



Dinamismo da Economia Azul moçambicana

A economia azul em Moçambique apresenta-se como um dos sectores mais dinâmicos nos últimos anos, resistindo às crises soberanas e pandémicas recentes. É também uma área onde a parceria dos sectores público e privado tem potenciado um elevado crescimento, permitindo a criação de postos de trabalho, a recepção de divisas pela exportação e um rendimento crescente para o Governo de Moçambique, por via das *joint ventures* portuárias existentes e das licenças pesqueiras atribuídas.

A economia azul moçambicana tem-se centrado sobretudo no dinamismo do sector portuário e do sector pesqueiro, embora se estime que o transporte marítimo possa vir a crescer nos próximos anos, quer com o aumento da cabotagem marítima, quer por via da exploração do gás *offshore*.

Com base nos últimos números disponibilizados pelo Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas de Moçambique, o sector das pescas contribui com cerca de 3% do PIB moçambicano, com uma produção total estimada em cerca de 450 mil toneladas (2022), das quais a pesca de pequena escala contribui com cerca de 90%, a pesca industrial e semi-industrial com cerca de 10% e a actividade de aquacultura em estado emergente com cerca de 1%. Em rendimento económico, a relevância centra-se na pescaria de camarão de águas pouco profundas (cerca de 80%), ao que se segue a pescaria da gamba (cerca de 10%), a Kapenta (sardinha de água doce) com cerca de 5% e o restante provém da aquacultura, principalmente da cultura do camarão marinho e das pescarias de caranguejo e de peixe de profundidade. O número de licenças para pesca industrial e semi-industrial rondará as quase 500 (a números de 2022).

A Espanha, que era o principal destino das exportações do pescado através da sua empresa Pescanova, tem vindo a ser substituída pela China, Portugal e França, principalmente para os mariscos. O Zimbabué é o principal destino da Kapenta. Historicamente, nos últimos anos, em média, a exportação de pescado contribuiu com cerca de 80 milhões de USD anuais para Moçambique.

Outro sector muito dinâmico é o sector portuário. Os principais portos são Nacala, Beira e Maputo. No total, em média nos últimos anos, segundo as estatísticas da CFM (Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique), terão sido responsáveis por cerca de 40 milhões de toneladas de carga/ano, sendo que o Porto de Maputo é responsável por quase metade, com um trânsito de cerca de 2 mil navios por ano. Em especial, os Portos de Cabo Delgado (PCD) detêm uma participação de 50% do CFM, dedicando-se à construção e exploração dos Terminais Específicos de Óleo e Gás dos Portos de Pemba e Palma.

PORTO DE NACALA

O Porto de Nacala, sob gestão directa dos CFM desde o início de 2020, localiza-se no extremo sul da baía de Bengo e, devido à profundidade das suas águas, apresenta condições excepcionais de navegabilidade, o que permite a entrada/saída de navios sem limitação de calado, 24 horas por dia, e não necessita de dragagem. Estas características conferem-lhe a classificação de maior porto natural de águas profundas da costa oriental de África.

O Porto de Nacala conta com um terminal de carga geral capacitado para manusear 2 milhões de toneladas anualmente; possui oito armazéns com uma superfície total de 21.000 metros quadrados e é servido por nove guindastes eléctricos de 5 a 20 toneladas, três empilhadoras de 5 toneladas, duas evacuadoras para cereais de 40 Tons/hora cada e quatro garras de 2,5 m³; um terminal de contentores com 327 metros de comprimento e 15 metros de profundidade, 30.000 TEU anuais de capacidade de manuseamento e



José Luís Moreira da Silva
SRS ADVOCADOS



Nazir Bhikha
BHIKHA & POPAT ADVOCADOS

62.000 metros quadrados de área pavimentada para o armazenamento de 2.750 contentores, servido por quatro empilhadoras de 42 Tons com *spreaders* telescópicos para contentores de 20 e 40 pés; um pórtico de parque de 25 Tons para contentores de 20 pés; um guindaste de 22 Tons e 21 tomadas para frigoríficos. O Porto de Nacala dispõe, também, de um terminal para granéis líquidos ligado aos depósitos de combustíveis da BP-Moçambique (18.000 toneladas) e da PETROMOC (35.000 toneladas) por um *pipeline* de 3,5 km e ainda depósitos com uma capacidade total de 2.400 toneladas para óleos de palma e alimentares, da Lever Brothers do Malawi.

