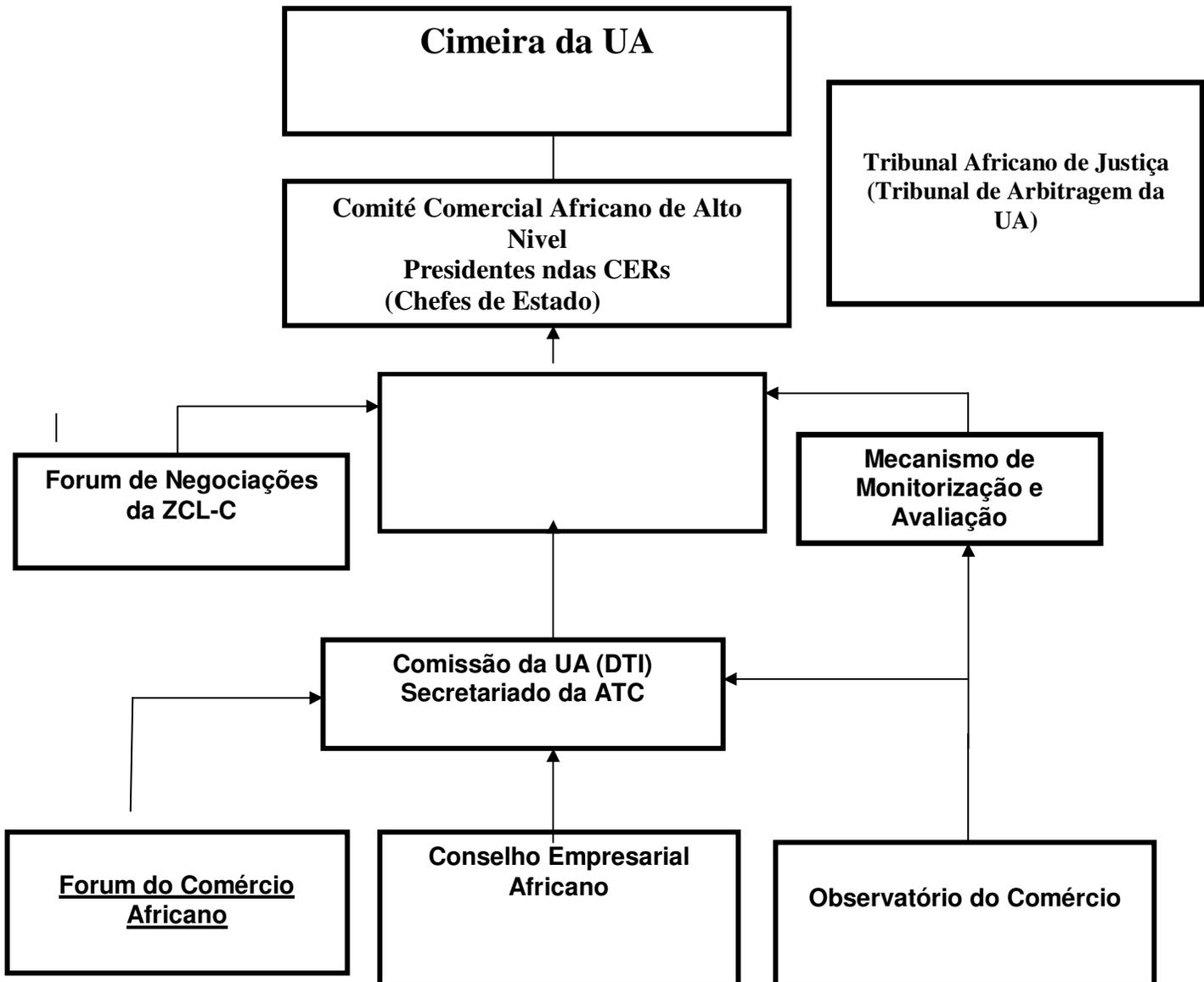
15. O roteiro de seis etapas no Tratado de Abuja prevê a criação da AEC ao longo de um período de 34 anos, de 1994 a 2028, durante o qual uma União Económica e Monetária em todo o continente terá sido totalmente instituída.

16. O quadro institucional, tal como previsto no Tratado de Abuja, para a integração do mercado da África não prevê explicitamente a criação de uma Zona de Comércio Livre Panafricana. Mais propriamente, a sua incidência na liberalização do comércio intra-africano, em termos da criação de ZCLs e Uniões Aduaneiras, tem sido sobre as RECS

que devem, na terceira das seis etapas do processo de criação de AEC, estabelecer Zonas de Comércio Livre através da eliminação de Barreiras Tarifárias e Não Tarifárias ao comércio intra-comunitário e a criação de uma União Aduaneira, por meio da adopção de uma tarifa externa comum. O ponto de partida da integração dos mercados a nível continental deve ser uma União Aduaneira e na quarta etapa, quando os sistemas tarifários e não tarifários entre as várias CERs forem harmonizados e uma tarifa externa comum adoptada para o continente. A supressão das barreiras ao comércio livre entre várias regiões não foi contemplada até que as várias CERs atinjam o estatuto de Uniões Aduaneiras.

