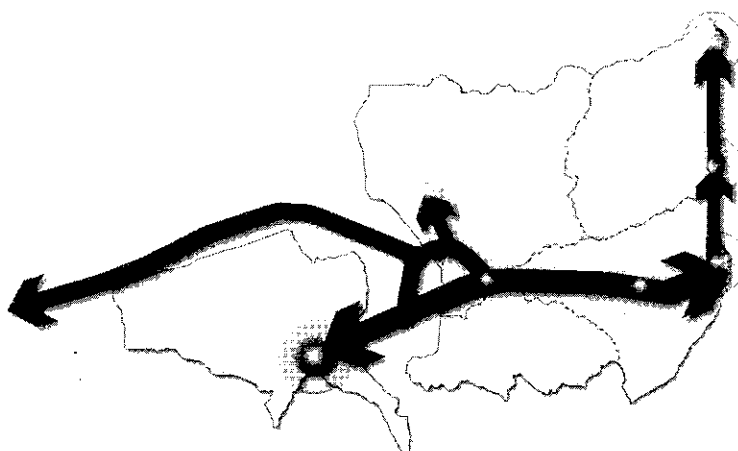


Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD)
Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA)

O PROJECTO DAS
ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DO
**CORREDOR DE
NACALA**

NA
REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

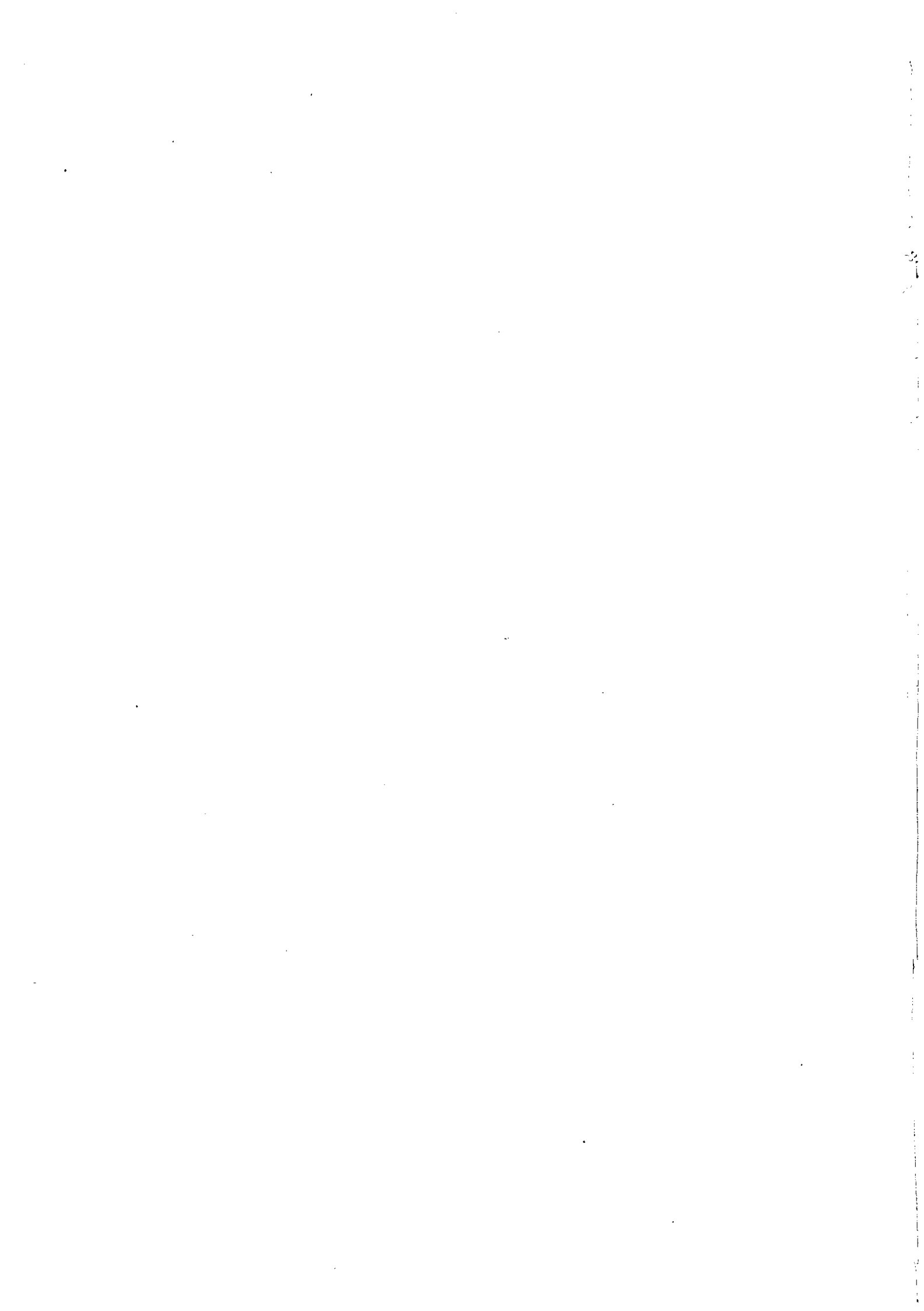


PEDEC-NACALA

Draft do Relatório das Estratégias do PEDEC – Versão3
Volume 1: Texto Principal 1

Julho 2014

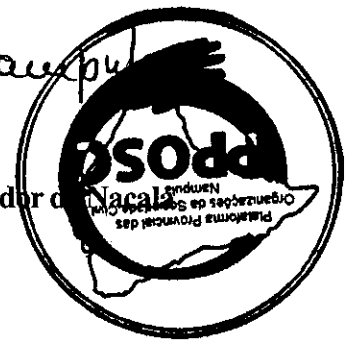
Oriental Consultants Co., Ltd.
RECS International Inc.
International Development Center of Japan
Kokusai Kogyo Co., Ltd.
Eight-Japan Engineering Consultants Inc.



Castilha da Plataforma Nacalu

Nárcya Chibewe

O Projecto das Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala
na República de Moçambique



Draft do Relatório das Estratégias do PEDEC
Texto Principal

ÍNDICE

Volume 1: Texto Principal 1

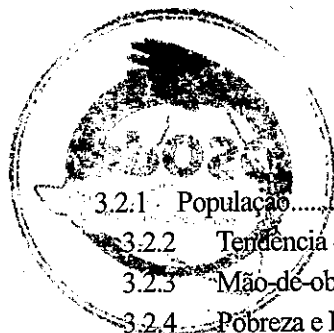
	Página
Lista de Tabelas.....	vii
Lista de Figuras.....	ix
Lista de Abreviaturas.....	xii

PARTE I INTRODUÇÃO

Capítulo 1 Introdução.....	1-1
1.1 PEDEC-Nacala	1-1
1.2 O Pano-de-Fundo do PEDEC-Nacala.....	1-2
1.3 As Metas e os Objectivos do PEDEC-Nacala	1-4
1.4 Os Princípios Norteadores do PEDEC-Nacala.....	1-5
1.5 A Abordagem do PEDEC-Nacala	1-8
1.6 A Área do Estudo (A Região do Corredor de Nacala)	1-10
1.7 O Enquadramento do Projecto e as Organizações.....	1-11
1.8 O Processo e o Cronograma para a Formulação das Estratégias do PEDEC.....	1-12
1.8.1 As Fases do PEDEC-Nacala.....	1-12
1.8.2 As Reuniões da Comissão Directiva (Steering Committee) e o Grupo de Trabalho.....	1-12
1.9 A Organização do Draft do Relatório de Estratégias do PEDEC.....	1-14

PARTE II AS CONDIÇÕES PRESENTES

Capítulo 2 Condições Actuais de Moçambique e Países Vizinhos.....	2-1
2.1 Condições Actuais de Moçambique	2-1
2.1.1 Situação Socioeconómica.....	2-1
2.1.2 Planos de Desenvolvimento Existentes a Nível Nacional	2-3
2.2 Moçambique e Países Vizinhos.....	2-4
2.3 Características Espaciais de Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala	2-5
2.4 Condições Actuais de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala.....	2-7
2.5 Actuais Condições da Zâmbia no Corredor de Nacala	2-9
2.6 Desenvolvimento dos Corredores Internacionais.....	2-13
Capítulo 3 Capítulo 3 Condições Actuais da Região do Corredor de Nacala	3-1
3.1 Condições Naturais e Recursos Hídricos da Região do Corredor de Nacala	3-1
3.2 Situação Socioeconómica da Região do Corredor de Nacala.....	3-5



3.2.1	População.....	3-5
3.2.2	Tendência do Crescimento Económico no Passado.....	3-6
3.2.3	Mão-de-obra.....	3-8
3.2.4	Póbreza e Desigualdade.....	3-9
3.3	Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala.....	3-11
3.4	Padrão Espacial da Região do Corredor de Nacala.....	3-14
3.4.1	Uso da Terra.....	3-14
3.4.2	Distribuição de Povoados.....	3-16
3.4.3	Rede de Transporte.....	3-16
3.4.4	Acessibilidade.....	3-18
3.4.5	Áreas de Concessão Mineral e Florestal.....	3-20
3.5	Características das Cinco Províncias.....	3-21
3.5.1	Resumo dos Principais Indicadores.....	3-21
3.5.2	Resumo sobre Cinco Províncias.....	3-23
Capítulo 4	Condições Actuais dos Sectores Económicos.....	4-1
4.1	Sector Agrícola.....	4-1
4.1.1	Condições Actuais do Sector Económico.....	4-1
4.1.2	Políticas e Programas para o Sector de Agricultura.....	4-5
4.2	Sector Florestal.....	4-7
4.2.1	Condições Actuais do Sector Florestal.....	4-7
4.2.2	Políticas e Programas para o Sector Florestal.....	4-8
4.3	Indústria de Mineração.....	4-10
4.3.1	Condições Actuais dos Recursos Minerais em Moçambique e na Região do Corredor de Nacala.....	4-10
4.3.2	Perspectivas Futuras do Sector de Mineração.....	4-13
4.4	Indústria de Processamento.....	4-15
4.4.1	Condições Actuais da Indústria de Processamento.....	4-15
4.4.2	Características por Província.....	4-16
4.5	Indústria de Logística.....	4-18
4.5.1	Condições Actuais da Indústria Logística.....	4-18
4.5.2	Quadro Institucional.....	4-19
4.5.3	Rede de Transporte e Logística.....	4-21
4.5.4	Volume de Carga.....	4-22
4.5.5	Operações Aduaneiras e Pontos de Fronteira.....	4-25
4.6	Sector de Turismo.....	4-27
4.6.1	Condições Actuais do Sector Turístico.....	4-27
4.6.2	Política e Planos para o Desenvolvimento Turístico.....	4-28
4.7	Promoção de Investimentos.....	4-30
4.7.1	Condições Actuais da Promoção de Investimentos.....	4-30
4.7.2	Leis e Medidas de Incentivo para a Promoção de Investimento.....	4-31
4.7.3	Clima de Investimento.....	4-32
4.7.4	Órgãos Relacionados com a Promoção de Investimento.....	4-33
4.7.5	Zona Económica Especial de Nacala.....	4-34

Capítulo 5 Condições Actuais da Infraestrutura.....	5-1
5.1 Estradas.....	5-1
5.1.1 Sistema e Política de Estradas.....	5-1
5.1.2 Condições Actuais das Estradas.....	5-3
5.1.3 Programas e Projectos Existentes para o Sector de Estradas.....	5-4
5.2 Caminhos-de-Ferro.....	5-7
5.2.1 Condições Actuais dos Caminhos-de-Ferro em Moçambique.....	5-7
5.2.2 Projectos em Curso e em Planificação para o Sector Ferroviário.....	5-9
5.3 Portos.....	5-11
5.3.1 Portos de Moçambique.....	5-11
5.3.2 Porto de Nacala.....	5-13
5.3.3 Porto de Pemba.....	5-17
5.3.4 Porto de Palma.....	5-19
5.4 Recursos Hídricos.....	5-21
5.4.1 Condições Actuais dos Recursos Hídricos.....	5-21
5.4.2 Metodologia de Estimativa da Demanda de Água.....	5-23
5.4.3 Cidade de Nampula - Bacia do Rio Monapo (Bacia No. 61).....	5-23
5.4.4 Cidade de Nacala Porto – em torno da Bacia do Rio Sanhute (Bacia No. 63).....	5-24
5.4.5 Cidade de Cuamba – Bacia do Rio Lúrio (Bacia No. 73).....	5-25
5.4.6 Cidade de Tete - Bacia do Rio Zambeze (Bacia No. 61).....	5-25
5.4.7 Cidade de Pemba – Bacia do Rio Muaguide (Bacia No. 78).....	5-25
5.4.8 Cidade de Lichinga – Bacia do Rio Rovuma (Bacia No. 95).....	5-26
5.5 Energia.....	5-27
5.5.1 Condições Actuais do Sector Energético.....	5-27
5.6 Telecomunicações.....	5-32
5.6.1 Condições Actuais do Sector de Telecomunicações em Moçambique.....	5-32
5.6.2 Condições Actuais do Serviço de Telecomunicações na Região do Corredor de Nacala.....	5-34
5.6.3 Projectos em Curso no Sector de Telecomunicações.....	5-34
5.6.4 Projectos em Planificação para o Sector de Telecomunicações.....	5-35
5.7 Abastecimento Rural de Água.....	5-36
5.7.1 Condições do Abastecimento Rural de Água.....	5-36
5.7.2 Sistema de Manutenção das Fontes de Água.....	5-37
5.7.3 Política e Órgãos Responsáveis pelo Abastecimento Rural de Água.....	5-37
5.7.4 Planos e Programas Existentes para o Abastecimento Rural de Água.....	5-38
Capítulo 6 Condições Actuais dos Principais Centros Urbanos.....	6-1
6.1 Introdução.....	6-1
6.2 Cidade de Nacala Porto e Distrito de Nacala-à-Velha.....	6-1
6.2.1 Situação Actual da Cidade de Nacala Porto e do Distrito de Nacala-à-Velha.....	6-1
6.2.2 Estrutura Urbana e Sistema de Transporte da Cidade de Nacala Porto e do Distrito de Nacala-à-Velha.....	6-1
6.2.3 Serviços Públicos de Necessidade Básica na Cidade de Nacala Porto e no Distrito de Nacala-à-Velha.....	6-3
6.2.4 Questões de Planeamento para a Cidade de Nacala Porto e o Distrito de Nacala-à-Velha.....	6-5
6.3 Cidade de Nampula e Seus Arredores.....	6-8