PORTO DA BEIRA

O Porto da Beira está localizado na costa leste do continente africano, a 20 km do mar aberto e à esquerda do estuário do Púnguè. Possui 12 cais, cujas profundidades variam entre oito e dez metros. O seu canal de acesso tem uma largura mínima de 135 metros em secções rectas e na curva de Macuti a largura varia de 200 a 300 metros, enquanto o comprimento do canal de acesso é de 28 km. Quanto às profundidades dos cais, estes variam de 10 metros na Carga Geral, inclusive a de carvão (TCC8), 12 metros no terminal de contentores e no terminal de petróleo é de 13,5 metros.

No Porto da Beira existem várias concessões: a da CdM Comelder de Moçambique, dedicada à exploração dos Terminais de Carga Geral e de Contentores - Beira, com uma participação do CFM de 33%; a da Beira Grain Terminal (BGT), dedicada à construção e exploração do Terminal de Cereais no Porto da Beira, contando com uma participação do CFM de 15%; e a da Technoshore (TS), dedicada à implementação do projecto de instalação do braço de carga de GPL (Gás de Petróleo Liquefeito) na Ponte Cais 12 do Porto da Beira e à respectiva tubagem e operação, tendo uma participação do CFM de 15%.

PORTO DE MAPUTO

O Porto de Maputo, gerido pela Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC), concessionária do Porto de Maputo, contando com uma participação do CFM de 49%, está localizado a sudoeste de Moçambique e a sul do canal de Moçambique.

Está situado na margem esquerda do rio Matola e é composto por duas importantes áreas: Porto Comercial de Maputo e complexo industrial da Matola. O acesso ao porto é feito através de dois canais, o da Xefina e o da Polana, cujas extensões são, respectivamente, 9,3 km e 7,5 km. Estes canais têm uma profundidade entre 11 e 14 metros. O acesso ao Cais de Minério da Matola é feito através do canal do mesmo nome, com uma extensão de 3.100 metros e uma profundidade de nove metros, em condições normais, e 12,9 metros durante as marés vivas.

O Porto de Maputo é composto pelos terminais de Pesca, de Cabotagem, de Carga Geral, de Carvão, de Fruta, de Açúcar, de Contentores, de Aço e, ainda, por tanques de melão, com um comprimento de cerca de 3.876 metros. Por seu turno, o Cais de Minério é composto pelos terminais de Carvão, de Petróleos, de Cereais e de Alumínio, com um comprimento global de 865 metros. Actualmente, o Porto de Maputo possui uma capacidade global de manuseamento de carga de aproximadamente 17.000.000 toneladas métricas por ano.

Deve ainda referir-se o novo projeto do Porto de Macusse, desenvolvido actualmente pela Thai Moçambique Logística, com uma participação do CFM de 20%, dedicando-se à construção e exploração das infra-estruturas da linha ferroviária Chitima-Moatize-Macuse nas Províncias de Tete e Zambézia e ao Porto de Macuse no distrito de Namacurra, Província da Zambézia.

A terminar, permitimo-nos salientar os grandes investimentos que têm sido feitos nos últimos anos neste sector portuário, com grandes atividades de dragagens, nomeadamente no Porto de Maputo e no Porto da Beira, em valores superiores a 100 milhões de USD, e as grandes obras nos terraplenos do Porto de Maputo em curso, para além de outros investimentos em equipamentos, tudo potenciando estas infra-estruturas para o futuro.

O Governo de Moçambique tem vindo também a investir fortemente na melhoria do quadro legislativo do sector, estando em preparação uma lei dos Portos, que vai unificar e sistematizar as leis dispersas do sector e modernizar o quadro regulatório, igualmente com a criação de um novo regulador logístico e marítimo-portuário.

Fica, assim, evidente a dinâmica da economia azul em Moçambique e do seu pujante futuro, aberto à iniciativa económica privada internacional. ♦