17. A realização dos objectivos de aceleração da criação de uma ZCL Continental e a dinamização do comércio intra-africano requer o estabelecimento de uma estrutura de governação e mecanismos apropriados para a monitorização e avaliação dos progressos na implementação do Roteiro e os programas e actividades orientados para a realização dos objectivos. Além da Cimeira da União Africana, e o reforço do papel da CUA, os órgãos propostos na estrutura de governação (arquitectura) para a ZCL Continental e a dinamização do comércio intra-africano incluem uma Comissão de Alto Nível do Comércio Africano, a Conferência Conjunta dos Ministros do Comércio e das Finanças da UA, o Conselho Empresarial Africano, o Fórum Africano do Comércio, a Comissão de Resolução de Disputas e o Tribunal de Arbitragem da UA. O organograma que descreve a arquitectura da ZCL-C é apresentado a seguir.

**Figura 2: ARQUITECTURA DA ZCL-C**



### **Comissão do Comércio Africano de Alto Nível (HATC)**

18. Admite-se que o comércio é um motor fundamental para impulsionar o crescimento, o desenvolvimento, a expansão económica, a geração de emprego e a redução da pobreza. No entanto, em termos de hierarquia de importância e prioridade, o comércio parece ter tomado a sua verdadeira posição na política/processos de tomada de decisão em África, aos níveis nacional e regional. Assim, partindo da ênfase renovada na dinamização do comércio intra-africano e na necessidade de manter o ritmo estabelecido pelos líderes políticos africanos na Cimeira dedicada ao relançamento do comércio intra-africano, bem como o forte desejo de manter o foco na política comercial ao mais alto nível

de elaboração de políticas continentais, uma Comissão de Alto Nível do Comércio Africano (HATC) está a ser proposta.

19. Além disso, dado que a política comercial abrange vários sectores da economia, dos quais todos têm também influência directa no processo de integração, é necessário que uma nova perspectiva multi-sectorial seja adoptada nas questões de comércio e integração. O estabelecimento da Comissão do Comércio Africano (HATC) permitirá uma maior concentração coordenada, incluindo a partilha de experiência num organismo de alto nível sobre questões de comércio e integração. Essa concentração coordenada permitirá que a integração da África passe rapidamente da ZCL-C para níveis mais elevados e mais aprofundados.

20. A Comissão de Comércio Africano de Alto Nível (HATC) será composta por presidentes (Chefes de Estado e de Governo) das reconhecidas Comunidades Económicas Regionais da UA. A Comissão servirá como um órgão da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo e, nessa qualidade, desempenhará o papel de campeões para a aceleração da ZCL-C e o aumento do comércio intra-africano. A Comissão servirá igualmente de plataforma para o intercâmbio de experiências e melhores práticas, bem como para acção de coordenação e harmonização, com vista à realização da ZCL-C. A Comissão terá ainda a responsabilidade de supervisionar a implementação efectiva do Plano de Acção para impulsionar o comércio intra-africano. A HATC reunir-se-á uma vez por ano, na véspera da reunião da Cimeira da UA de Julho, a fim de analisar a implementação dos processos acima referidos e fazer recomendações à Cimeira.

### **Conferência de Ministros do Comércio da UA**

21. A realização bem-sucedida de uma ZCL continental implicará a eliminação de tarifas, o estabelecimento de regras de origem comuns, a harmonização e simplificação dos regulamentos e procedimentos aduaneiros, e a eliminação de barreiras não-tarifárias ao comércio intra-africano. Em muitos países africanos, estas são questões transversais. Por exemplo, a eliminação das barreiras tarifárias não é apenas uma questão comercial, mas também um problema de finanças públicas, uma vez que tem implicações para as receitas públicas. Também a administração aduaneira e, deste modo, as questões de facilitação do comércio estão sob a tutela dos Ministérios das Finanças, entre outros, em muitos países africanos. Por conseguinte, uma abordagem inter-ministerial é necessária para a implementação da ZCL continental da África.

22. A Conferência de Ministros do Comércio será o principal órgão Ministerial da UA, que apresentará um relatório ao HATC sobre questões relativas à implementação da agenda da ZCL continental e ao Plano de Acção. A mesma receberá e analisará os relatórios das Reuniões do Comité Técnico Aduaneiro, o Fórum do Comércio Africano, o Conselho Empresarial Africano, o Mecanismo Africano de Monitorização e Avaliação do Comércio.