6.3.1	Situação Actual da Cidade de Nampula e Seus Arredores.....	6-8
6.3.2	Estrutura Urbana e Sistema de Transporte da Cidade de Nampula e Seus Arredores	6-9
6.3.3	Serviços Públicos de Necessidade Básica na Cidade de Nampula e nos Seus Arredores	6-11
6.3.4	Questões de Planeamento para a Cidade de Nampula e Seus Arredores.....	6-12
6.4	Cidade de Cuamba.....	6-14
6.4.1	Situação Actual da Cidade de Cuamba.....	6-14
6.4.2	Estrutura Urbana e Sistema de Transporte da Cidade de Cuamba.....	6-15
6.4.3	Serviços Públicos de Necessidade Básica na Cidade de Cuamba.....	6-16
6.4.4	Questões de Planeamento para a Cidade de Cuamba.....	6-16
6.5	Outros Centros Urbanos Principais.....	6-18
6.5.1	Cidade de Lichinga	6-18
6.5.2	Cidade de Pemba.....	6-21
Capítulo 7	Condições Actuais do Meio Ambiente.....	7-1
7.1	Situação Actual do Ambiente	7-1
7.1.1	Reservas Florestais e Desmatamento	7-1
7.1.2	Degradação dos Recursos Marinhos e Costeiros.....	7-1
7.1.3	Degradação do Terra.....	7-2
7.1.4	Gestão Inadequada dos Recursos Hídricos, Poluição da Água e Saneamento.....	7-2
7.1.5	Perda de Biodiversidade e Serviços de Ecossistema.....	7-2
7.1.6	Poluição do Ar (Poluição do Ar nos Ambientes Interior e Exterior).....	7-2
7.1.7	Carga Química.....	7-2
7.1.8	Uso Illegal e Insustentável da Vida Selvagem e Conflito Humano com a Vida Selvagem.....	7-3
7.1.9	Desertificação devido à Seca e Práticas de Limpeza da Terra	7-3
7.1.10	Agricultura.....	7-3
7.1.11	Riscos de Desastres.....	7-3
7.2	Quadro Institucional para o Ambiente.....	7-5
7.2.1	Estruturas Administrativas do Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental (MICOA).....	7-5
7.2.2	Comissão Nacional de Desenvolvimento Sustentável.....	7-6
7.2.3	Estrutura Administrativa das Direcções Provinciais.....	7-7
7.2.4	Outros Ministérios Relacionados com o Ambiente e Recursos Naturais	7-7
7.3	Quadros Legais e Políticas Relacionadas com o Ambiente.....	7-8
7.3.1	Quadros Legais e Políticas sobre o Ambiente.....	7-8
7.3.2	Ambiente nas Políticas/Planos de Desenvolvimento Nacionais e Políticas Sectoriais.....	7-10
7.3.3	Planos do Sector Ambiental	7-11
7.3.4	Sistema de Controlo da Poluição	7-11
7.3.5	Sistema de Conservação da Natureza.....	7-12
7.3.6	Sistema de Avaliação do Impacto Ambiental.....	7-14
7.3.7	Sistema de Avaliação Ambiental Estratégica	7-15
7.3.8	Mercado de Carbono e Aquecimento Global (MDL e REDD).....	7-16
7.3.9	Programa/Projectos de Desenvolvimento Sustentável.....	7-16
7.4	Iniciativas e Projectos/Programas em Curso.....	7-17
7.4.1	Iniciativa de Pobreza e Ambiente (IPA)	7-17
7.4.2	Pagamentos por Serviços Ambientais (PSA).....	7-18

Capítulo 8	Condições Actuais da Capacidade Social.....	8-1
8.1	Sector da Educação	8-1
8.1.1	Condições Actuais do Sector da Educação	8-1
8.1.2	Planos Estratégicos Existentes para o Sector da Educação.....	8-3
8.1.3	Esforços do Governo e Orçamentação para o Sector da Educação.....	8-3
8.2	Sector da Saúde	8-5
8.2.1	Condições Actuais do Sector da Saúde	8-5
8.2.2	Planos de Desenvolvimento Existentes para o Sector da Saúde.....	8-8
8.3	Desenvolvimento de Recursos Humanos para Sectores Económicos	8-10
8.3.1	Condições Actuais da Formação Técnica-profissional	8-10
8.4	Instituições e Organizações	8-13
8.4.1	Condições Actuais das Instituições e Organizações	8-13
8.4.2	Desafios	8-16
8.5	Situação Social	8-17
8.5.1	Introdução.....	8-17
8.5.2	Efeitos Esperados do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala.....	8-17
8.5.3	Condições Actuais da Estrutura Social.....	8-18
8.5.4	Condições Actuais das Actividades Económicas e Agrícolas, da Subsistência e do Uso da Terra	8-20
8.5.5	Condições Actuais da Disputa de Terras	8-22
8.5.6	Quadros Legais Existentes	8-23

Volume 2: Texto Principal 2

PARTE III VISÃO, METAS, OBJECTIVOS GLOBAIS E QUESTÕES GLOBAIS

- Capítulo 9 A Visão e as Metas de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala
Capítulo 10 Questões Globais

PARTE IV QUADRO PARA O DESENVOLVIMENTO

- Capítulo 11 Condições Existentes em Moçambique e Países Vizinhos
Capítulo 12 A Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala

PARTE V ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO

- Capítulo 13 Estratégias Globais de Desenvolvimento
Capítulo 14 Estratégias de Desenvolvimento de Sectores Económicos
Capítulo 15 Estratégias de Desenvolvimento do Sector de Infraestrutura
Capítulo 16 Estratégias de Desenvolvimento Urbano
Capítulo 17 Estratégias para a Gestão Ambiental
Capítulo 18 Estratégias de Desenvolvimento da Capacidade Social

PART VI PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO

- Capítulo 19 Programas, Projectos e Medidas Prioritários a serem Implementados até 2035
Capítulo 20 Plano de Acção para os Projectos de Alta Prioridade a Curto e Médio Prazo

PARTE VII AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

- Capítulo 21 Avaliação Ambiental Estratégica

APÊNDICES

- Apêndice A Trabalhos de Apoio
Apêndice B Actividades de Desenvolvimento de Capacidades
Apêndice C Seminários Internacionais para o Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala

LISTA DE FIGURAS

Página

CAPÍTULO 1

Figura 1.6.1 A Área Alvo (Área de Estudo) do PEDEC-Nacala: A Região do Corredor de Nacala.....	1-10
Figura 1.7.1 As Organizações do Projecto.....	1-11

CAPÍTULO 2

Figura 2.3.1 Áreas em Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala.....	2-5
Figura 2.3.2 Densidade Populacional por Distrito e	2-6
Figura 2.4.1 Tendências do PIB de Malawi.....	2-8
Figura 2.5.1 Tendências do PIB da Zâmbia.....	2-10
Figura 2.5.2 Blocos Agrícolas Propostos na Zâmbia	2-12
Figura 2.6.1 Actuais Corredores do Programa Regional de SDI.....	2-14

CAPÍTULO 3

Figura 3.1.1 Temperatura Média Mensal/Precipitação Total Mensal das Capitais das Províncias	3-1
Figura 3.1.2 Altitude da Região do Corredor de Nacala.....	3-2
Figura 3.1.3 Mapa Geológico Esquemático da Região do Corredor de Nacala e Arredores.....	3-3
Figura 3.1.4 Áreas Administradas por ARA e as Principais Bacias na Região do Corredor de Nacala.....	3-4
Figura 3.3.1 Principais Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala e Países Vizinhos.....	3-11
Figura 3.3.2 Densidade Demográfica e População nos Postos Administrativos	3-13
Figura 3.4.1 Actual Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala.....	3-15
Figura 3.4.2 Alterações no Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala entre 1994/95 e 2004/05.....	3-15
Figura 3.4.3 Distribuição de Povoados na Região do Corredor de Nacala	3-17
Figura 3.4.4 Rede de Transporte na Região do Corredor de Nacala.....	3-17
Figura 3.4.5 Acessibilidade na Estação Seca.....	3-19
Figura 3.4.6 Acessibilidade na Estação Chuvosa.....	3-19
Figura 3.4.7 Concessões Minerais e Florestais.....	3-20

CAPÍTULO 4

Figura 4.3.1 Mapa de Recursos Minerais de Moçambique.....	4-10
Figura 4.3.2 Distribuição de Recursos Minerais na Região do Corredor de Nacala	4-11
Figura 4.3.3 Locais de Operação de Minas na Região do Corredor de Nacala	4-12
Figure 4.3.4 Localização das Licenças de Petróleo e Gás	4-14
Figura 4.5.1 Redes de Logística e Volumes Movimentados	4-22
Figura 4.5.2 Fluxo de Carga em Passagem pelo Porto de Nacala.....	4-23
Figura 4.5.3 Fluxo de Carga nas Estradas de/para o Porto de Nacala.....	4-24
Figura 4.5.4 Principais Postos Fronteiriços na Região do Corredor de Nacala.....	4-25
Figura 4.6.1 Distribuição de Recursos Turísticos na Região do Corredor de Nacala.....	4-28

CAPÍTULO 5

Figura 5.1.1 Corredores Rodoviários Identificados pelas RSS	5-2
Figura 5.1.2 Projectos de Estrada Incluídos pelo PRISE e PII para a Região do Corredor de Nacala.....	5-6
Figura 5.2.1 Linhas Férreas que Cercam a Região do Corredor de Nacala	5-7
Figura 5.2.2 Vias Férreas de Transporte de Carvão	5-10
Figura 5.3.1 Serviços Marítimos Regulares que Cobrem os Portos acerca de Moçambique.....	5-12
Figura 5.3.2 Localização e Quantidade de Carga Tratada dos Portos de Moçambique.....	5-13

Figura 5.3.3	Baía de Nacala.....	5-14
Figura 5.3.4	Porto de Nacala.....	5-15
Figura 5.3.5	Quantidade Tratada de Carga no Porto de Nacala	5-16
Figura 5.3.6	Baía de Pemba.....	5-17
Figura 5.3.7	Porto de Pemba.....	5-18
Figura 5.3.8	Baía de Palma	5-19
Figura 5.3.9	Profundidade de Água da Baía de Palma.....	5-20
Figura 5.4.1	Precipitação Anual Média da Região do Corredor de Nacala (mm/ano).....	5-21
Figura 5.4.2	Áreas da Gestão ARA e Principais Bacias Hidrológicas da Região do Corredor de Nacala...5-22	
Figura 5.5.1	Rede Nacional de Transmissão (2012).....	5-28
Figura 5.5.2	Indicadores de Qualidade da Energia na Região Norte de Moçambique	5-30
Figura 5.6.1	Rede de Espinha Dorsal (Esquerda: TDM, Direita: Movitel).....	5-33
Figura 5.7.1	Percentual da População Abastecida por Tipo de Instalação de Abastecimento de Água.....	5-36

CAPÍTULO 6

Figura 6.2.1	Locias Propostos para a Zona Franca Industrial	6-3
Figura 6.2.2	Plano de Zoneamento Geral do Novo Plano de Estrutura para a Cidade de Nacala Porto	6-6
Figura 6.2.3	Infraestruturas Futuras do Novo Plano de Uso da Terra para o Distrito de Nacala-à-Velha.....	6-7
Figura 6.2.4	Zoneamento Futuro de Uso da Terra do Novo Plano de Uso da Terra para o Distrito de Nacala-à-Velha	6-7
Figura 6.3.1	Uso do Solo Actual do Distrito de Nampula-Rapale.....	6-8
Figura 6.3.2	Uso do Solo Actual da Cidade de Nampula.....	6-9
Figura 6.3.3	Rede de Transporte Proposta no Plano Parcial de Urbanização	6-10
Figura 6.3.4	Zoneamento de Uso da Terra Proposto no Plano Parcial de Urbanização.....	6-11
Figura 6.4.1	Mapa do Inventário do Uso da Terra de Cuamba com Imagens Satélites	6-15
Figura 6.5.1	Mapa do Inventário do Uso da Terra de Lichinga.....	6-19
Figura 6.5.2	Actual Estrutura Urbana Básica de Lichinga	6-20
Figura 6.5.3	Mapa do Inventário do Uso da Terra de Pemba.....	6-22
Figura 6.5.4	Actual Estrutura Urbana Básica de Pemba.....	6-23

CAPÍTULO 7

Figura 7.2.1	Organigrama do MICOA	7-5
Figura 7.2.2	Organigrama da Agência Nacional de Qualidade e Controlo Ambiental	7-6
Figura 7.3.1	Localização dos Parques Nacionais e Reservas no Norte de Moçambique.....	7-14

CAPÍTULO 8

Figura 8.1.1	Orçamento e Sua Execução do Sector da Educação	8-4
Figura 8.5.1	Distribuição Étnica na Região do Corredor de Nacala.....	8-19

LISTA DE TABELAS

Página

CAPÍTULO 2

Tabela 2.1.1	Tendência Populacional de Moçambique no Passado.....	2-1
Tabela 2.1.2	PIB e PIB per Capita em Moçambique	2-1
Tabela 2.1.3	Taxa de Crescimento Anual do PIB por Sector Económico (%).....	2-2
Tabela 2.1.4	Participação dos Sectores Económicos (%)	2-2
Tabela 2.1.5	Número da População Economicamente Activa (PEA) em 1997 e em 2007	2-2
Tabela 2.2.1	Situação de Moçambique e Países Vizinhos	2-4
Tabela 2.4.1	Tendência Populacional de Malawi por Região.....	2-7
Tabela 2.4.2	População das Principais Cidades de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala.....	2-7
Tabela 2.5.1	Tendência Populacional da Zâmbia por Província, ao Longo do Corredor de Nacala	2-9
Tabela 2.5.2	População das Principais Cidades das Províncias da Zâmbia.....	2-9

CAPÍTULO 3

Tabela 3.2.1	População e Taxa de Crescimento por Província em Moçambique	3-5
Tabela 3.2.2	População Urbana e Rural por Província em Moçambique em 2007	3-6
Tabela 3.2.3	PIB Regional e Taxa de Crescimento do PIB Regional por Província em Moçambique.....	3-6
Tabela 3.2.4	Proporção do PIB Regional por Província em Moçambique (1997-2011).....	3-7
Tabela 3.2.5	PIB Regional per Capita por Província.....	3-7
Tabela 3.2.6	Proporção do PIB Regional por Sector Económico por Província em 2000 e 2011	3-8
Tabela 3.2.7	População Economicamente Activa por Sector Económico por Província em 2007	3-8
Tabela 3.2.8	Taxa de Desemprego por Província em 2004/5	3-9
Tabela 3.2.9	Taxa de Pobreza por Província em Moçambique	3-9
Tabela 3.2.10	Coefficiente de Gini por Província em Moçambique	3-10
Tabela 3.3.1	População Urbana na Região do Corredor de Nacala	3-12
Tabela 3.4.1	Padrão do Uso da Terra na Região do Corredor de Nacala.....	3-14
Tabela 3.5.1	Resumo dos Principais Indicadores das Cinco Províncias.....	3-21
Tabela 3.5.2	Resumo dos Planos de Desenvolvimento Estratégico Provincial para as 5 Províncias	3-23

CAPÍTULO 4

Tabela 4.1.1	Projeção da Força de Trabalho por Sector Económico na Região do Corredor de Nacala.....	4-1
Tabela 4.1.2	Número de Famílias Agrícolas e Sua Área Cultivada em Moçambique	4-1
Tabela 4.1.3	Área Cultivada por Escala de Produção e Província	4-2
Tabela 4.1.4	Produção das Principais Culturas em Moçambique	4-3
Tabela 4.1.5	Produção das Principais Culturas por Província (unidade: 1.000 toneladas).....	4-3
Tabela 4.1.6	Preços de Venda do Produtor de Principais Culturas (Março – Julho, 2012)	4-4
Tabela 4.2.1	Cobertura Florestal das Cinco Províncias Relacionadas com a Região do Corredor de Nacala e Moçambique.....	4-7
Tabela 4.2.2	Projectos de Cooperação Internacional no Sector Florestal	4-8
Tabela 4.2.3	Empresas de Plantação Florestal Industrial	4-9
Tabela 4.3.1	Minas em Operação na Região do Corredor de Nacala	4-12
Tabela 4.3.2	Plano para a Produção de Carvão pelos Quatro Projectos em Operação na Província de Tete	4-13
Tabela 4.4.1	Número de Fábricas de Processamento Existentes por Escala em 2007	4-15
Tabela 4.4.2	Valor Agregado Gerado pela Indústria de Processamento por Província em 2011	4-15
Tabela 4.4.3	Investimentos na ZEE de Nacala	4-16
Tabela 4.5.1	Índice de Desempenho Logístico (2010) de Moçambique	4-18

Tabela 4.5.2	Tipos de Licença para o Transporte Comercial.....	4-20
Tabela 4.5.3	Origem e Destino do Transporte de Carga (tonelada/dia).....	4-23
Tabela 4.5.4	Postos Fronteiriços Terrestres e Tempo Médio Gasto para a Passagem Aduaneira.....	4-26
Tabela 4.6.1	Número de Visitantes Internacionais/Nacionais e o Número de Noites Dormidas nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala e em Moçambique.....	4-27
Tabela 4.6.2	Principais Recursos Turísticos da Região do Corredor de Nacala.....	4-28
Tabela 4.6.3	Zonas de Interesse Turístico (TIZ) na Região do Corredor de Nacala.....	4-29
Tabela 4.7.1	Valor de Investimento nas Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala, em Moçambique.....	4-30
Tabela 4.7.2	Valores de Investimento Aprovados para as Cinco Províncias da Região do Corredor de Nacala.....	4-31
Tabela 4.7.3	Benefícios das Zonas de Promoção de Investimento.....	4-32
Tabela 4.7.4	Tendência do Indicadores “Fazendo Negócios” de Moçambique (Unidade: posição).....	4-33
Tabela 4.7.5	Número de Projectos Aprovados para a ZEE de Nacala.....	4-34