## **A Comissão da União Africana**

23. Em todo o processo de criação da ZCL-C, a CUA irá coordenar e fornecer orientações gerais para as negociações sobre a ZCL-C e servir como secretariado para a implementação do processo. O Departamento de Comércio e Indústria será o principal ponto focal dentro da CUA para as actividades acima mencionadas e envolverá outros departamentos, em caso de necessidade. Ao assumir essa responsabilidade, a CUA deve colaborar estreitamente com as CERs, a CEA e o BAD. A Comissão deve também ser responsável pelo funcionamento eficaz do mecanismo de Monitorização e Avaliação, servindo como o secretariado da Comissão de Monitorização e Avaliação, que terá a responsabilidade de monitorização e avaliação dos processos de implementação da ZCL-C.

24. A gestão da implementação dos processos de ZCL-C, conforme detalhada no Roteiro, envolve enormes responsabilidades que estão a ser sobrecarregadas à Comissão da UA, para as quais actualmente não tem a capacidade necessária. Para a realização bem-sucedida das tarefas atribuídas, é necessário reforçar a Comissão da UA, sobretudo o Departamento de Comércio e Indústria, que servirá como o Secretariado da HATC.

## **O Conselho Empresarial Africano**

25. A arquitectura proposta para a ZCL-C prevê a criação de um Conselho Empresarial Africano, como uma plataforma continental necessária para agregar e articular os pontos de vista do sector privado nos processos de formulação de políticas continentais. O Conselho Empresarial deve desempenhar um papel consultivo nos processos de formulação de políticas continentais e comunicará as suas opiniões e posições através da Comissão da União Africana. Será constituído pelos Presidentes/representantes de associações abrangentes (regionais) / Conselhos Empresariais que representam os vários interesses do sector privado, como as Câmaras de Comércio e Indústria, as pequenas e médias empresas, mulheres empresárias e mulheres no comércio, associações sectoriais como bancárias e financeiras, agricultores etc. O Conselho pode ser convidado para participar nas reuniões da Conferência Conjunta dos Ministros de Comércio e Finanças na qualidade de Observador.

## **Comité Técnico Aduaneiro (CTC)**

26. Na actual estrutura de governação da UA, os Directores-Gerais das Administrações Aduaneiras em África reúnem-se regularmente como um Subcomité da Conferência dos Ministros do Comércio da UA. Embora não esteja demonstrado no organograma da estrutura proposta de governação de uma ZCL-C, o organismo existente transformar-se-á em Comité Técnico Aduaneiro (CTA) e ficará sob a dependência da Conferência Conjunta dos Ministros do Comércio e das Finanças da UA. Além dos Directores-Gerais/Chefes das Administrações Aduaneiras dos Estados Membros da UA, os membros da CTC incluirão Directores/Chefes de Departamentos/Divisões das Alfândegas da CUA e as CERs.

27. A CTC servirá como Comissão Técnica da Conferência Conjunta dos Ministros de Comércio e das Finanças da UA sobre questões relacionadas com a facilitação do

Comércio Intra-Africano. Neste sentido, a Comissão irá (i) desenvolver e apresentar propostas para a Conferência Conjunta sobre questões como as Regras de Origem (RO), regulamentos e procedimentos aduaneiros, procedimentos de trânsito, etc, e (ii) implementar as decisões dos órgãos dirigentes da UA sobre a facilitação do comércio intra-africano.

28. A Divisão das Alfândegas da CUA servirá como Secretariado da CTC.

### **O Fórum do Comércio Africano (FCA)**

29. O Fórum Africano do Comércio servirá como uma plataforma Panafricana para reflexão e debate sobre os avanços e desafios da integração dos mercados continentais. Será organizado anualmente pela CUA e CEA. Os participantes incluirão todos os intervenientes no desenvolvimento do comércio intra-africano: Estados-Membros; CERs; Representantes do sector privado continental e regional, sociedade civil e organizações das mulheres; Institutos de Pesquisa, Directores Gerais Executivos de grandes empresas transfronteiriças africanas; e parceiros de desenvolvimento.

30. Os resultados e recomendações do Fórum serão apresentados à Conferência dos Ministros do Comércio da UA para análise.

### **O MECANISMO DE MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO**

31. Para assegurar que o quadro estabelecido para a implementação da ZCL funcione eficazmente e realize os objectivos pretendidos, deve ser criado um Mecanismo de Monitorização e Avaliação, que visa desenvolver vários procedimentos para a monitorização, análise, apreciação e avaliação do processo de implementação. O mecanismo deve também servir como um "processo de alerta prévio", e como processo de formulação de recomendações, com base, entre outros, nos resultados das avaliações da implementação de programas e actividades.

32. O mecanismo proposto deve prever a criação de uma Comissão (Comissão de Monitorização e Avaliação) que é composta por: CUA, CERs, UNECA, BAD, Banco AFREXIM, Câmaras de Comércio e Indústria continentais e regionais. A Comissão terá a responsabilidade de submeter os relatórios sobre os processos de monitorização e avaliação à Conferência dos Ministros do Comércio. A Comissão reunir-se-á todas as vezes que forem consideradas necessárias.