CAPÍTULO 5

Tabela 5.1.1	Rede de Estradas nas Cinco Províncias.....	5-3
Tabela 5.1.2	Projectos de Estradas Incluídos no PRISE e no PII para a Região do Corredor de Nacala.....	5-5
Tabela 5.2.1	Volume de Transporte de Carga.....	5-9
Tabela 5.2.2	Volume de Transporte de Passageiros.....	5-9
Tabela 5.2.3	Especificações e Situação Actual de Cada Corredor.....	5-10
Tabela 5.3.1	Especificação/Capacidade dos Cais do Sul e do Norte.....	5-15
Tabela 5.3.2	Detalhes da Quantidade Tratada de Carga no Porto de Nacala (2010 e 2011).....	5-16
Tabela 5.3.3	Registo de Entradas de Embarcações por Tipo de Viagem.....	5-17
Tabela 5.3.4	Detalhes da Quantidade de Carga Tratada no Porto de Pemba (2010 e 2011).....	5-19
Tabela 5.4.1	Estações de Observação Meteorológica e Hidrológica na Região do Corredor de Nacala.....	5-23
Tabela 5.4.2	Estações de Observação Meteorológica e Hidrológica Geridas pela DNA.....	5-23
Tabela 5.4.3	Recursos Hídricos da Cidade de Nampula.....	5-24
Tabela 5.4.4	Fontes de Água da Cidade de Nacala Porto.....	5-24
Tabela 5.4.5	Fonte de Água da Cidade de Cuamba.....	5-25
Tabela 5.4.6	Fonte de Água da Cidade de Pemba.....	5-26
Tabela 5.4.7	Fonte de Água da Cidade de Lichinga.....	5-26
Tabela 5.5.1	Índice de Eletrificação de Domicílios nas Cinco Províncias.....	5-27
Tabela 5.5.2	Lista das Instalações Produtivas de Energia (sob jurisdição da EDM).....	5-29
Tabela 5.5.3	Lista das Instalações Produtivas de Energia (fora da jurisdição da EDM).....	5-29
Tabela 5.5.4	Condições de Carga dos Transformadores das Subestações.....	5-30
Tabela 5.6.1	Assinaturas de Telefonias Fixa e Móvel por 100 habitantes em Moçambique.....	5-33
Tabela 5.6.2	Cobertura do Serviço de Telefonia Fixa nos Centros Distritais em 2011 (TDM).....	5-34
Tabela 5.6.3	Esboço do Projecto do Fundo de Serviço Universal.....	5-35

CAPÍTULO 7

Tabela 7.1.1	Visão Geral dos Desastres Naturais em Moçambique (1980-2010).....	7-4
Tabela 7.3.1	Capacidade de Monitoração e Avaliação Ambiental.....	7-12
Tabela 7.3.2	Categorias de Reserva Ambiental em Moçambique.....	7-13
Tabela 7.3.3	Resumo das Reservas Ambientais no Norte de Moçambique.....	7-14
Tabela 7.3.4	Reservas Florestais na Região do Corredor de Nacala.....	7-16
Tabela 7.3.5	Programas de Desenvolvimento Sustentável Propostos no PARP.....	7-18

CAPÍTULO 8

Tabela 8.1.1	Indicadores de Educação Relacionados com o IDH de Moçambique em 2010.....	8-2
Tabela 8.1.2	Números de Alunos e Professores e Taxas de Inscrição.....	8-2

Tabela 8.1.3	Índices de Alfabetização e Eficiência do Ensino Básico	8-3
Tabela 8.1.4	Situação de Desenvolvimento em 2016	8-3
Tabela 8.2.1	Sistema de Saúde em Moçambique.....	8-5
Tabela 8.2.2	Situação da Saúde em Moçambique e no Mundo em 2010.....	8-6
Tabela 8.2.3	Situação Actal da Saúde.....	8-6
Tabela 8.2.4	Número de Instalações do Serviço Nacional de Saúde por Província, 2003	8-7
Tabela 8.2.5	População por Profissional de Saúde nas Províncias, 2007	8-7
Tabela 8.3.1	Lista das Instituições de Formação Seleccionadas para os Projectos Pilotos (somente na Região do Corredor de Nacala).....	8-12
Figura 8.4.1	Estrutura Administrativa do Governo de Moçambique.....	8-13
Tabela 8.4.2	Cargos-Chave de Cada Governo Local	8-14
Tabela 8.4.3	Planos de Desenvolvimento aos Níveis Central, Provincial e Distrital	8-15
Tabela 8.5.1	Efeitos Esperados do Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala Promovido pelo PEDEC-Nacala.....	8-17
Tabela 8.5.2	Distribuição dos Membros Activos de Famílias Agregadas em Cada Tipo de Actividade Laboral por Localização	8-21
Tabela 8.5.3	Problemas Identificados nas Comunidades.....	8-22

LISTA DE ABREVIATURAS

AfDB	..... African Development Bank	IMF	..... International Monetary Fund
AIAS	..... Management Infrastructure for Water Supply and Sanitation	INAM	..... National Institute of Meteorology
ANE	..... National Road Administration	INATUR	..... Tourism Development Authority
ARA-CN	..... ARA-Centro Norte	INATTER	..... National Land Transport Institute
ARA-N	..... ARA-Norte	INCM	..... National Institute of Communications
ARA-Z	..... ARA-Zambeze	INE	..... National Statistics Institute
ASNANI	..... Integrated Water Supply and Sanitation Project for Niassa and Nampula	INEFP	..... National Institute for Employment and Vocational Training
AusAid	..... Australian Agency for International Development	IPP	..... Independent Power Producer
CDN	..... Northern Development Corridor	IPPF	..... Infrastructure Project Preparation Facility
CENACARTA	..... National Remote Sensing & Cartography Centre	ISP	..... Internet Service Providers
CEPAGRI	..... Agriculture Promotion Centre	ITR	..... Interim Report
CFM	..... Mozambique Ports and Railways	ITU	..... International Telecommunication Union
CFP	..... Vocational Training Centres	IWRM	..... Integrated Water Resources Management
CIDA	..... Canadian International Development Agency	JICA	..... Japan International Cooperation Agency
CIQ	..... Customs, Immigration, and Quarantine	LDPE	..... Low-Density Polyethylene
CPI	..... Investment Promotion Centre	LNG	..... Liquefied Natural Gas
CSR	..... Corporate Social Responsibility	MAE	..... Ministry of State Administration
DfID	..... Department for International Development of United Kingdom	MAR	..... Mean Annual Rainfall
DICES	..... National Directorate of Higher Education	MCA	..... Millennium Challenge Account
DINAPOT	..... National Directorate of Territorial Planning	MCJI-TIZ	..... Matibane-Crusse-Jamail Island Tourism Interest Zone
DINET	..... National Directorate for Primary Education	MDC	..... Maputo Development Corridor
DGM	..... Discussion Group Meeting	MDG	..... Millennium Development Goals
DNA	..... National Water Directorate	ME	..... Ministry of Energy
DNTF	..... National Directorate of Land and Forestry	MIC	..... Ministry of Industry and Commerce
DPOT	..... Department of Territorial Planning	MICE	..... Meetings, Incentives, Conferences, and Exhibitions
DUAT	..... (The rights to use and profit from the land)	MICOA	..... Ministry of Coordination of Environmental Affairs
EDM	..... Mozambique Electricity Company	MINAG	..... Ministry of Agriculture
EIA	..... Environmental Impact Assessment	MINED	..... Ministry of Education
EL	..... Earth Level	MINTRAB	..... Ministry of Labour
EMP	..... Environmental Management Plan	MIPAR	..... Rural Water Supply Manual
ENH	..... Mozambique National Hydrocarbons Company	MIREM	..... Ministry of Mineral Resources
EU	..... European Union	MISAU	..... Ministry of Health
EXIM bank of China	Export-Import Bank of China	MITUR	..... Ministry of Tourism
FAO	..... Food and Agriculture Organization (UN)	MOPH	..... Ministry of Public Works and Housing
FARE	..... Economic Rehabilitation Support Fund	MPD	..... Ministry of Planning and Development
FDI	..... Foreign Direct Investment	mt	..... Million tons
FIPAG	..... Water Supply Investment and Assets Fund	MT	..... Meticas
FS	..... Feasibility Study	MTC	..... Ministry of Transport and Communication
FUNAE	..... Energy Fund	MTPA	..... Million Tons Per Annum
GAZEDA	..... Special Economic Zones Office	MW	..... Mega watt
GDP	..... Gross Domestic Products	NDS (or ENDE)	..... National Development Strategy
GER	..... Gross Enrolment Ratio	NEDO	..... New Energy and Industrial Technology Development Organization
GIS	..... Geographic Information System	NEPAD	..... New Economic Partnership for African Development
GRDP	..... Gross Regional Domestic Product	NER	..... Net Enrolment Rate
HCB	..... Cahora Bassa Hydro-Power Plant	NGN	..... Next Generation Network
HDI	..... Human Development Index	NGO	..... Non-Government Organization
HDPE	..... High-Density Polyethylene	NRW	..... Non-Revenue Water
HIV	..... Human Immunodeficiency Virus	OD	..... Origin-Destination
ICD	..... Inland Container Depots	OJT	..... On the Job Training
ICT	..... Information and Communication Technology	OSBP	..... One Stop Border Post
TCR	..... Inception Report	PARP	..... Poverty Reduction Action Plan
IFAD	..... International Fund for Agricultural Development	PATI	..... Priority Areas for Tourism Investment
IFC	..... International Finance Corporation	PEDEC-Nacala	
IFZ	..... Industrial Free Zone		

.....	The Project for Nacala Corridor Economic Development Strategies	SCADA	Supervisory Control and Data Acquisition
PEDSA	Strategic Plan for Development of the Agriculture Sector	SDC	Swiss Agency for Development and Cooperation
PEI	Poverty Environmental Initiative	SDI	Spatial Development Initiatives
PEP	Provincial Development Strategy	SEA	Strategic Environmental Assessment
PEPIP	Strategic Plan: Promotion of Private Investment in Mozambique	SEZ	Special Economic Zone
PES	Payment for Ecosystem Services	SME	Small and Medium-Sized Enterprises
PESA-ASR	Strategic Plan for Rural Water Supply and Sanitation	SPGC	Provincial Service of Geography and Cadastral
PR	Progress Report	SVC	Static VAR(Volt-ampere ractive) Compensators
ProSAVANA	Triangular Cooperation for Agricultural Development of the Tropical Savannah in Mozambique	TDM	Telecommunications of Mozambique
PSAA	Small Water Supply System	TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
PSTN	Public Switched Telephone Network	TFCA	Trans Frontier Conservation Areas
PVC	Polyvinyl Chloride	TIZ	Tourism Interest Zones
RAI	Responsible Agricultural Investment	TVE	Technical and Vocational Education
RD	Record of Discussion	TVET	Technical and Vocational Education and Training
REDD	Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation	UCODIN	Coordinating Agency for Integrated Development of Nampula
ROW	Right of Way	UK	United Kingdom
RSA-DTI	Department of Trade and Industry of South Africa	UNDP	United Nations Development Programme
RSDIP	Regional Spatial development Initiative Program	UN-HABITAT	The United Nations Human Settlements Programme
RSS	Road Sector Strategies	UNICEF	United Nations Children's Fund
SADC	South African Development Community	UNIDO	United Nations Industrial Development Organization
SADCC	Soil and Water Conservation and Land Utilization Programme	USA	United States of America
SAIDI	System Average Interruption Duration Index	USAID	United States Agency for International Development
SAIFI	System Average Interruption Frequency Index	USD	United States Dollar
SARI	System Average Restoration time Index	WB	World Bank
SC	Steering Committee	WG	Working Group
		WHO	World Health Organization
		ZAE	Zonamento Agro-Ecológico Nacional
		ZMM-GT	Zambia-Malawi-Mozambique Growth Triangle



PARTE I
INTRODUÇÃO

Capítulo 1 Introdução

1.1 PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala (Projecto de Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala na República de Moçambique) é um projecto de estudo para a formulação das “Estratégias Integradas de Desenvolvimento” para o Corredor de Nacala e as suas áreas adjacentes que abrangem as cinco Províncias relacionadas ao Corredor de Nacala (doravante referidas como a Região do Corredor de Nacala).

Espera-se que a melhoria da capacidade de transporte do Corredor de Nacala se torne um importante gatilho para promover consideravelmente o desenvolvimento regional. As estratégias de desenvolvimento do PEDEC são formuladas de modo a tirar proveito das oportunidades e potenciais de desenvolvimento que irão surgir devido a tal melhora na função de transporte do Corredor de Nacala.

O PEDEC-Nacala procura promover o “Desenvolvimento Dinâmico e Inclusivo” ao dar atenção não apenas à relação dinâmica entre os desenvolvimentos dos recursos minerais, do corredor de transporte e outros desenvolvimentos sectores económicos, mas também à necessidade inclusiva de gestão ambiental, desenvolvimento de recursos humanos e o desenvolvimento institucional. Além do mais, o PEDEC-Nacala está também preocupado com a população socialmente vulnerável e a que vive em áreas remotas que talvez não possam participar das oportunidades de desenvolvimento que irão surgir graças aos desenvolvimentos dos recursos minerais, do corredor de transporte e do desenvolvimento de outros sectores económicos.

O PEDEC-Nacala fornece “Uma Visão a Longo Prazo e Uma Estrutura Espacial” para a Região do Corredor de Nacala. O PEDEC-Nacala recomenda “Estratégias Essenciais de Desenvolvimento” que são exigidas para o desencadeamento/ iniciação do desenvolvimento e também para direccionar o desenvolvimento então iniciado para futuros desenvolvimentos de tal modo que o desenvolvimento possa ser continuamente realizado levando a um desenvolvimento para toda uma ampla região dentro da Região do Corredor de Nacala.

1.2 O Pano-de-Fundo do PEDEC-Nacala

Historicamente, o Corredor de Nacala tem sido um importante corredor internacional de transporte constituído pelo Porto de Nacala, o Caminho-de-Ferro do Norte e o Sistema Malauiano de Ferrovia. O Corredor de Nacala tem sido a rota mais importante de exportação para Malawi. No entanto, o transporte ferroviário foi afectado pela prolongada guerra civil em Moçambique (1977-1992).

Na década de 1990, as instalações ferroviárias e o material circulante deteriorados do Caminho-de-Ferro do Norte foram reabilitados com auxílio internacional. No entanto, a reabilitação do Caminho-de-Ferro não pôde dirigir de forma consistente o desenvolvimento económico nas áreas ao longo do Corredor de Nacala. Além do mais, a conexão entre as estradas era pobre nas áreas interiores e entre Nampula e Nacala. Embora haja uma variedade de recursos e potenciais para o desenvolvimento na Região Norte, o mau funcionamento do transporte ferroviário e viário de cargas, era difícil visualizar o futuro desenvolvimento das áreas ao longo do Corredor de Nacala e também das áreas adjacentes nos últimos anos.

Nos finais de década de 1990 e na década de 2000, iniciativas do sector privado receberam atenção considerável no desenvolvimento de corredores internacionais na África Austral pela sua possibilidade em promover o desenvolvimento incluindo a infra-estrutura. De fato, as operações do Caminho-de-Ferro do Norte e do Porto de Nacala foram privatizadas a partir de 2005. No entanto, o operador privado não tem sido capaz de garantir fundos suficientes reabilitar as instalações ferroviárias e o material circulante devido à baixa demanda de transporte de cargas na Região Norte. Isto se deve porque o caminho-de-ferro e as estradas estavam ainda em condições precárias e por conta disso os investimentos privados não vieram à região nos últimos anos, inclusive para o desenvolvimento de infra-estruturas. Como resultado, o desenvolvimento do sector privado não obteve suficiente impulso que para se tornar capaz de dirigir o desenvolvimento regional da Região Norte.

Esta situação tem mudado desde os finais da década de 2000, quando o Corredor de Nacala começou a atrair a atenção das pessoas e dos negócios. Navios transatlânticos com destino à Ásia começam a atracar no Porto de Nacala. Os hinterlands do Porto de Nacala também começam a atrair investimentos privados devidos parcialmente ao estabelecimento da Zona Económica Especial de Nacala (ZEE) em Dezembro de 2007. Do lado da infra-estrutura, os projectos de melhoria de estradas incluindo os troços de estrada entre Nampula–Cuamba e Lichinga–Montepuez têm sido levados adiante através do co-financiamento entre a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA), o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) e outros bancos. Eles também decidiram financiar os projectos de melhoria dos troços de estrada entre Cuamba-Mandimba-Lichinga. Como resultado, os investimentos privados no sector da agricultura e plantação florestal também aumentaram nas províncias de Nampula, Niassa e Zambézia.

Além do mais, outro factor tem surgido para trazer o desenvolvimento no Corredor de Nacala e suas áreas adjacentes. Este factor são os projectos de exploração de carvão em larga escala na Província de Tete. A reserva de carvão encontrado na Província de Tete é enorme e de alta qualidade. A produção esperada de carvão na Província de Tete apresentadas quantidades equivalentes a 50 milhões de toneladas/ano em 2016 e 75 milhões de toneladas/ano em 2020.

Neste momento, várias minas de carvão já estão a operar e outras minas de carvão começarão a sua operação dentro de cinco anos.

Esta produção imensa de carvão exige ao menos três rotas de exportação constituídas de ferrovias e portos de mar. Actualmente o carvão é transportado através do Caminho-de-Ferro de Sena para o Porto de Beira. A exportação de carvão de Tete se iniciou em 2012. No entanto, a capacidade de escoamento da Linha de Sena e do Porto de Beira é limitada e não poderão acomodar o aumento na produção de carvão em Tete. Além da Linha de Sena e do Porto de Beira, existem no momento três rotas alternativas de exportação. Um das rotas mais promissoras é a rota que aproveita o Corredor de Nacala, que sai de Moatize passa por Malawi, entra pelo Corredor de Nacala até Porto de Nacala.

O transporte de carvão pelo Corredor de Nacala exige melhorias do caminho-de-ferro do Corredor de Nacala, assim como a construção de um novo troço entre Moatize e o Sistema Ferroviário Malauiano e outro novo troço para ligar ao novo terminal de carvão em Nacala-a-Velha. Embora Tete e Malawi não sejam partes da rota convencional do Corredor de Nacala, o carvão do Tete poderia revitalizar o Caminho-de-Ferro do Norte (Lichinga-Cuamba-Nampula-Porto de Nacala) com o transporte não apenas do carvão mas também de carga geral e contentores. Isto é considerado um factor muito importante para criar oportunidades de desenvolvimento e potenciais para iniciar e promover o desenvolvimento regional ao longo do Corredor de Nacala e suas áreas adjacentes.

Neste contexto, é crucial que acções adequadas sejam tomadas para tirar proveito destas oportunidades emergentes de desenvolvimento e do potencial para promover de forma efectiva o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala. Enquanto tal aumento em investimentos é esperado, tanto no sector privado como no público para o desenvolvimento desejável da Região do Corredor de Nacala, crescem preocupações sobre o desenvolvimento sem planeamento e feitos de forma descoordenada. Tais preocupações incluem como melhorar a eficácia dos projectos em curso e os planeados. A menos que medidas adequadas sejam tomadas pelo governo de modo a guiar e coordenar as actividades de desenvolvimento, uma variedade de oportunidades e potencial de desenvolvimento na Região do Corredor de Nacala podem ser mal aproveitados. Por outro lado, é necessário preparar medidas para prevenir ou mitigar a deterioração do meio ambiente urbano e a poluição industrial, assim como os conflitos de terra e o esgotamento de recursos ambientais.

Ness circunstâncias, o Governo de Moçambique reconheceu a importância e a necessidade de preparar um conjunto de estratégias para toda a Região do Corredor de Nacala. O Governo de Moçambique solicitou que o Governo de Japão fornecesse o auxílio técnico para o Projecto de Estratégias de Desenvolvimento Económico do Corredor de Nacala na República de Moçambique (doravante referida como “PEDEC-Nacala”), e ambos os governos concordaram em implementar o referido projecto.

1.3 As Metas e os Objectivos do PEDEC-Nacala

O Registo de Discussões (RD) entre o Ministério de Planificação e Desenvolvimento de Moçambique (MPD) e a Agência de Cooperação de Internacional do Japão (JICA) para o Projecto define as metas e os objectivos do PEDEC-Nacala, como descritos abaixo:

O objectivo do PEDEC-Nacala é definido como “formular estratégias de desenvolvimento para guiar o desenvolvimento e o investimento apropriado no Corredor de Nacala”. As estratégias de desenvolvimento do PEDEC-Nacala são seleccionadas e integradas para cobrir os sectores económicos, de infra-estrutura e de serviços sociais. As Estratégias do PEDEC são preparadas para levantar os pontos relevantes a nível regional. Contudo, as Estratégias do PEDEC não compõem um plano abrangente de desenvolvimento.

As metas a serem atingidas utilizando as estratégias de desenvolvimento do PEDEC são definidas abaixo:

- Melhorar a capacidade social e o crescimento económico na Região do Corredor de Nacala,
- Guiar o desenvolvimento apropriado de forma efectiva na Região do Corredor de Nacala,
- Promover o investimento privado na Região do Corredor de Nacala
- Administrar adequadamente os recursos da Região do Corredor de Nacala.

Ao seguir as metas definidas, o PEDEC-Nacala procurar realizar um desenvolvimento dinâmico e inclusivo para uma ampla área dentro da Região do Corredor de Nacala. O PEDEC-Nacala procura o crescimento económico através da criação de relações dinâmicas entre os sectores económicos e o desenvolvimento do transporte no Corredor de Nacala. O PEDEC-Nacala também recomenda estratégias para mitigar os problemas sociais e ambientais, bem como as estruturas institucionais para um desenvolvimento regional eficaz e eficiente.

O RD define os outputs (resultados) do PEDEC-Nacala como segue:

- Estratégias integradas de desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala
- Uma base de dados socioeconómicos e sobre vários sectores na Região do Corredor de Nacala, incluindo dados SIG
- Mapas topográficos (na escala de 1: 10.000) para as áreas de Nampula e Nacala

1.4 Os Princípios Norteadores do PEDEC-Nacala

Os Princípios norteadores para PEDEC-Nacala representam um conjunto de declarações sobre os “valores” que tem sido desenvolvidos e usados para pensar sobre o futuro da Região do Corredor de Nacala e também para formular as estratégias para o PEDEC-Nacala. Os princípios norteadores são influenciados pela declaração sobre a visão para a Região do Corredor de Nacala como: “Uma região pacífica, próspera, igualitária e sustentável, livre da pobreza e em harmonia com o meio ambiente”. Os princípios norteadores também são baseados no entendimento sobre a situação actual e o desenvolvimento anterior da Região do Corredor de Nacala.

(1) Sustentabilidade

O PEDEC preocupa-se com o desenvolvimento sustentável. O PEDEC trata do conceito de "Desenvolvimento Sustentável para a Região do Corredor de Nacala" através das seguintes abordagens multifacetadas:

- Manter a paz e a ordem social
- Conservar o meio ambiente natural
- Manter as normas tradicionais e culturais
- Desenvolver diversificados sectores económicos

(2) A Diversificação

O PEDEC enfatiza a importância da diversificação na economia regional, em vez de depender excessivamente do sector de mineração. Esta diversificação no desenvolvimento dos sectores económicos poderia criar várias oportunidades nos quais mais pessoas poderiam participar. Além do mais, uma economia regional diversificada estará mais dotada de uma notável resistência a choques externos do que uma economia mais dependente de um único sector.

Os Benefícios Levados a Uma Ampla Região

O PEDEC preocupa-se com o desenvolvimento que traz “benefícios para uma ampla região” e “benefícios para a um vasto leque de sociedades”. O PEDEC não almeja trazer benefícios somente ao longo dos corredores. O desenvolvimento do corredor deve ser um meio de trazer benefícios para uma ampla região.

(3) O Desenvolvimento Dinâmico

O PEDEC procura “dinamismo” para o desenvolvimento. O desenvolvimento dinâmico é um desenvolvimento inter-relacionado ou integrado entre diferentes sectores económicos, diferente infra-estrutura e diferentes grupos de pessoas. Além do mais, no desenvolvimento dinâmico é esperado que um desenvolvimento induza um outro desenvolvimento, o desenvolvimento de um sector conduza ao desenvolvimento de outro sector, ou o desenvolvimento de uma área relacione-se ao desenvolvimento de outra área. O PEDEC preocupa-se sobre as maneiras de promover o “relacionamento dinâmico” dentro do desenvolvimento.

(4) O Desenvolvimento Exógeno e o Desenvolvimento Endógeno

O PEDEC entende a importância de ambos os desenvolvimentos endógeno (desenvolvimento baseado no potencial e esforço interno) e exógeno (desenvolvimento dirigido por factores

externos).

Desde que a economia e a sociedade da Região do Corredor de Nacala iniciou a transformação da sua economia e a própria sociedade ao receber os investimentos estrangeiros, especialmente no sector de mineração, é necessário lidar com os seus impactos e as mudanças devidas ao tal desenvolvimento exógeno. É necessário também tirar proveito das oportunidades de desenvolvimento que surgem graças a desenvolvimento exógeno.

Por outro lado, o PEDEC preocupa-se com a necessidade e a importância em promover o desenvolvimento endógeno explorando uma variedade de potenciais inerentes na Região do Corredor de Nacala. Isto em parte porque os investimentos estrangeiros e o desenvolvimento do corredor não podem necessariamente resolver os problemas da população vulnerável e a que vive em áreas remotas.

Quanto a investimentos no desenvolvimento da agricultura e da silvicultura (florestas), o PEDEC preocupa-se não apenas sobre como proteger os direitos da população existente (inclusive os pequenos agricultores) dos impactos dos investimentos recebidos e sobre como manter bons relacionamentos entre os investimentos estrangeiros e o sustento e o uso de terra da população existente, mas também sobre como utilizar as oportunidades de desenvolvimento que irão surgir devido ao desenvolvimento do sector privado em proveito dos sectores agrícola e florestal.

(5) Para Além das Distâncias Geográficas: Portos e Corredores

Para promover o desenvolvimento que beneficie uma ampla região e para além das distâncias geográficas, o PEDEC procura maneiras de promover o desenvolvimento através da melhoria e utilização de corredores de transporte. O PEDEC levou em consideração maneiras de estender os corredores de transporte para organizar uma rede para cobrir uma ampla região de forma eficiente e eficaz. Para ir além das distâncias geográficas, o PEDEC também vê a importância de portos dinâmicos com conexões eficientes com as regiões interiores.

(6) O Desenvolvimento da Mineração como a Força Motriz Inicial para o Desenvolvimento Regional

O PEDEC considera a exploração de recursos minerais como a força motriz inicial em direcção a um amplo desenvolvimento regional na Região do Corredor de Nacala. O PEDEC entende a importância de tirar proveito das seguintes oportunidades que irão surgir devido à exploração do carvão e de gás natural, para a realização do desenvolvimento regional:

- A possibilidade de melhorar os caminhos-de-ferro para transportar o carvão de Tete para o Porto de Nacala
- A possibilidade desenvolver indústrias químicas aproveitando o gás natural existente

Portanto, a sustentabilidade das operações de mineração do carvão e do gás natural é essencial para o desenvolvimento sustentável da Região do Corredor de Nacala.

(7) A Sustentabilidade das Operações de Mineração

A exploração mineral traz sempre riscos de danificar o meio ambiente. A exploração e o transporte do carvão, assim como a exploração do gás natural e a produção do GNL também podem causar impactos negativos ao meio ambiente. Portanto, é necessário tomar medidas para mitigar os impactos negativos ao meio ambiente e à sociedade, inclusive os impactos negativos

previstos causados pelas actividades de transporte ferroviário do carvão ao ambiente social em Nampula e outras cidades cujas áreas centrais sofrerão interferências dos comboios que transportam carvão. Além do mais, tais impactos negativos ao meio ambiente e à sociedade podem consideravelmente comprometer as operações de mineração que poderiam ser obrigados a reduzir, suspender ou mesmo encerrar a produção devido aos referidos impacto negativos ao meio ambiente e à sociedade.

(8) O Desenvolvimento Inclusivo

O Desenvolvimento dinâmico para a Região do Corredor de Nacala deve ser promovido não apenas por meio das estratégias projectadas para o desenvolvimento económico e de infra-estruturas, mas também por meio de estratégias projectadas para a gestão ambiental, desenvolvimento social e desenvolvimento de capacidades. O PEDEC preocupa-se sobre esta maneira de realizar a “inclusividade” dentro do desenvolvimento. O PEDEC está consciente de que tanto o “dinamismo” quanto a “inclusividade” no desenvolvimento são exigidos para se ter um desenvolvimento sustentável. O PEDEC também está consciente de que o desenvolvimento económico com características dinâmicas também não é sempre omnipotente nem capaz de trazer benefícios suficientes para uma ampla região, assim como a um vasto leque de sociedades.

O PEDEC entende que o desenvolvimento económico baseado no corredor de transporte melhorado nem sempre poderá resolver os vários problemas sociais e ambientais que irão surgir na Região do Corredor de Nacala. Além do mais, tal desenvolvimento económico baseado em desenvolvimento de corredor pode talvez causar muitos problemas. Por isso mesmo, espera-se que o PEDEC busque um vasto leque de metas de desenvolvimento, a saber o desenvolvimento de capacidades (capacidades individual, institucional e social), gestão ambiental, desenvolvimento social, desenvolvimento económico e o desenvolvimento espacial. Isto é uma forma de buscar o “Desenvolvimento Inclusivo”.

1.5 A Abordagem do PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala usou um conjunto de abordagens para formular as estratégias de desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala. Esta seção descreve as características-chaves da abordagem adoptada pelo PEDEC-Nacala.

(1) Perspectivas Sectoriais e Regionais

Para o planeamento e a implementação do desenvolvimento, existem dois tipos de abordagem. Uma é a abordagem sectorial, no qual as análises das situações, o planeamento e a implementação são conduzidas verticalmente dentro de um determinado sector. A outra é a abordagem regional, na qual as análises das situações e o planeamento são conduzidos horizontalmente para uma área em particular com base em diferentes sectores.

Nas fases iniciais, foi adoptada a abordagem sectorial dentro do Projecto. Isto se deve ao facto das actividades e os planos existentes são baseados na sua maioria numa abordagem sectorial e por isso é mais fácil entender a situação presente usando a abordagem sectorial. Por outro lado, na etapa de planeamento para o desenvolvimento de estratégias, a abordagem regional foi enfatizada. O cenário de desenvolvimento recomendado e as estratégias globais de desenvolvimento foram formulados usando a abordagem regional.

A prioridade para implementação das estratégias/ medidas sectoriais foi ajustada considerando os cenários de desenvolvimento e as estratégias globais de desenvolvimento seleccionados que foram formulados usando uma abordagem regional. É importante formular estratégias/ medidas sectoriais porque na realidade, a maioria dos programas e projectos são implementados dentro de cada sector individual.

(2) Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)¹

A avaliação ambiental estratégica foi feita em paralelo com a formulação de estratégias dentro do PEDEC-Nacala. Os aspectos ambientais e sociais foram tomados em conta a partir das fases iniciais de formulação da estratégia. A avaliação e a selecção de cenários de desenvolvimento foram conduzidas observando os seus impactos ambientais e sociais, assim como os outros aspectos. Além do mais, para as estratégias de desenvolvimento propostas por PEDEC-Nacala, um conjunto de análises foi conduzido para relativo à AAE incluindo os riscos ambientais e a análise da matriz de oportunidades, análise da matriz de compatibilidades e a análise composta das matrizes.