33. No que diz respeito à monitorização, a UA e as CERs coordenarão as suas actividades para assegurar um acompanhamento eficaz de actividades e processos de implementação, com base, entre outros, em metas e objectivos, pontos de referência e marcos, prazos de execução para actividades e programas específicos. Os processos de monitorização adoptarão metodologias específicas que possam ser adequadas para o exercício ou processos específicos de monitorização, como visitas técnicas para as avaliações no local; exercícios de avaliação periódica, questionários para a obtenção de informações sobre os níveis de implementação, reuniões de coordenação, etc.

34. Deverá haver um Exercício de Revisão e Avaliação Global Estatutário, de dois em dois anos. A essência dessa revisão é permitir a avaliação do nível de implementação dos processos de ZCL, baseando-se, entre outros, nos resultados das actividades periódicas de monitorização e avaliação no período em análise, nos resultados dos processos de revisão para a implementação dos Programas de Integração Mínimos; resultados das reuniões de coordenação da UA/CERs, bem como informações do Observatório do Comércio.

35. O objectivo principal aqui é avaliar o nível de implementação, cumprimento de metas, pontos de referência e marcos, e os obstáculos que militam contra a aplicação ou realização dos objectivos fixados. Isso também irá permitir, se necessário, a revisão dos objectivos, metas, estratégias de implementação, bem como sugestões de medidas para corrigir os obstáculos identificados. O objectivo final é fazer recomendações resultantes dessa análise global aos Órgãos Dirigentes da UA, particularmente a Conferência dos Ministros do Comércio para apreciação.

36. A Comissão de Monitorização e Avaliação terá a responsabilidade de organizar o processo de avaliação global, enquanto a CUA proporcionará o Secretariado.

### **Observatório do Comércio Africano**

37. A eficácia da monitorização e avaliação da implementação do Plano de Acção, Roteiro, e Decisões dos Órgãos Dirigentes da UA sobre a ZCL continental e o Comércio Intra-Africano é essencial para o alargamento e aprofundamento da integração dos mercados africanos. Também requer a criação de um observatório de comércio funcional, cuja responsabilidade será a de reunir informações comerciais. Desempenhará um papel crucial como o banco de informações comerciais para o proposto processo de monitorização e avaliação e servirá como uma parte essencial do mecanismo de monitorização e avaliação. Neste sentido, o Observatório realizará o seguinte:

- Recolher nos Estados Membros e outras fontes, os dados estatísticos e informações relacionados com os níveis e estruturas de exportações e importações intra-africanas; Regras de Origem; níveis tarifários e estruturas; barreiras não-tarifárias; regulamentos do comércio, normas técnicas; etc.
- Analisar os dados estatísticos e informações do comércio para indicar tendências no comércio intra-africano.
- Criar um banco de dados para o comércio intra-africano, publicar/divulgar informações sobre o comércio intra-africano, e servir como o principal depositário de dados e informações sobre o comércio intra-africano.

38. O Observatório do Comércio Africano será localizado na CUA (Departamento de Comércio e Indústria), e deverá submeter o relatório das suas actividades à Conferência dos Ministros do Comércio da UA.

### **Mecanismo de Resolução de Disputas e de Aplicação dos Acordos da ZCL-C**

39. Os Acordos da ZCL continental implicarão a atribuição de direitos e obrigações às partes. No processo de implementação dos Acordos, podem surgir disputas. Deve haver, por conseguinte, um mecanismo para a interpretação dos Acordos, para a aplicação dos direitos e obrigações, e determinação de sanções pelo não cumprimento dos acordos.

40. Para a resolução eficaz de disputas, deve haver um mecanismo para negociações bilaterais entre os Estados Membros em causa para a reconciliação, através de uma Comissão de Resolução de Disputas (DSC), sob pena das disputas poderem então ser submetidas ao Tribunal de Arbitragem da UA.

41. O Tribunal Arbitral da UA funcionará sob os auspícios do Tribunal Africano de Justiça. O tribunal será a mais alta instância judicial de resolução de litígios no âmbito da ZCL-C. O Tribunal deverá manter-se independente tanto da Cimeira como do Comité de Alto Nível, mas as suas decisões devem ser tomadas em conta pela Cimeira, para fins de execução.

42. A Comissão de Resolução de Disputas será o primeiro porto de escala para a reconciliação das partes em quaisquer litígios decorrentes da implementação da ZCL-C. Deve receber notificações de disputas dos Estados Membros através da CUA. Se um Estado Membro não estiver satisfeito com as conclusões e recomendações da DSC, o Membro terá o direito de recorrer ao Tribunal de Arbitragem da UA.

### **Aplicação do Acordo de ZCL-C**

43. Propõe-se que um mecanismo adequado sob a forma de sanções seja previsto no acordo de ZCL-C pelo não cumprimento das obrigações estabelecidas.