No decorrer da formulação da estratégia, uma série de Reuniões das Partes Interessadas (reuniões do Grupo de Trabalho e viagens de apresentação (roadshows) nas províncias) foi organizada para colectar as várias opiniões em diferentes etapas, tais como a análise da situação presente, identificação das questões sectoriais, identificação de questões globais, formulação de estratégias de desenvolvimento global, e a formulação de estratégias essenciais de desenvolvimento.

¹ Em Moçambique, algumas AAEs têm sido realizadas pelo MICOA em carácter experimental. Um quadro formal de AAE ainda não foi criado e aprovado no país. No âmbito do PEDEC-Nacala, uma AAE tem sido implementada na formulação de estratégias. No entanto, o processo bem como o resultado da AAE adoptada no PEDEC-Nacala não são considerados oficiais. A metodologia e o procedimento para a realização da AAE são mostrados no Apêndice do Texto Principal do Draft das Estratégias.

As implicações obtidas por estas análises e Reuniões das Partes Interessadas foram submetidas para análises futuras e revisão das estratégias propostas.

(3) A Aplicação de Sistemas de Protecção Ambiental e Gestão Ambiental

Na formação de estratégia, estratégias de desenvolvimento que têm riscos de causar impactos ambientais e sociais negativos, assim como benefícios positivos, não são rejeitados simplesmente por possuírem riscos de impactos negativos. Para a formulação da estratégia presume-se que a aplicação de sistemas para protecção ambiental, avaliação de impacto ambiental (AIA) e gestão ambiental é feita adequadamente prevenindo impactos ambientais através do capacitação necessária dos funcionários do governo para que as tais actividades de aplicação.

O PEDEC-Nacala procura maneiras de prevenir os impactos ambientais e sociais ambos por aplicação de regulamentos (incluindo a implementação da AIA) e pela mitigação de impactos negativos pela implementação de medidas adequadas.

(4) Considerações em Relação às Populações Socialmente Vulnerável e que Vivem Em Áreas Geograficamente Remotas

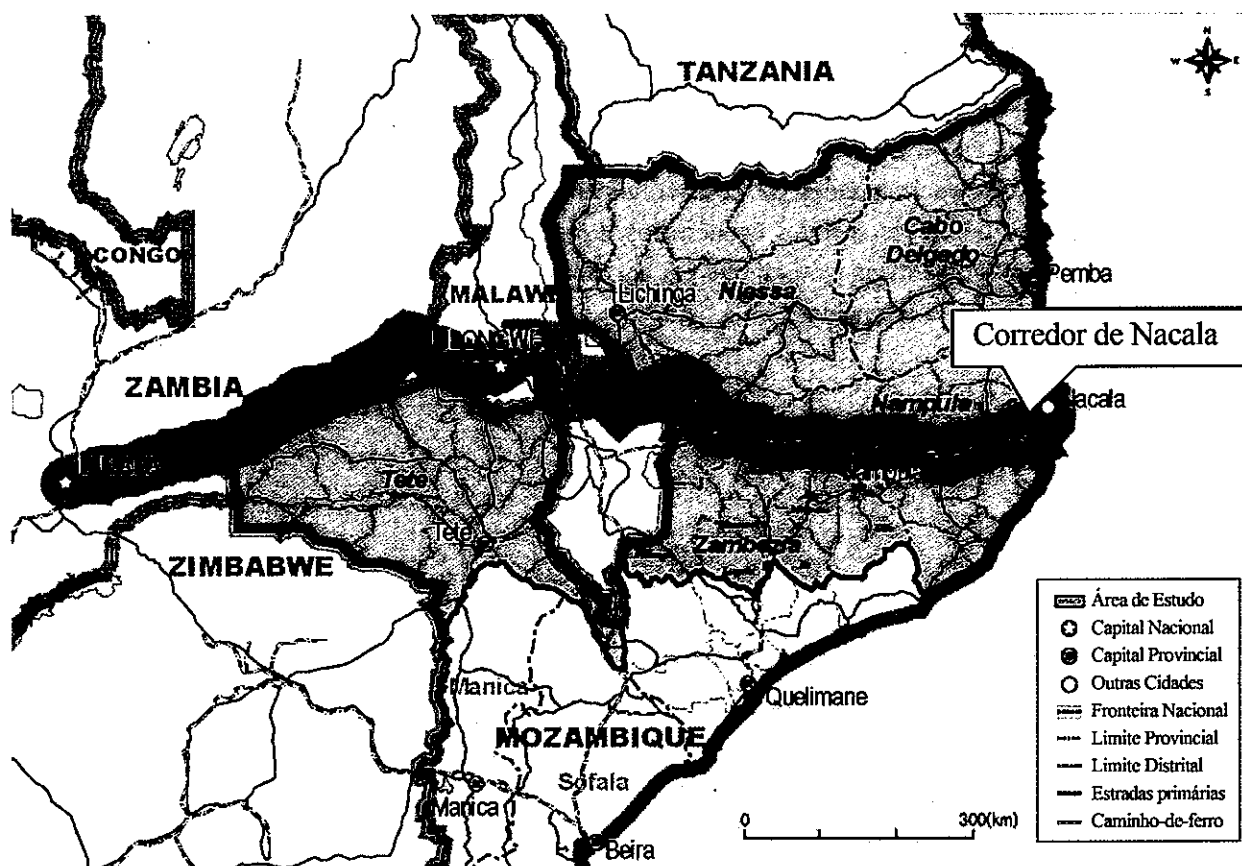
A Equipe de Estudo do PEDEC-Nacala está consciente das dificuldades em trazer benefícios às populações vulneráveis e/ou que vivem em áreas remotas mesmo tendo a oportunidade de tirar proveito das oportunidades de desenvolvimento emergentes graças aos desenvolvimentos do corredor e de outros sectores económicos. Portanto, uma atenção especial foi prestada às tais populações vulneráveis e/ou que vivem em áreas remotas dentro da análise da actual situação e na formulação de estratégias.

1.6 A Área do Estudo (A Região do Corredor de Nacala)

A área alvo (área de estudo) do PEDEC-Nacala é constituída pelas quatro províncias de Nampula, Cabo Delgado, Niassa, Tete e os sete distritos de norte da Província de Zambézia que são os distritos de Alto Molócuè, Gilé, Gurué, Ile, Lugela, Milange e Namarroi. Ver Figura 1.6.1.

Estas áreas foram seleccionadas para formular um conjunto de estratégias integradas de desenvolvimento regional (Estratégias do PEDEC). Isto se deve pelo facto dessas áreas serem consideradas como potenciais receptoras de impactos substanciais de melhora na função e capacidade de transporte dentro do Corredor de Nacala e que assim estas áreas possam tirar proveito das oportunidades e potenciais de desenvolvimento que irão surgir devido à melhora do Corredor de Nacala.

As províncias e os distritos que são relacionados ao Corredor de Nacala são definidos como a Região do Corredor de Nacala.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 1.6.1 A Área Alvo (Área de Estudo) do PEDEC-Nacala: A Região do Corredor de Nacala

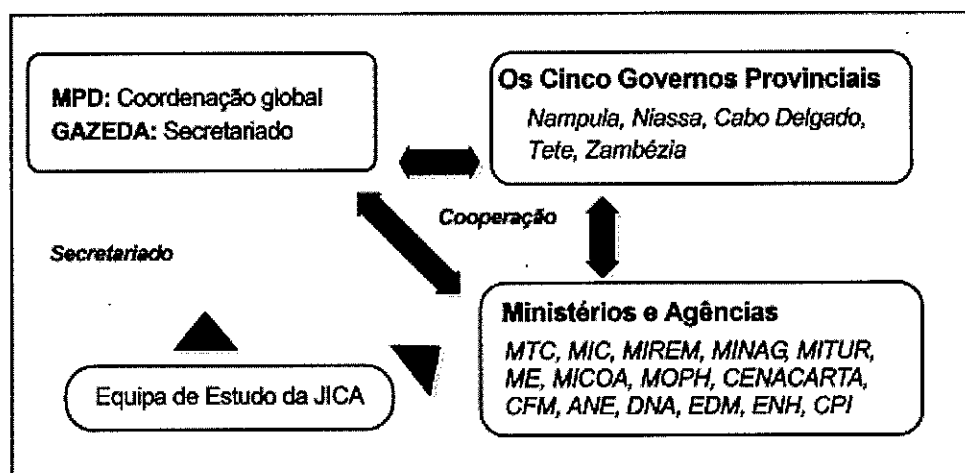
1.7 O Enquadramento do Projecto e as Organizações

O Ministério de Planificação e Desenvolvimento (MPD) é a agência executora do PEDEC-Nacala. O Gabinete das Zonas Aceleradas de Desenvolvimento (GAZEDA) sob tutela do MPD funciona como o secretariado do Projecto. Os governos das cinco províncias de Nampula, Niassa, Cabo Delgado, Tete e Zambézia são organizações de contraparte a nível de Província. As outras organizações participantes do PEDEC-Nacala são as seguintes:

- O Ministério dos Transporte e Comunicação (MTC)
- O Ministério da Indústria e Comércio (MIC)
- O Ministério dos Recursos Minerais (MIREM)
- O Ministério da Agricultura (MINAG)
- O Ministério do Turismo (MITUR)
- O Ministério da Energia (ME)
- O Ministério para Coordenação Ambiental (MICOA)
- O Ministério das Obras Públicas e Habitação (MOPH)
- Centro Nacional de Cartografia e Teledeteção (CENACARTA)
- Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)
- Administração Nacional de Estradas (ANE)
- Direcção Nacional de Águas (DNA)
- A Companhia de Electricidade de Moçambique (EDM)
- Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH)
- Centro de Promoção de Investimentos (CPI)

Estas organizações são os membros da Comissão Directiva (Steering Committee) ou do Grupo de Trabalho do Projecto.

A JICA contratou uma equipa de empresas de consultoria encabeçada pela Oriental Consultants Co., Ltd. e também composta por RECS International Inc., International Development Center of Japan, Kokusai Kogyo Co., Ltd., and Eight-Japan Engineering Consultants Inc. (doravante denominada por “Equipe de Estudo da JICA”) para fornecer a assistência técnica às agências moçambicanas de contraparte dentro do PEDEC-Nacala.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 1.7.1 As Organizações do Projecto

1.8 O Processo e o Cronograma para a Formulação das Estratégias do PEDEC

1.8.1 As Fases do PEDEC-Nacala

O PEDEC-Nacala foi iniciado em Abril de 2012. Para formular as estratégias de desenvolvimento, foram implementadas as seguintes quatro fases:

Fase 1: A análise da situação actual incluindo os potenciais e os constrangimentos existentes

Fase 2: A Formulação de Estratégias de Desenvolvimento a Curto Prazo

Na Fase 2, as estratégias de desenvolvimento a curto prazo são formuladas considerando-se o aumento dos potenciais de desenvolvimento que poderão surgir devido a uma variedade de projectos em curso e outros planeados (projectos de sectores económico e de infra-estrutura), e a mitigação dos impactos negativos desses projectos.

Fase 3: A formulação do Draft (Rascunho) das Estratégias de Desenvolvimento Integradas (Estratégias a curto prazo e a médio a longo prazo) e as Possíveis Medidas (Ideias de Programas/ Projectos)

Fase 4: A consulta com Sociedades Civas para Receber Feedbacks sobre o Draft das Estratégias de Desenvolvimento Integrado e as Possíveis Medidas

Na fase anterior (Fase 3), os direccionamentos futuros de desenvolvimento e a possibilidade de implementação das estratégias de desenvolvimento propostas tinham sido identificados. Portanto tornar-se-á possível submeter de forma clara para consulta às sociedades civis sobre o draft das estratégias do PEDEC.

Fase 5: A conclusão das Estratégias de Desenvolvimento Integrado e das Ideias sobre os Programas/ Projectos Prioritários

Ao incorporar os pontos de vista e as propostas por parte das sociedades civis, as Estratégias de Desenvolvimento Integrado para a Região do Corredor de Nacala serão concluídas.

O PEDEC-Nacala terminou as Fases de 1 a 3. O PEDEC-Nacala passará pelas 4 e 5 de agora em diante.

1.8.2 As Reuniões da Comissão Directiva (Steering Committee) e o Grupo de Trabalho

Uma Comissão Directiva (Steering Committee) foi estabelecida para o PEDEC-Nacala para fornecer direccionamentos de alto nível à Equipa de Estudo da JICA e as actividades do projecto sob MPD e GAZEDA. As reuniões da Comissão Directiva são organizadas nas épocas de revisão dos relatórios do estudo (Relatórios de Progresso, Intermédio e Draft do Relatório sobre as Estratégias PEDEC). Os membros da Comissão Directiva (Steering Committee) são Directores Nacionais dos Ministérios/ Agências das contrapartes e Secretários Permanentes dos Governos Provinciais.

O Grupo de Trabalho foi estabelecido para PEDEC-Nacala para fazer o direccionamento técnico

da Equipa de Estudo da JICA e as actividades do projecto sob MPD e GAZEDA. As reuniões do Grupo de Trabalho são organizadas de vez em quando incluindo a fase anterior à preparação dos relatórios do estudo. Os membros do Grupo de Trabalho são os responsáveis técnicos dos Ministérios/ Agências da contraparte e os Directores Provincianos dos Governos Provinciais.

As reuniões da Comissão Directiva (Steering Committee) e do Grupo de Trabalho que foram realizadas até agora estão listadas no apêndice. Foram realizadas 3 Reuniões para a Comissão Directiva (Steering Committee) enquanto que o Grupo de Trabalho realizou 13 Reuniões. Uma série de reuniões do Grupo de Trabalho foram organizadas para receber as contribuições técnicas das Províncias e Ministérios/ Agências Nacionais.

1.9 A Organização do Draft do Relatório de Estratégias do PEDEC

O presente Draft do Relatório das Estratégias PEDEC foi preparado com base nas conclusões das análises dos dados e investigações de campo, e integra os pontos de vista das contrapartes Moçambicanas expressadas nas reuniões do Grupo de Trabalho e da Comissão Directiva (Steering Committee) e também nas reuniões ocasionais com a Equipa de Estudo da JICA. Os pontos de vista dos representantes de Malawi e Zâmbia também foram devidamente consideradas. O Draft do Relatório das Estratégias PEDEC desenvolveu estratégias preliminares apresentadas no Relatório Intermédio como um conjunto mais coeso de estratégias e ideias propostas em forma de programas e projectos prioritários.

O Draft do Relatório das Estratégias PEDEC é composto pelos seguintes volumes:

Sumário

Volume 1: Texto Principal 1

Volume 2: Texto Principal 2

O Texto Principal do Draft das Estratégias PEDEC é composto de 21 capítulos que obedecem às seguintes sete partes e três apêndices:

Volume 1: Texto Principal 1

Parte I: Introdução

Parte II: Condições Actuais

Volume 2: Texto Principal 2

Parte III: Visão, Metas, Objectivos Globais e Questões Globais

Parte IV: Quadro para o Desenvolvimento

Parte V: Estratégias de Desenvolvimento

Parte VI: Plano de Implementação

Parte VII: Avaliação Ambiental Estratégica

Apêndice A: Trabalhos de Apoio

Apêndice B: Actividades de Desenvolvimento de Capacidades

Apêndice C: Seminários Internacionais para o Desenvolvimento Regional do Corredor de Nacala

Capítulo 2 Condições Actuais de Moçambique e Países Vizinhos

2.1 Condições Actuais de Moçambique

2.1.1 Situação Socioeconómica

(1) População

A população de Moçambique para 2011 foi estimada de 23,05 milhões de habitantes.