### **PRÓXIMAS ETAPAS: Programa de Trabalho Futuro**

44. Na sequência da adopção do presente Roteiro e Arquitectura pela Conferência de Ministros do Comércio e posterior aprovação pela Cimeira da UA, um plano de implementação e modalidades para a realização dos processos da ZCL-C serão desenvolvidos incluirão o seguinte:

- Modalidades
- Determinação do abrandamento das tarifas
- Harmonização das Regras de Origem
- Simplificação dos Procedimentos Aduaneiros e Nomenclatura
- Eliminação de Barreiras Não-tarifárias
- Concepção de mecanismos de defesa comercial adequados
- Mecanismo de Ajustamento dos Custos

## ANEXO I

### **I. CASO PORMENORIZADO DA CRIAÇÃO DA ZONA DE COMÉRCIO LIVRE CONTINENTAL**

1. Para conceber uma ZCL Africana, é importante começar com o básico. Portanto, é necessário elaborar um roteiro que identifica os elementos básicos que são essenciais para concretizar a ZCL. Quais são alguns dos elementos básicos? São medidas práticas como a supressão de tarifas entre os países africanos; a harmonização das regras de origem; a eliminação de barreiras não-tarifárias; a definição de medidas de salvaguarda; e mecanismos de resolução de disputas. Um adicional fundamental é a definição de um mecanismo institucional para conduzir a criação da ZCL.

2. O roteiro exige uma apreciação realista das condições iniciais. Então, quais são as condições iniciais em termos de comércio e protecção no caso africano? Qual é o nível actual do comércio entre os países africanos? Será que os países africanos proporcionam a cada um outras condições de acesso aos mercados que são consistentes com o objectivo estabelecido de reforçar o comércio intra-africano? O comércio intra-africano é, em média, 10-12 por cento. Mas como mostra o Quadro 1 a seguir, para alguns países africanos, o comércio na região constitui uma parte significativa das suas exportações.

**Quadro 1: Participação de exportações para outros países africanos  
 (média 1995-2008)**

País	Média	País	Média
Mali	71.7	Botswana	17.2
Burkina Faso	60.0	Etiópia	15.8
Ruanda	56.5	Burundi	14.7
Niger	48.1	África do Sul	13.4
Quênia	45.3	Camarões	11.4
Suazilândia	44.2	Nigéria	9.2
Zimbabué	42.3	Tunisia	8.5
Togo	41.5	RCA	8.5
Senegal	41.3	Egipto	7.0
Gambia	39.7	Maurícias	6.8
Namibia	39.6	Madagáscar	6.7
Gana	34.2	Mauritânia	5.9
Uganda	31.6	Guiné	5.2
Lesoto	27.6	Marrocos	4.8
Zâmbia	27.3	São Tomé	4.6
Cote d'Ivoire	27.0	Gabão	3.3
Tanzânia	25.3	Sudão	2.9
Malawi	22.7	Argélia	2.4
Moçambique	20.4	Comores	2.2
Benin	19.5	Seychelles	1.8

**Fonte: Cálculos baseados na base de dados de COMTRADE**

3. Este nível de comércio intra-africano poderia ser impulsionado de forma significativa através de uma ZCL continental. É realista imaginar que se nada se alterar, uma ZCL poderá contribuir dentro de período muito curto para a duplicação do nível do comércio intra-africano. Para demonstrar este ponto, utilizando alguns dados desagregados disponíveis em 2004, constata-se que a protecção do comércio nas economias africanas é relativamente elevada, com uma média de tarifa aplicada de 8,7 por cento. O Quadro 2 mostra a média da protecção específica que os países africanos impõem aos outros países africanos e também ao resto do Mundo.

**Quadro 2: Média da protecção imposta sobre importações e exportações africanas**

	Protection imposed on imports from Africa			Protection faced on exports to Africa		
	Agriculture	Non-Agriculture	All sectors	Agriculture	Non-Agriculture	All sectors
Angola & DRC	15.3%	10.4%	8.6%	17.2%	1.8%	5.3%
Ethiopia	21.9%	11.6%	12.4%	20.2%	17.1%	2.4%
Madagascar	4.0%	1.5%	12.0%	13.4%	5.1%	7.7%
Malawi	10.1%	8.2%	0.5%	3.5%	5.6%	11.1%
Mauritius	18.7%	12.4%	0.8%	4.3%	3.9%	12.4%
Mozambique	15.2%	7.8%	0.8%	13.4%	6.7%	4.1%
Tanzania	19.5%	10.3%	4.7%	21.9%	10.8%	9.2%
Uganda	5.7%	4.4%	11.3%	8.2%	8.4%	15.2%
Zambia	11.5%	8.2%	11.0%	6.7%	4.9%	13.0%
Zimbabwe	21.5%	11.1%	12.5%	5.3%	1.2%	5.4%
Rest of Eastern Africa	14.2%	10.9%	28.1%	8.8%	7.1%	2.2%
Botswana	0.9%	0.3%	2.6%	18.3%	10.7%	5.3%
South Africa	2.2%	0.6%	6.5%	21.6%	11.2%	8.6%
Rest of South African Customs Union	3.5%	0.3%	14.8%	9.1%	2.2%	9.6%
Egypt	5.9%	4.5%	11.4%	13.5%	8.3%	2.1%
Morocco	14.6%	10.7%	13.3%	22.4%	9.5%	19.5%
Tunisia	27.0%	8.4%	1.8%	19.9%	11.7%	8.9%
Rest of North Africa	12.1%	12.6%	8.4%	30.9%	5.2%	4.1%
Nigeria	46.9%	25.0%	13.8%	15.8%	2.1%	4.0%
Senegal	4.4%	2.2%	9.4%	8.3%	4.4%	10.1%
Rest of Western Africa	8.0%	5.9%	11.7%	7.8%	9.1%	15.4%
Central Africa	22.8%	12.3%	4.6%	11.4%	9.4%	8.3%
<b>AFRICA</b>	<b>12.4%</b>	<b>7.8%</b>	<b>8.7%</b>	<b>12.4%</b>	<b>7.8%</b>	<b>8.7%</b>