A população de Moçambique chegou a 20,63 milhões de habitantes de acordo com o Censo Geral da População e Habitação de 2007. O número tem aumentado rapidamente a uma taxa anual de crescimento de cerca de 2,7% entre os anos 1997 e 2007. No entanto, entre 1980 e 1997, a taxa de crescimento anual caiu em cerca de 1%. A tendência populacional do passado é conforme se descreve na Tabela 2.1.1

Tabela 2.1.1 Tendência Populacional de Moçambique no Passado

	1950	1960	1970	1980	1997	2007
População (Milhão)	6,47	7,60	9,41	12,13	16,08	20,63
Taxa de crescimento (% anual)	-	1,62	2,16	2,57	1,67	2,53

Fonte: INE, Censo Geral da População e Habitação de 1997 e 2007

(2) PIB e PIB per Capita

Desde o fim dos conflitos armados político-militares, em 1992, o produto interno bruto (PIB) de Moçambique tem apresentado uma elevada taxa de crescimento, de mais de 7% ao ano até 2012. O PIB per capita também aumentou para 652 dólares americanos em 2012, o que equivale a quase cinco vezes o valor de 1992. A Tabela 2.1.2 mostra a tendência do PIB e do PIB per capita em Moçambique.

Tabela 2.1.2 PIB e PIB per Capita em Moçambique

	1992	1997	2002	2007	2012
PIB (Actual em bilião de dólares americanos)	1,9	3,8	4,2	8,1	14,6
Crescimento real do PIB (% anual)	-5,2	11,1	9,2	7,3	7,5
PIB per Capita (Actual, em dólares americanos)	130,9	229,1	228,0	399,3	652,0
Taxa de Crescimento do PIB per Capita (1% anual)	-7,0	8,4	7,1	5,2	5,4

Fonte: Relatório sobre Perspectivas da Economia Mundial do FMI, de 2012
(<http://mozambique.opendataforafrica.org/tyjuuvvg/mozambique-gdp-per-capita>)

(3) Estrutura do PIB

A estrutura do PIB é formada por uma ampla gama de sectores. Em 2011, 27% do PIB correspondia à agricultura, 23% à indústria e 50% aos serviços. Os sectores da agricultura e dos serviços cresceram de forma constante durante o período de 2000 a 2011, mais ou menos em

paralelo com o crescimento do PIB, enquanto o da indústria se elevou mais rapidamente durante o período de 1995 a 2005. A expansão do sector industrial é atribuída à usina de refinamento de alumínio, que foi construída na segunda metade da década de 1990 (ver Tabela 2.1.3 e Tabela 2.1.4).

A participação do sector agrícola diminuiu ligeiramente, de 34,3% em 1995 para 27% em 2011. Por outro lado, os sectores de manufactura e de fornecimento de energia eléctrica e de água cresceram acentuadamente durante o período de 1995 a 2005. A parcela aumentou de 11,3% em 1995 para 23,3% em 2011 (ver Tabela 2.1.3 e Tabela 2.1.4).

Tabela 2.1.3 Taxa de Crescimento Anual do PIB por Sector Económico (%)

	1995	2000	2005	2010	2011
Agricultura	3,2 %	3,5 %	7,5 %	8,0 %	7,7 %
Indústria	0,2 %	22,7 %	13,2 %	5,1 %	6,5 %
Serviços	4,0 %	6,5 %	8,2 %	7,9 %	5,9 %
Total	2,8 %	9,4 %	8,8 %	7,2 %	7,3 %

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

Tabela 2.1.4 Participação dos Sectores Económicos (%)

	1995	2000	2005	2010	2011
Agricultura	34,3 %	27,9 %	25,8 %	26,7 %	27,0 %
Indústria	11,3 %	21,5 %	25,7 %	23,3 %	23,3 %
Serviços	54,3 %	50,7 %	48,5 %	50,0 %	49,7 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

(4) População Economicamente Activa (PEA)

Conforme se mostra na Tabela 2.1.5, entre o número da população economicamente activa (PEA), a participação do sector agrícola é dominante apesar de ter diminuído de 80,9% em 1997 para 75,2% em 2007. As proporções dos sectores industrial e de serviços aumentaram de 1997 a 2007.

Tabela 2.1.5 Número da População Economicamente Activa (PEA) em 1997 e em 2007

	1997		2007	
	Pessoas	%	Pessoas	%
Agricultura	4.742.508	80,9 %	5.543.928	75,2 %
Indústria	334.007	5,7 %	489.298	6,6 %
Serviços	788.905	13,5 %	1.337.733	18,1 %
Total	5.865.420	100,0 %	7.370.959	100,0 %

Fontes: Instituto Nacional de Estatística (INE), Censo Geral da População e Habitação de 1997 e de 2007

(5) Taxa de Desemprego, Pobreza e Desigualdade Social

Embora Moçambique tenha conseguido manter um crescimento macroeconómico estável, a taxa oficial de desemprego no país era de 18,7% em 2004/2005, com taxa de desemprego de 31% nas áreas urbanas e 13% nas áreas rurais. Este facto se deve à altíssima taxa de desemprego na faixa etária entre 15 e 24 anos.

A proporção da pobreza com base no consumo diminuiu significativamente, de 69% para 54% entre 1997 e 2003, enquanto o nível de pobreza em 2009 permaneceu basicamente igual ao de 2003. O coeficiente de Gini, um indicador que mede a disparidade na distribuição de rendimentos, revelou que houve aumento de 0,40 em 1997 para 0,415 em 2003. A expansão na disparidade manteve-se

quase no mesmo patamar até 2009 (0,414).

2.1.2 Planos de Desenvolvimento Existentes a Nível Nacional

Existe uma série de planos e objectivos de desenvolvimento nacionais, tais como os mencionados a seguir:

- Estratégia Nacional de Desenvolvimento 2015-2035 (Draft)
- Objectivos de Desenvolvimento do Milénio para 2015
- Programa Quinquenal do Governo de 2011 a 2014
- Documento de Estratégia para Redução da Pobreza 2011-2014

No PEDEC-Nacala, um dos aspectos importantes da imagem futura da Região do Corredor de Nacala é a redução da pobreza. Nesse sentido, o Plano de Desenvolvimento Quinquenal de 2011-2014 e o Documento de Estratégia para Redução da Pobreza 2011-2014 são de alta relevância para o PEDEC-Nacala.

Por outro lado, a Estratégia Nacional de Desenvolvimento (END) 2015-2035, que se encontra em preparação por parte do Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD), é um documento de política oficial que indica a direcção geral do desenvolvimento de Moçambique a longo prazo. A END enfatiza a importância da industrialização através da transformação estrutural da economia (inclusive a agricultura), instituições, base física e capital humano. Nesse sentido, as Estratégias do PEDEC estão em linha com a Estratégia Nacional de Desenvolvimento (END) 2015-2035.

Espera-se que o PEDEC-Nacala sirva de instrumento para a implementação da END em uma região específica, ou seja, na Região do Corredor de Nacala.

2.2 Moçambique e Países Vizinhos

Moçambique e alguns países em volta são comparados através de determinados índices indicados na Tabela 2.2.1.

Tabela 2.2.1 Situação de Moçambique e Países Vizinhos

Indicador	Unidade	Moçambique	Malawi	Zâmbia	Zimbabwe	Tanzânia	África do Sul
População¹							
População (2010)	Milhão	23,4	14,9	12,9	12,6	44,8	50,0
Taxa de Crescimento Populacional (2004-2010)	% por ano	2,4	3,0	2,4	0,0	2,9	1,1
Área	mil km ²	799,4	118,5	752,6	390,8	947,3	1.219,1
Densidade Populacional (2010)	pessoa/km ²	29,3	125,7	17,2	32,2	47,3	41,0
Taxa da População Urbana	%	38	20	36	38	26	62
Economia¹							
PIB em 2010	bilião de dólares americanos	9,6	5,1	16,2	7,5	22,9	363,9
Crescimento do PIB entre 2000 e 2010	% por ano	7,8	5,2	5,6	-6,3	7,1	3,9
PIB per Capita em 2010	dólar americano	394	339	1.253	595	527	7.272
Desenvolvimento Humano (DH)							
Índice de DH em 2012 ²	Índice	0,327	0,418	0,448	0,397	0,476	0,629
Class. Índ. DH em 2012 ²	class. entre 187 países	185	170	163	172	152	121
Taxa de Alfabetização em 2009 ³	%	55,1	73,7	70,9	91,9	72,9	88,7
Taxa de Mortalidade Infantil ³	Nº de mortes de crianças com menos de 5 anos por 1.000 nascimentos	135,0	92,1	111,0	79,8	92,4	56,6

Fonte 1: Banco Mundial e Indicadores do Desenvolvimento Mundial

Fonte 2: UNDP - Indicadores do Desenvolvimento Humano Internacional

Fonte 3: Instituto de Estatística da UNESCO

A população de Moçambique é de 23,4 milhões de habitantes e é maior do que as de Malawi (14,9 milhões), Zâmbia (12,9 milhões) e Zimbabwe (12,6 milhões). Contudo, é mais ou menos a metade da população da Tanzânia (44,8 milhões) e da África do Sul (50,0 milhões). A área de Moçambique, de 799 mil km², é quase igual à da Zâmbia (752.000km²) e quase sete vezes maior que a de Malawi (119 mil km²). A densidade populacional de Malawi, de 125 habitantes por km², é bem maior que a dos outros países, inclusive a de Moçambique que é de 29 habitantes por km². A urbanização em Moçambique é relativamente elevada, com uma taxa de 38%.

A África do Sul se destaca pelo tamanho da sua economia. Seu PIB, de 363 biliões de dólares americanos em 2010, é cerca de 38 vezes maior do que o de Moçambique, com 9,6 biliões de dólares americanos. Moçambique experimentou o maior crescimento do PIB entre os sete países, de 7,8% ao ano no período de 2000 a 2010. O PIB per capita de Moçambique, de 394 dólares em 2010, é o segundo mais baixo, em seguida a do Malawi, de 339 dólares americanos.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de Moçambique, de 0,327, foi o mais baixo, colocado em 185º lugar entre os 187 países do mundo. A taxa de alfabetização de 55% e a taxa de mortalidade de crianças menores de 5 anos de idade, com 135 mortes entre 1.000 nascimentos, também foram os piores entre os sete países.

2.3 Características Espaciais de Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala

Esta secção analisa com mais detalhes a situação espacial actual das áreas ao longo do Corredor de Nacala, em Moçambique, Malawi e Zâmbia.

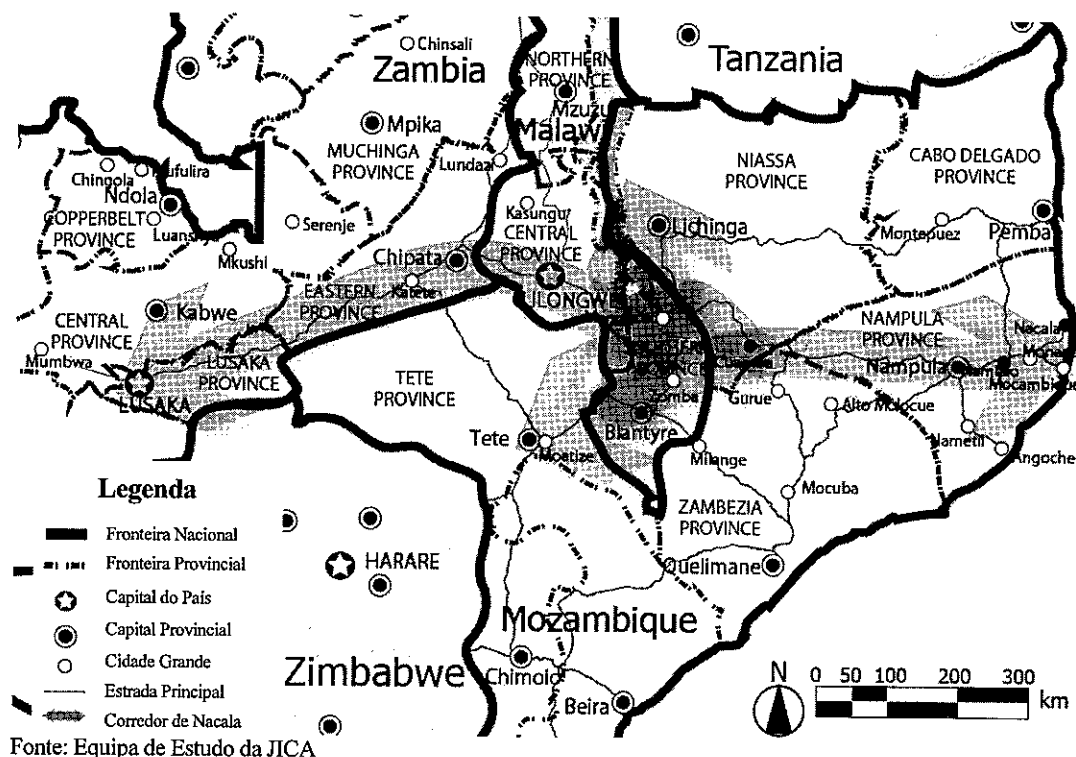
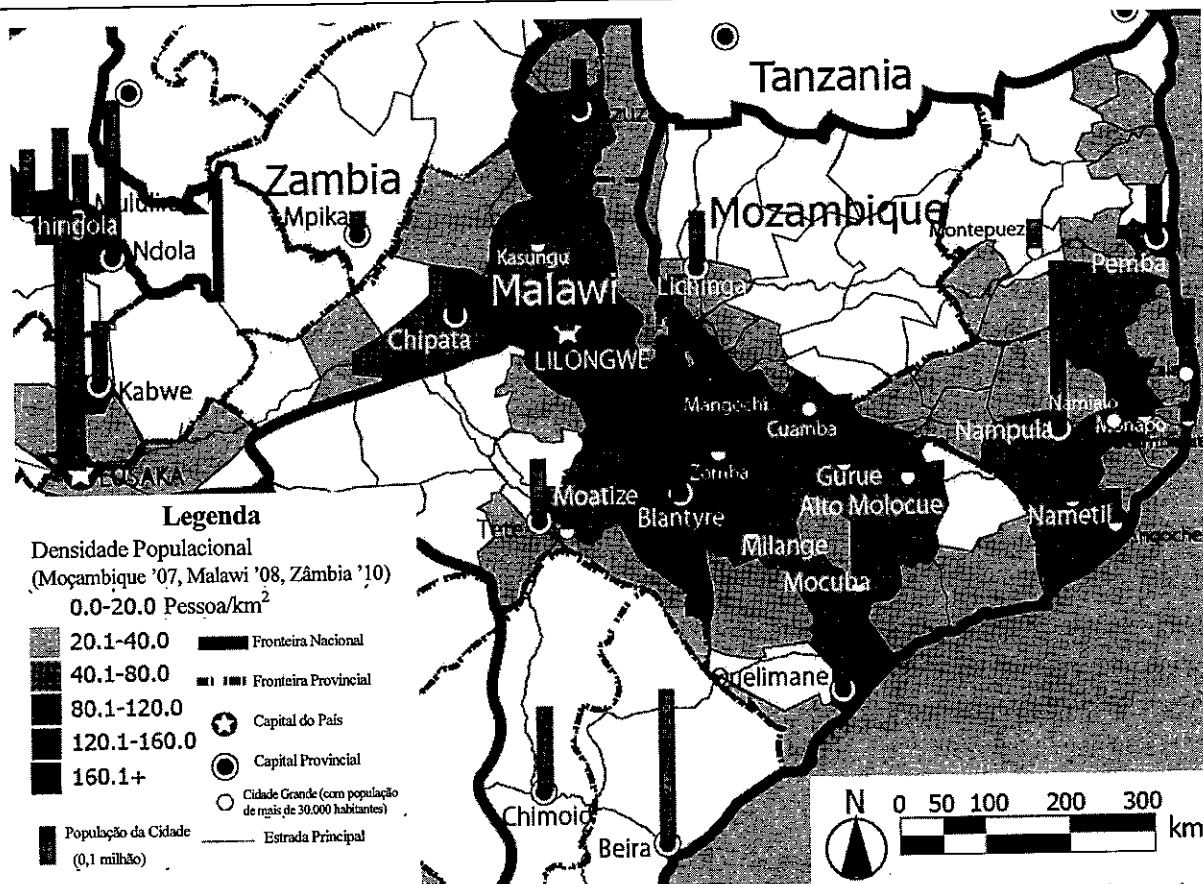


Figura 2.3.1 Áreas em Moçambique, Malawi e Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala

A maior cidade do Corredor de Nacala é Lusaka, com mais de 1,7 milhões de habitantes em 2010. Outras grandes cidades são Lilongwe e Blantyre, no Malawi, e Nampula e Nacala, em Moçambique. Há também várias cidades menores ao longo do corredor. As cidades e os centros distritais mais próximos do Corredor de Nacala, em Moçambique, são relativamente mais povoados do que as outras áreas da Região do Corredor de Nacala (ver Figura 2.3.2). Os números reais da população de cada cidade de Malawi e Zâmbia são mostrados na Tabela 2.4.2 e Tabela 2.5.2, respectivamente.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA, com base no “Censo da População e Habitação de 2010” da Zâmbia, “Censo da População e Habitação de 2008” de Malawi e “Censo Geral da População e Habitação de 2007” de Moçambique

Figura 2.3.2 Densidade Populacional por Distrito e População das Principais Cidades ao Redor do Corredor de Nacala

2.4 Condições Actuais de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala

(1) Tendência Populacional de Malawi

Nas últimas décadas, a população de Malawi tem aumentado, especialmente na Região Norte e na Região Central, com uma taxa de crescimento anual superior a dois por cento. Por outro lado, a densidade populacional da Região Sul é mais alta do que a das outras duas regiões, com 184,7 habitantes/km². A densidade populacional da Região Norte é bem inferior à média do país.