Fonte: Cálculos da UNECA baseados no software TASTE e base de dados MAcMapHS6v2

4. Uma análise minuciosa do Quadro 2 mostra-nos que o comércio intra-africano na agricultura enfrenta uma taxa de protecção mais elevada do que o sector não agrícola.

Quase todos os países africanos e sub-regiões impõem tarifas mais elevadas sobre as importações agrícolas provenientes de outros países africanos, o que sugere que o roteiro para a criação de uma ZCL Africana deve prestar muita atenção ao comércio agrícola intra-africano. A ZCL pode ser determinante para o próprio sustento da África. Porém a verdadeira conclusão mais negativa deduzida do Quadro 2 é que dois terços dos países africanos ou são mais proteccionistas do que a África em geral, ou enfrentam condições mais restritivas de acesso aos mercados dentro da África, do que a média da situação. Isto significa que uma ZCL, mesmo que progressivamente elimine essas barreiras, pode proporcionar ganhos económicos e sociais significativos para a África. Como o Documento Temático elaborado para a Cimeira da UA de Janeiro de 2012 demonstra, a eliminação dessas barreiras tarifárias não será suficiente. Há outras áreas prioritárias como a redução de custos comerciais que devem ser abordadas.

5. Enquanto o Quadro 2 mostra que o comércio intra-africano na agricultura é limitado pela protecção imposta pelos países sobre os outros países africanos, o potencial de diversificação e de produção é também prejudicado pela média da protecção de 7,8 por cento aplicada à média do sector não agrícola intra-africano. Contudo, considerando os factos, é evidente que uma análise mais aprofundada dos dados do comércio africano demonstra que há mais sofisticação nos produtos intra-africanos comercializados do que no que a África exporta para o resto do mundo. Em outras palavras, há evidências de que, apesar do actual nível de protecção intra-africana sobre produtos não-agrícolas, as exportações consideradas no Quadro 1 como sendo a participação das exportações de cada país dentro da África, são mais sofisticadas do que a parte restante que é enviada para o resto do mundo.

6. Nas constatações preliminares de um estudo encomendado pela UNECA, Githinji e Olugbenga (2011) analisaram as 5 principais exportações para uma amostra seleccionada de países africanos. Em cada caso, analisaram o valor das 5 principais exportações de cada país para a África e para o resto do mundo. Para os nossos propósitos, podemos incidir nos países que comercializam mais com os outros países africanos, por exemplo, Gana e Quénia. Em 2008, as exportações de Gana para a África representaram 52 por cento das suas exportações, enquanto a mesma estatística para o Quénia foi de 46 por cento.

### Quadro 3: Cinco Principais Exportações segundo o Valor (2008) para a África e o resto do Mundo

5 principais exportações do Gana para o resto do mundo	5 principais exportações do Gana para a África
Ouro, formas semi-manufacturadas	Ouro, formas semi-manufacturadas
Grãos de cacau, inteiros ou partidos, crus ou torrados	Peças de máquinas, não eléctricas
Castanhas de cajú, frescas ou secas	Contraplacado, madeira resinosa
Ouro em formato bruto	Painéis, madeira laminada
Madeira cortada, de espécie folhosa	Chapas, placas, lâminas de liga de alumínio
5 Principais exportações do Quénia para o resto do mundo	5 Principais exportações do Quénia para a África
Chá, preto em embalagens	Chá, preto em embalagens
Flores cortadas e botões de flores, frescos	Petróleo, betuminoso, produtos de destilação
Legumes, frescos ou congelados	Cimento Portland, excepto cimento branco
Flores cortadas e botões de flores, secos	Cigarros que contêm tabaco
Café, não torrado e não descafeinado	Medicamentos, em dosagem

**Fontes: Base de dados de COMTRADE**

7. É evidente no Quadro 3 que as exportações de Gana para a África são principalmente artigos manufacturados, em vez de produtos em bruto. Com Quénia acontece a mesma coisa. As suas principais exportações para a África, com excepção do chá preto, são produtos manufacturados. O que a análise do Quadro 3 mostra, é que as exportações para os outros países africanos podem ser mais sofisticados do que as exportações africanas para o resto do mundo. E é nisso que reside a questão de transformação e diversificação. Sem aprofundar muito na explicação das razões, a mensagem que resulta é que o destino das exportações de um país tem um impacto sobre o tipo (ou sofisticação) das suas exportações. A implicação é que a supressão dos restantes obstáculos ao comércio intra-africano, como as tarifas médias aplicadas podem ajudar os países africanos a industrializar. Em outras palavras, o roteiro de ZCL também deve ser bem fundamentado pelo objectivo da industrialização da África.