Tabela 2.4.1 Tendência Populacional de Malawi por Região

Região	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual		Área (km ²)	Densidade Populacional (pessoa/km ²)
	1987	1998	2008	1987-1998	1998-2008		2008
Norte	911.787	1.233.560	1.708.930	2,8%	3,3%	26.931	63,5
Central	3.110.986	4.066.340	5.510.195	2,5%	3,1%	35.592	154,8
Sul	3.965.734	4.633.968	5.858.035	1,4%	2,4%	31.753	184,7
Malawi	7.988.507	9.933.868	13.077.160	2,0%	2,8%	94.276	138,7

Fonte: Censo da População e Habitação de 2008 da Agência Nacional de Estatísticas de Malawi

As principais cidades de Malawi também estão localizadas principalmente nas Regiões Central e do Sul, inclusive Lilongwe e Blantyre, cujas populações são bem maiores que as de todas as outras cidades de Malawi. No entanto, a população de Mzuzu, capital da Região Norte, tem crescido rapidamente por mais de duas décadas.

Tabela 2.4.2 População das Principais Cidades de Malawi ao Longo do Corredor de Nacala

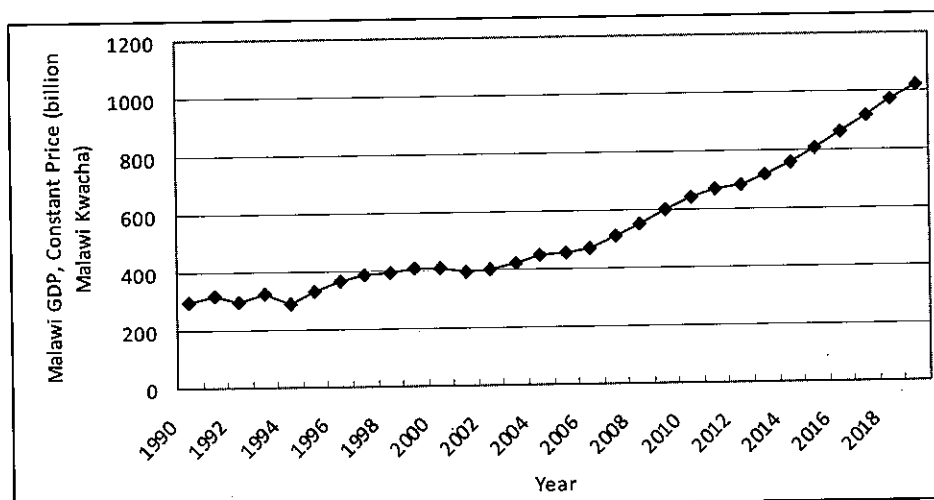
Cidade	Região	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual	
		1987	1998	2008	1987-1998	1998-2008
Lilongwe	Central	223.318	440.471	674.448	6,4%	4,4%
Blantyre	Sul	333.120	502.053	661.256	3,8%	2,8%
Mzuzu	Norte	51.904	86.980	133.968	4,8%	4,4%
Zomba	Sul	43.250	65.915	88.314	3,9%	3,0%
Kasungu	Central	11.591	27.754	39.640	8,3%	3,6%
Mangochi	Sul	14.758	26.570	39.575	5,5%	4,1%

Fonte: Censo da População e Habitação de 2008 da Agência Nacional de Estatísticas de Malawi

(2) Tendência do PIB de Malawi

O PIB de Malawi tem aumentado, principalmente, com as exportações de tabaco. A economia do país também conta com a produção de chá e de cana de açúcar. Devido à dependência na agricultura, a economia de Malawi é muito vulnerável. Além das mudanças das condições naturais, a tendência antitabagismo em todo o mundo é considerada como causa de um impacto negativo sobre a economia.

O PIB de Malawi cresceu lentamente, inclusive com períodos de declínio até o início dos anos 2000. A partir de meados da década de 2000, o PIB tem se elevado de forma constante e deverá continuar sem crescimento.



Fonte: Dados do Relatório sobre Perspectivas da Economia Mundial, do FMI, Edição de Abril de 2014
Nota: Números estimados de 2009

Figura 2.4.1 Tendências do PIB de Malawi

(3) Principais Indústrias de Malawi e Factores em Potencial para o Corredor de Nacala

Conforme mencionado anteriormente, a maior indústria de Malawi é a de tabaco. Outros itens importantes exportados de Malawi são açúcar, chá, café e urânio. Por outro lado, o país depende bastante de produtos importados, tais como o combustível e fertilizantes da África do Sul. Nestes últimos tempos, a importação do combustível tem sido realizada principalmente através do Porto de Beira. Portos da Tanzânia, bem como vias de transporte terrestre pela África do Sul e da Zâmbia, também têm sido utilizados. O comércio internacional de Malawi, que precisa contar com o transporte terrestre através de um terceiro país, é um grande factor em potencial para o Corredor de Nacala.

Actualmente, a maioria dos produtos, como o tabaco e o chá, é transportada para a África do Sul em contêineres juntamente com outros produtos exportados para a Europa e os Estados Unidos através de Durban, na África do Sul. As mercadorias são levadas por via terrestre, para/de Durban, através de Moçambique e Zimbabwe. No entanto, antes da guerra pela independência de Moçambique, os principais portos do comércio internacional de Malawi eram os de Nacala e Beira. Essas rotas seriam uma escolha muito mais económica para Malawi se o país estivesse conectado com os referidos portos por caminho-de-ferro. Outros importantes parceiros comerciais de Malawi, além da Europa, América do Norte e países africanos, são Índia, China e Coreia do Sul. Portos do lado leste da África consistem em um grande potencial para o desenvolvimento do comércio internacional com esses países.

(4) Planos de Desenvolvimento para Malawi

Os seguintes projectos são planos de desenvolvimento recomendáveis para Malawi dentro do Corredor de Nacala.

- **Reabilitação do Caminho-de-Ferro pelo Vale (Cuamba-Nayuchi):** É recomendável que Malawi garanta uma rota de transporte para o mar através da reabilitação do caminho-de-ferro. Com a tomada desta medida, estima-se que haja desenvolvimento industrial, assim como o próprio desenvolvimento de Malawi.
- **Utilização do Transporte Hidroviário pelo Lago Malawi:** Esta medida também pode ser

considerada um factor de desenvolvimento de um Parque de Transporte Multimodal composto de estradas, caminho-de-ferro e hidroviás (Centro Logístico).

2.5 Actuais Condições da Zâmbia no Corredor de Nacala

(1) Tendência Populacional da Zâmbia

Na Província de Lusaka, onde se localiza a cidade de Lusaka, capital da Zâmbia, a população tem aumentado rapidamente nestas últimas décadas. Nas outras províncias, com excepção da Província de Copperbelt, a população também apresentou uma alta de mais de 2,5% ao ano nas últimas duas décadas.

Tabela 2.5.1 Tendência Populacional da Zâmbia por Província, ao Longo do Corredor de Nacala

Província	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual		Área (km ²)	Densidade Populacional (pessoa/km ²)
	1990	2000	2010	1990-2000	2000-2010		2010
Central	771.818	1.012.257	1.307.111	2,7%	2,6%	94.394	13,8
Copperbelt	1.458.459	1.581.221	1.972.317	0,8%	2,2%	31.328	63,0
Leste	949.521	1.231.283	1.592.661	2,6%	2,6%	51.476	30,9
Lusaka	991.226	1.391.329	2.191.225	3,4%	4,6%	21.896	100,1
Muchinga	400.492	524.186	711.657	2,7%	3,1%	87.806	8,1
Zâmbia	7.759.117	9.960.481	13.092.666	2,0%	2,8%	752.612	17,3

Fonte: Censo da População e Habitação de 2010, da Agência Central de Estatística, 2012

Como na maioria das cidades do mundo, a urbanização também está a ocorrer na Zâmbia e a Cidade de Lusaka, sua capital, não foge à excepção. A população de Lusaka vem crescendo rapidamente a uma taxa de crescimento anual de cerca de 5% durante a última década e sua população chegou a 1.747.152 habitantes em 2010. Outras cidades que têm indicado um notável crescimento na última década localizam-se principalmente na Província Oriental e na Província de Muchinga. No entanto, as populações dessas cidades ainda são relativamente pequenas quando comparadas com a da maior cidade Chipata, na Província Oriental, que conta com 116.627 habitantes.

Por outro lado, o número de habitantes das cidades da Província de Copperbelt, que é o centro da indústria de mineração, tem aumentado de forma constante, com crescimento em torno de 2% ao ano.

Tabela 2.5.2 População das Principais Cidades das Províncias da Zâmbia ao Longo do Corredor de Nacala

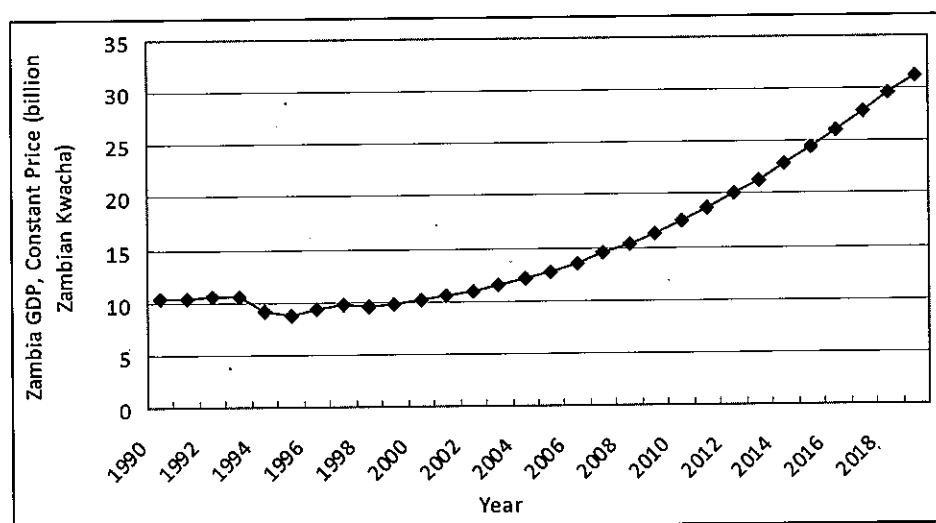
Cidades Principais	Província	População			Taxa de Crescimento Populacional Anual	
		1990	2000	2010	1990-2000	2000-2010
Lusaka	Lusaka	769.353	1.084.703	1.747.152	3,5%	4,9%
Ndola	Copperbelt	329.228	374.757	451.248	1,3%	1,9%
Kabwe	Central	154.318	176.758	202.360	1,4%	1,4%
Chingola	Copperbelt	142.383	147.448	185.246	0,4%	2,3%
Mufulira	Copperbelt	123.936	122.336	151.309	-0,1%	2,1%

Chipata	Oriental	52.213	73.110	116.627	3,4%	4,8%
Mpika	Muchinga	20.950	25.856	39.724	2,1%	4,4%
Katete	Oriental	7.165	10.413	21.459	3,8%	7,5%
Mumbwa	Central	11.015	15.949	20.390	3,8%	2,5%
Mkushi	Central	7.804	10.597	19.196	3,1%	6,1%
Serenje	Central	8.265	8.577	17.754	0,4%	7,5%
Lundazi	Central	5.590	9.159	15.902	5,1%	5,7%
Chinsali	Muchinga	7.509	11.507	15.198	4,4%	2,8%

Fonte: Censo da População e Habitação de 2010, da Agência Central de Estatística, 2012

(2) Tendência do PIB da Zâmbia

A economia da Zâmbia sempre foi dependente da mineração de cobre. O declínio na produção de cobre, assim como o seu baixo preço causaram a estagnação económica da Zâmbia na década de 1990. A partir de 2004, o aumento do preço do cobre impulsionou a elevação constante do PIB do país e também se estima que esse crescimento continue a se manter.



Fonte: Dados do Relatório sobre Perspectivas da Economia Mundial, do FMI, Edição de Abril de 2014
 Nota: Números estimados de 2013

Figura 2.5.1 Tendências do PIB da Zâmbia

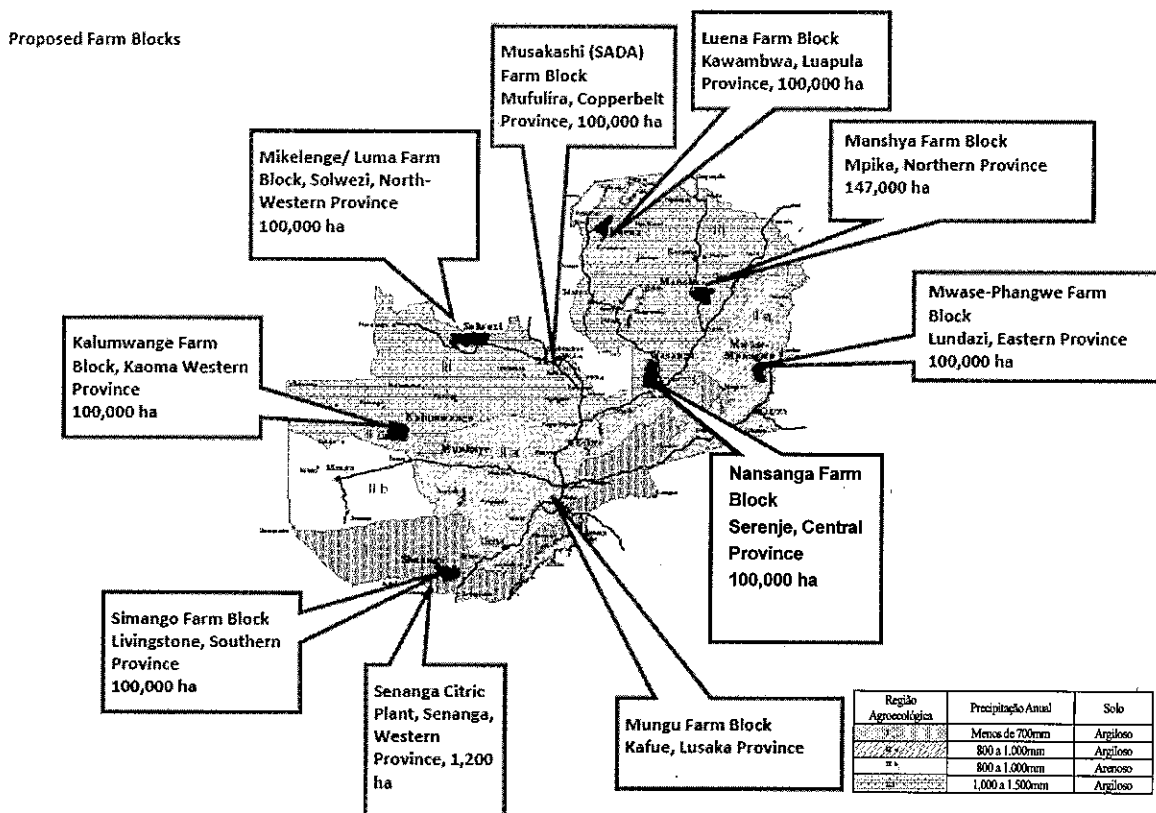
(3) Principais Indústrias da Zâmbia e Factores em Potencial para o Corredor de Nacala

Com uma população urbana e PIB maiores do que os de Malawi, a Zâmbia tem um grande potencial para contribuir ao desenvolvimento do Corredor de Nacala. A economia da Zâmbia tem estado altamente dependente da mineração e comercialização do cobre, principalmente com a Europa e a China. No entanto, com oito países vizinhos na África, a Zâmbia adotou o seguinte slogan: “De um País Enclausurado por Terras Vizinhas para um País Conectado por Terras Vizinhas”, de forma a aumentar a exportação de outros produtos, além de cobre e produtos relacionados, aos países vizinhos da África.