8. Tendo em conta o exposto, pode-se dizer que, devido às condições iniciais, uma ZCL Africana pode ajudar a eliminar as barreiras comerciais remanescentes; impulsionar comércio intra-africano, e apoiar a industrialização da África. Mas uma questão interessante que o Documento Temático para a Cimeira suscita é a arquitectura dessa ZCL. Embora isso

seja discutido num documento separado, é possível esclarecer sobre o comércio e a estrutura de protecção entre ZCLs regionais e uma ZCL continental. Apresentamos algumas ideias no Quadro 4 abaixo, obtidas de um trabalho em curso da UNECA, CUA e BAD no contexto da Avaliação da Integração Regional nas séries Africa Report:

**Quadro 4: Comércio, protecção e receitas tarifárias antes das reformas do comércio, e mudanças na protecção após a criação das ZCL regionais e ZCL continental**

Exporter	Importer	Before Trade Reforms (2004)					After Regional FTAs	After Continental FTAs	
		Trade (million USD)	Share of exports within Africa	Share of exports in Africa's total exports	Share in exports in World's total exports	Ad Valorem Equivalent (AVE) Tariff	Tariff Revenues (million USD)	Change in AVE Tariff (as compared to 2004)	Change in AVE Tariff (as compared to 2004)
S-E FTA group	S-E FTA group	8541	47.1%			7.7%	653	100.0%	100.0%
N-W-C FTA group	N-W-C FTA group	5251	28.9%			8.2%	430	100.0%	100.0%
S-E FTA group	N-W-C FTA group	2521	13.9%			16.5%	417	0.0%	100.0%
N-W-C FTA group	S-E FTA group	1827	10.1%			4.3%	78	0.0%	100.0%
<b>AFRICA TOTAL</b>	<b>AFRICA TOTAL</b>	<b>18140</b>	<b>100.0%</b>	<b>7.9%</b>		<b>8.7%</b>	<b>1578</b>	<b>68.7%</b>	<b>100.0%</b>
S-E FTA group	RoW (non-Africa)	90162		39.3%		3.6%	3283	0.0%	0.0%
N-W-C FTA group	RoW (non-Africa)	121409		52.9%		1.7%	2092	0.0%	0.0%
<b>AFRICA TOTAL</b>	<b>WORLD TOTAL</b>	<b>229712</b>		<b>100.0%</b>	<b>2.8%</b>				
RoW (non-Africa)	S-E FTA group	92709			1.1%	10.0%	9237	0.0%	0.0%
RoW (non-Africa)	N-W-C FTA group	96119			1.2%	17.1%	16415	0.0%	0.0%
RoW (non-Africa)	RoW (non-Africa)	7878099			95.0%	3.2%	251391	0.0%	0.0%
<b>WORLD TOTAL</b>	<b>WORLD TOTAL</b>	<b>8296638</b>			<b>100%</b>	<b>3.4%</b>	<b>283996</b>	<b>0.3%</b>	<b>0.3%</b>

**Fonte: Cálculos da UNECA baseados no software TASTE e base de dados MAcMapHS6v2**

9. O mundo descrito no Quadro 4, em termos de protecção tarifária, embora um pouco diferente do mundo de hoje, permite-nos ter uma ideia do que as arquitecturas das várias ZCLs podem realizar. O Quadro 4 assume que existem dois grupos regionais: ZCL de COMESA, EAC, SADC e IGAD ou grupo de ZCL de S-E e ZCL de CEDEAO, CENSAD, CEEAC e UMA ou grupo de ZCL de N-W-C. Podem ser deduzidos do Quadro 4 os seguintes factos: Primeiro, nestes dois grupos regionais, a média da protecção global é quase tão alta como a média continental: 7,7 por cento no grupo de ZCL de S-E; 8,2 por cento no grupo de ZCL de N-W-C e 8,7 por cento para a África como um todo. Segundo, há um nível muito elevado de protecção actualmente que inibe o comércio entre os dois agrupamentos. O grupo de ZCL de N-W-C impõe uma tarifa média global de 16,5 por cento para as suas importações a partir do grupo de ZCL de S-E. Terceiro, a criação de ZCL nas duas regiões simultaneamente reduziria a protecção global da África em 68,7 por cento. Isto significa que a média da protecção do comércio intra-africano desceria de 8,7 por cento para 2,7 por cento, o que incentivaria os fluxos comerciais entre os dois blocos

regionais. No entanto, e este é o quarto ponto, a criação de ZCL regionais pode não ser suficiente para promover o comércio ideal. Uma ZCL continental parece ser um óptimo resultado que deve ser alcançado mais cedo ou mais tarde com os benefícios a serem realizados. Além disso, a mudança de ZCL regionais para ZCL continental terá poucas implicações nas receitas para os governos africanos.