Alguns dos principais produtos de exportação da Zâmbia são cobre, produtos de metal processado, açúcar, produtos químicos e cimento. Cerca de um terço das exportações da Zâmbia vai para a Europa (principalmente para a Suíça que importa cobre), outro terço para os países africanos, e o restante para a China e outros países, tais como do Oriente Médio. Originalmente, os produtos de

exportação para a China eram levados pelo Caminho-de-Ferro Tazara - que foi desenvolvido pela China - para o Porto de Dar-es-Salam, na Tanzânia. No entanto, actualmente, devido à condição do Caminho-de-Ferro Tazara, a maioria do comércio internacional é feita através do Porto Durban, na África do Sul. Embora haja planos de reabilitação do Caminho-de-Ferro Tazara, o Corredor de Nacala terá chances de capturar alguma parcela do mercado de transporte durante o período em que a referida linha não está a funcionar.

Embora a parcela de exportação de produtos agrícolas seja bem menor em comparação com a da indústria de metal, que equivale a cerca de 77% do valor total em dólares, actualmente, a Zâmbia está a exportar vários produtos agrícolas, tais como tabaco, açúcar, trigo e flores, principalmente para a China, outros países africanos e países europeus. O Governo da Zâmbia também tem intenção de aumentar os produtos agroprocessados, com o plano de transformar Chipata, a cidade capital da Província Oriental, em um centro de processamento agrícola do país. Essa província é tipicamente agropecuarista, cujas principais actividades são a produção de tabaco e algodão e a suinocultura. Como parte do plano, o Governo deu início a um programa de desenvolvimento de terras que envolve a abertura de novos blocos agrícolas para a expansão comercial do sector agrícola. O Bloco Agrícola Mwase-Phangwe, no Distrito de Lundazi, na Província Oriental, é um dos blocos de exploração propostos.¹



Fonte: Perfil do Sector de Agricultura, Pecuária e Pesca de 2011, da Agência de Desenvolvimento da Zâmbia

Figura 2.5.2 Blocos Agrícolas Propostos na Zâmbia

¹ “Blocos Agrícolas” são uma ferramenta para atrair investidores à área da agricultura comercial. O Governo da Zâmbia iniciou um programa de desenvolvimento de terras que fornece aos investidores em potencial novos blocos agrícolas para a agricultura comercial. Cada bloco agrícola é projectado para ter, no mínimo, uma área em grande escala de cerca de 10.000ha.

Além do desenvolvimento de Chipata como um centro de processamento agrícola, a Zâmbia também conta com um plano para estender o caminho-de-ferro desde Chipata até Serenje, que conectará o Caminho-de-Ferro de Nacala ao Caminho-de-Ferro de Tazara. Existe, também, um plano para desenvolver um porto seco em Chipata. Vagões de carga ferroviários também serão adquiridos em breve para o transporte entre Chipata e Mchinji, em Malawi.

(4) Planos de Desenvolvimento para a Zâmbia

Alguns dos principais planos de desenvolvimento na Zâmbia são os seguintes:

- **Desenvolvimento do Caminho-de-Ferro (Serenje-Chipata):** A conexão de Serenje, pelo Caminho-de-Ferro de Tazara, a Chipata, na Província Oriental, no Corredor de Nacala, encontra-se, actualmente, em planeamento juntamente com o desenvolvimento da indústria de processamento centrada na Província Oriental (Chipata).
- **Fronteira Única (One Stop Border Post - OSBP):** Os esforços dos OSBPs estão actualmente a serem realizados na Zâmbia.
- **Bloco Agrícola:** Programa agrícola com área em grande escala iniciado pelo Governo para o desenvolvimento comercial e expansão do sector agrícola.

2.6 Desenvolvimento dos Corredores Internacionais

Iniciativas concernentes a vários corredores internacionais têm sido discutidas na África Austral desde a década de 1980, como, por exemplo, a Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC), que mais tarde mudou seu nome para Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI) e Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD).

Nesta secção, indica-se um sumário das iniciativas referentes aos corredores internacionais na África Austral.

(1) Corredores de Transporte segundo a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC)

Na década de 1980, a Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC) designou as principais rotas de transporte - que ligam localidades não banhadas por mar com os principais portos através de caminhos-de-ferro, estradas e dutos - como corredores, e deu alta prioridade à implementação da infraestrutura necessária para a criação de tais corredores. Os objectivos para o desenvolvimento dos corredores de transporte são fornecer acesso eficiente para os países do interior do continente, de modo a reduzir os preços dos bens de consumo e dos bens intermediários, assim como integrar os países vizinhos em uma economia mais ampla.

A SADC foi criada em 1992 para promover um crescimento económico sustentável e equitativo e o desenvolvimento socioeconómico. Em 1997, a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) identificou os seguintes sete corredores que dão enfoque ao transporte na região.

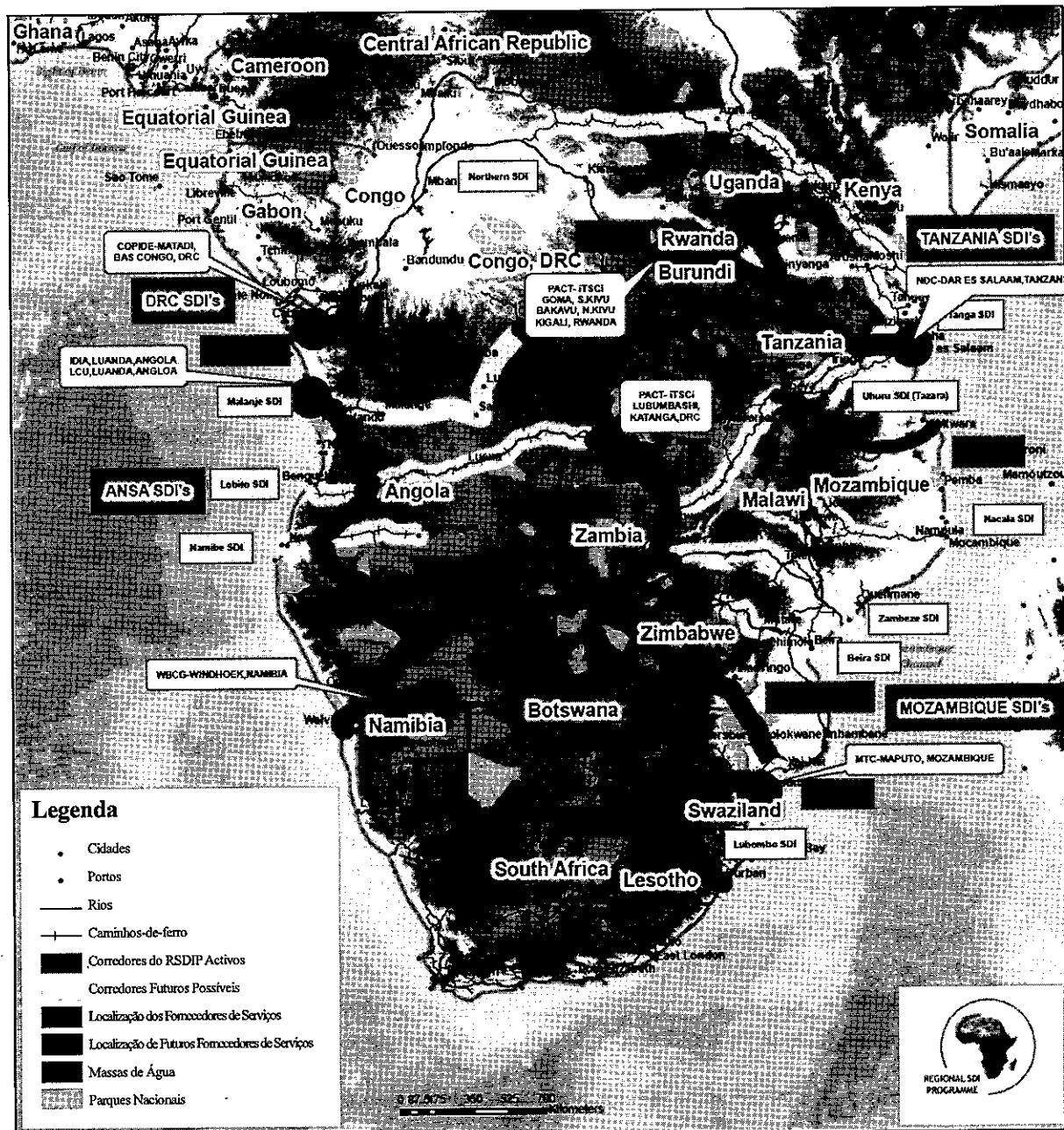
- Corredor do Sul (África do Sul-Botsuana-Zimbabwe-Zâmbia-Congo)
- Corredor de Maputo (Moçambique-África do Sul)
- Corredor da Baía de Walvis (Botsuana-Karahari-Cabribi)
- Corredor de Beira (Moçambique-Zimbabwe)
- Corredor de Nacala (Moçambique-Malawi-Zâmbia)
- Corredor de Tazara (Tanzânia-Zâmbia)
- Corredor de Liboto (Angola-Congo-Zâmbia)

Esses corredores faziam parte do programa de iniciativas regionalmente integradas com enfoque principalmente no tráfego e no transporte. Os governos e os doadores internacionais tinham como meta o desenvolvimento da infraestrutura de transporte, tais como portos, caminhos-de-ferro e estradas, ao invés de facilitar o desenvolvimento económico do sector privado.

(2) Corredores de Desenvolvimento segundo Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI)

O Programa de Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI) foi lançado pelo Departamento do Comércio e Indústria (DTI) da África do Sul, em 1996. Ao contrário da abordagem da estratégia de desenvolvimento abrangente tradicional promovido com base nos programas e projectos do Governo, no programa de SDI, o Governo fornece um crédito de assistência técnica flexível para estabelecer uma série de medidas elaboradas para atrair investidores do sector privado e promover PPPs em um pacote de projectos financeiramente confiáveis. O Programa Regional de SDI deu início ao "Corredor de Desenvolvimento de Maputo" entre a África do Sul e Moçambique, em 1996.

Na África Austral, existem até 19 corredores de desenvolvimento que foram identificados no Programa Regional de SDI (RSDIP). No entanto, apenas oito desses estão actualmente definidos como corredores RSDIP activos (Figura 2.6.1). Além dos 19 corredores, Moçambique faz parte de oito programas de SDIs que incluem o Corredor de Nacala, actualmente classificado como um “futuro possível corredor”, juntamente com o Corredor de Beira e o Corredor de Zambeze.



Fonte: Programa Regional de SDI

Figura 2.6.1 Actuais Corredores do Programa Regional de SDI

(3) Corredores de Desenvolvimento segundo o Programa de Desenvolvimento Espacial (SDP) da NEPAD

- Em 2002, a Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD) foi ratificada pela União Africana (UA) para lidar com os problemas de desenvolvimento da África, inclusive a redução da pobreza e o desenvolvimento sustentável da África. O objectivo da NEPAD é

promover a integração económica regional através da eliminação das diferenças da infraestrutura na África. Para atingir esse objectivo, foi desenvolvida a Estrutura da NEPAD que também inclui o Programa de Desenvolvimento Espacial da NEPAD. Os objectivos deste Programa são os seguintes:

- Estimular o investimento direccionado ao crescimento económico e desenvolvimento;
- Catalisar outros sectores (sustentáveis);
- Facilitar o comércio dentro e fora da África
- Promover a cooperação económica e integração regionais;
- Otimizar o fornecimento e a utilização de infraestrutura;
- Incentivar o beneficiamento e a diversificação económica;
- Reforçar a competitividade das economias africanas; e
- Estimular a criação de empregos e de riquezas.

(4) De Corredores de Transporte a Corredores de Desenvolvimento

Com a abordagem de SDI definida, bem como o sucesso do Corredor de Maputo, o programa de SDI conseguiu mudar as atitudes e as políticas dos governos, assim como dos parceiros de desenvolvimento internacionais rumo às iniciativas do sector privado. Diferentemente da abordagem tradicional de desenvolvimento dos governos nacionais, a abordagem de SDI é mais viável quando os pacotes financiáveis² e os programas do Governo para a implementação estratégica de infraestrutura são ambos considerados em conjunto.

No entanto, mesmo em um país em desenvolvimento como Moçambique, os sectores privados estão sempre a enfrentar a concorrência global. Por isso, não é fácil para os sectores privados mobilizarem fundos suficientes para reabilitar caminhos-de-ferro ou portos para o desenvolvimento dos corredores. Na verdade, não há outros corredores, além do Corredor de Maputo, capazes de satisfazer a definição de um “corredor de desenvolvimento”. Em outras palavras, todos os outros corredores, exceto o Corredor de Maputo, ainda se encontram em condições subdesenvolvidas e não estão a funcionar nem mesmo como “corredores de transporte”.

(5) Desenvolvimento do Corredor de Nacala

Para promover a implementação de “corredores de desenvolvimento” na África, os projectos do sector privado devem desempenhar um papel importante como uma força motriz inicial para expandir os “corredores de transporte” e, ao mesmo tempo, os investidores económicos privados devem ser capazes de obter lucros com os corredores de transporte. Desta forma, os corredores de transporte serão transformados para se tornar corredores de desenvolvimento.

Os projectos do sector privado que podem preencher as condições exigidas para ser um projecto de accionamento ao desenvolvimento são os seguintes:

Primeiramente, para a implementação dos “corredores de desenvolvimento” são necessárias as seguintes condições de modo que um projecto do sector privado se torne uma força motriz inicial para o planeamento de “corredores de transporte”:

- Há uma demanda relativamente grande de transporte na fase inicial logo após a conclusão da

² Pacote financiável é um pacote de projectos do sector económico e de infraestrutura que pode ser financiado por bancos.

infraestrutura de transporte, tais como de caminhos-de-ferro, estradas e portos. Em outras palavras, o sector de transportes necessita de uma grande demanda desde o começo do desenvolvimento do corredor. (Por exemplo, o Corredor de Maputo teve uma demanda relativamente grande de transporte de produtos, tais como de aço, alumínio, ligas de ferro, carvão, madeira e granito a partir da África do Sul.)

- É possível que os sectores privados possuam ou mobilizem fundos suficientes para executar a construção, manutenção e operação de infraestrutura necessárias para dar início a um corredor de transporte.
- Os ganhos financeiros do desenvolvimento económico possíveis pela criação de um corredor de transporte devem ser grandes o suficiente para financiar o desenvolvimento de infraestrutura de transporte para o corredor de transporte.

O Corredor de Nacala é um dos poucos corredores de desenvolvimento que podem satisfazer os referidos requisitos. O Corredor poderá ser executável através da mineração de carvão em Tete e a necessidade de transportar o carvão de Tete ao Porto de Nacala, além do Porto de Beira.