## ANEXO II: ARQUITECTURA PARA A ZONA DE COMÉRCIO LIVRE CONTINENTAL

### A. INTRODUÇÃO

Os Chefes de Estado e de Governo da União Africana adoptaram e estão prosseguir a integração regional como uma estratégia global de desenvolvimento continental. A nível continental, a visão é realizar uma Comunidade Económica Africana (AEC) durante um período que abrange seis etapas sucessivas que envolvem o reforço da cooperação sectorial e criação de zonas de comércio livre regionais, uma união aduaneira continental, um mercado comum, e uma união monetária e económica. A justificação desta abordagem gradual é que a visão da integração deve ser a primeira a ser consolidada a nível regional, através da criação e reforço das Comunidades Económicas Regionais (CERs), que acabarão por se fundir na AEC. (Ver Caixa 1 para uma breve análise das etapas fundamentais para a AEC.)

#### Caixa 1: Fases da AEC

Instituída nos termos do Tratado de Abuja, assinada em 1991 e com entrada em vigor em 1994, a AEC foi concebida para ser criada em seis fases:

1. Criação de blocos regionais nas regiões onde ainda não existem (a ser concluída em 1999)
2. Reforço da integração intra-CERs e harmonização entre as CERs (a ser concluída em 2007)
3. Criação de uma zona de comércio livre e união aduaneira em cada bloco regional (a ser concluída em 2017)
4. Criação de uma União Aduaneira a nível do continente, e também uma Zona de Comércio Livre (a ser concluída em 2019)
5. Criação de um Mercado Comum Africano a nível do continente (a ser concluída em 2023)
6. Criação de uma União Económica e Monetária a nível do continente (e também uma união monetária) e Parlamento Pan-Africano (a ser concluída em 2028)

Actualmente, pelas razões descritas no Documento Temático, os líderes africanos e os intervenientes estão mais do que nunca interessados em acelerar o ritmo dos progressos para a AEC através de uma maior harmonização entre as CERs e iniciativas de convergência, como a ZCL tripartida de COMESA-EAC-SADC. Esta ZCL Tripartida reúne 26 países africanos, uma população associada de 530 milhões de pessoas e um PIB total de 630 mil milhões \$EU, que representam mais de 50 por cento das economias de África. Esta Iniciativa Tripartida galvanizou o interesse dos dirigentes de África para uma ZCL Continental muito mais ampla: Assim, os Ministros do Comércio da UA, na sua 6ª Sessão Ordinária realizada em Kigali, em Novembro de 2010, recomendaram a aceleração da criação de uma ZCL Africana, que foi aprovada pela liderança política suprema de

África, os Chefes de Estado e de Governo da União Africana (durante a sua Cimeira de Janeiro 2011 em Adis Abeba).

O objectivo do presente Anexo do “Documento Temático” é apresentar as principais componentes e etapas para o estabelecimento da ZCL Continental.

## **B. PRINCIPAIS COMPONENTES E ETAPAS PARA O ESTABELECIMENTO DA ZCLC**

### **1. Objectivos da ZCLC**

- Criar um mercado continental único de bens e serviços, com livre circulação de pessoas de negócios e investimentos, e assim preparar o caminho para a aceleração do estabelecimento da União Aduaneira Continental e da União Aduaneira Africana.
- Expandir o comércio intra-africano através de uma melhor harmonização e coordenação da liberalização do comércio e regimes e instrumentos de facilitação nas CERs e em toda a África em geral.
- Resolver os problemas de sobreposição e múltiplas adesões e acelerar os processos de integração regional e continental.
- Aumentar a competitividade a nível industrial e empresarial através da exploração de oportunidades para a produção de escala, acesso ao mercado continental e melhor redistribuição dos recursos.

### **2. Princípios**

- Processo a ser conduzido pela CUA, CERs e Estados-membros/Estados Parceiros, com grande envolvimento de todos os intervenientes (sector privado, sociedade civil etc.).
- Estudos de referência que levam em conta (e se baseiam em) ZCLs das CERs existentes.
- Reciprocidade, o que implica que não há cláusulas adicionais abertas.
- Liberalização substancial estabelecida numa base de isenção de tarifas e de quotas
- Flexibilidade e tratamento especial e diferenciado, tendo em conta as necessidades e preocupações especiais das economias mais fracas

### **3. Estrutura da Governação**

- Com base na Iniciativa Tripartida, propõe-se a criação de um Grupo de Trabalho Continental, liderado pela Comissão da UA e Directores Executivos das CERs, responsável pela encomenda de estudos de referência e documentos necessários para o estabelecimento da ZCLC, e pela condução do processo.