

# PARTE IV

## O QUADRO PARA O DESENVOLVIMENTO



## Capítulo 11 Condições Existentes em Moçambique e Países Vizinhos

### 11.1 Anos-Alvo do Quadro Socioeconómico para a Região do Corredor de Nacala

Um quadro socioeconómico foi preparado para formular as estratégias de desenvolvimento regional na Região do Corredor de Nacala. O quadro socioeconómico cobre a população e economia. O quadro socioeconómico indica o nível previsível de crescimento populacional e o desenvolvimento económico em consequência do desenvolvimento regional do Corredor de Nacala. É mais um quadro indicativo do que uma previsão definitiva.

Os anos-alvo das estratégias de desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala são identificadas como segue:

- Ano-alvo a curto prazo: Ano 2017
- Ano-alvo a médio prazo: Ano 2025
- Ano-alvo a longo prazo: Ano 2035

O ano-alvo a curto prazo foi definido para 2017 levando em consideração o progresso e as perspectivas de um número de projectos importantes na Região do Corredor de Nacala, tais como a melhoria da estrada principal de Nampula-Cuamba, a melhoria da estrada principal Lichinga-Montepuez, a melhoria d linha férrea Moatize-Nacala, a reabilitação/melhoria do Porto de Nacala e a produção offshore de gás natural na Província de Cabo Delgado. Estes projectos estão planeados para serem concluídos e entrarem em operação por volta de 2017 a 2018. São necessárias tomadas de acções imediatas até esta época para ligar estes projectos ao desenvolvimento regional.

O ano-alvo a longo prazo é fixado em 2035. O ano 2035 é o ano-alvo estabelecido pela Estratégia Nacional de Desenvolvimento (END), que está em preparação pelo MPD.

O ano-alvo a médio prazo é estabelecido para 2025, 10 anos antes de 2035.

## 11.2 Estrutura Populacional para a Região do Corredor de Nacala

### 11.2.1 Projecção Populacional a Nível Nacional

A fim de conduzir a projecção populacional na Região do Corredor de Nacala, as duas projecções existentes devem ser levadas em consideração.

#### (1) Projecção Populacional do INE

Em 2010, o INE divulgou a projecção demográfica para Moçambique para o período entre 2007 e 2040 a níveis provincial e distrital, com base nos programas Projecção Rural-Urbana (RUP) e Agregação de Projecção RUP (RUPAGG) desenvolvidos pelo Escritório do Censo dos Estados Unidos. Os parâmetros básicos desta projecção são mostrados na tabela a seguir:

**Tabela 11.2.1 Parâmetros Básicos da Projecção Populacional do INE**

	2007	2010	2015	2020	2025	2035
População (1.000)	20.632	22.417	25.728	29.310	33.165	41.554
Taxa de Fecundidade Total	5,7	5,6	5,2	4,8	4,3	3,5
Taxa Bruta de Natalidade (por 1.000 pessoas)	42,2	41,6	39,3	36,3	33,4	29,0
Taxa Bruta de Mortalidade (por 1.000 pessoas)	14,6	13,7	12,4	10,9	9,4	7,3
Taxa de Crescimento Anual (%)	(1997-07) 2,53	(2007-10) 2,80	(2010-15) 2,79	(2015-20) 2,64	(2020-25) 2,50	(2025-35) 2,28

Fonte: Projecção Populacional 2007-2040, INE

#### (2) Projecção Populacional da ONU

A Divisão de População do Departamento de Assuntos Económicos e Sociais das Nações Unidas, como parte do relatório “Perspectivas da População Mundial: Revisão de 2011”, que é publicado na rede (<http://www.un.org/esa/population/unpop.htm>), mostra uma projecção populacional composta por quatro padrões de crescimento, nomeadamente: variante baixa, variante média, variante alta e variante de fecundidade constante. As Tabelas 11.2.2 e 11.2.3 indicam os parâmetros básicos de cada padrão de crescimento.

**Tabela 11.2.2 Projecções Populacionais da ONU**

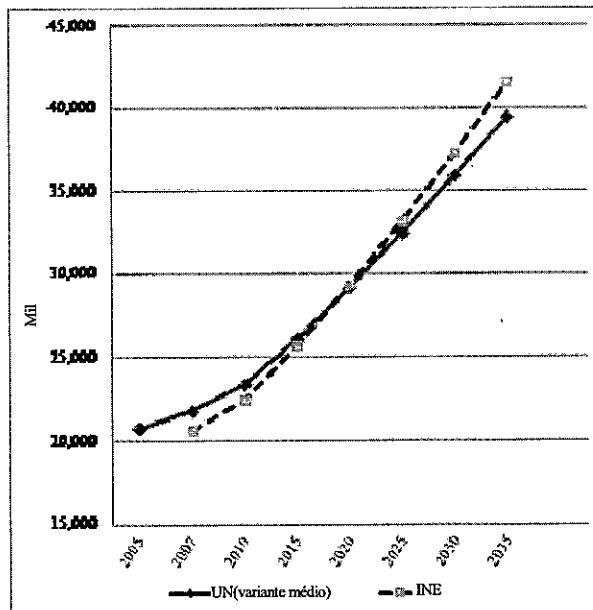
	Cenário de Crescimento	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
População (1.000)	Baixo	18.201	20.770	23.391	25.946	28.567	31.253	34.046	36.786
	Médio	18.201	20.770	23.391	26.162	29.177	32.439	35.907	39.459
	Alto	18.201	20.770	23.391	26.378	29.788	33.625	37.772	42.161
	Taxa de Fecundidade Total Fixa	18.201	20.770	23.391	26.494	30.247	34.733	40.020	46.214
Taxa de Crescimento Anual (%)	Baixo	-	2,6	2,4	2,1	1,9	1,8	1,7	1,6
	Médio	-	2,6	2,4	2,2	2,2	2,1	2,0	1,9
	Alto	-	2,6	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,2
	Taxa de Fecundidade Total Fixa	-	2,6	2,4	2,5	2,7	2,8	2,8	2,9

**Tabela 11.2.3 Parâmetros da Projecção Populacional da ONU**

	Cenário de Crescimento	1995-00	2000-05	2005-10	2010-15	2015-20	2020-25	2025-30	2030-35
Taxa de Fecundidade Total (por pessoa)	Baixo	5,9	5,5	5,1	4,5	3,9	3,5	3,2	2,9
	Médio	5,9	5,5	5,1	4,7	4,3	4,0	3,7	3,4
	Alto	5,9	5,5	5,1	5,0	4,7	4,5	4,2	3,9
	Taxa de Fecundidade Total Fixa	5,9	5,5	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1
Taxa Bruta de Natalidade (por 1.000 pessoas)	Baixo	43,3	43,3	39,4	34,5	31,6	29,5	28,0	25,9
	Médio	43,3	43,3	39,4	36,3	34,3	32,8	31,1	29,0
	Alto	43,3	43,3	39,4	38,1	36,9	35,9	33,9	31,9
	Taxa de Fecundidade Total Fixa	43,3	43,3	39,4	39,0	39,2	39,4	39,0	38,6
Taxa Bruta de Mortalidade (por 1.000 pessoas)	Baixo	17,6	16,7	15,4	13,7	12,2	11,4	10,8	10,3
	Médio	17,6	16,7	15,4	13,8	12,4	11,5	10,7	10,1
	Alto	17,6	16,7	15,4	13,9	12,5	11,5	10,6	9,9
	Taxa de Fecundidade Total Fixa	17,6	16,7	15,4	14,0	12,6	11,6	10,6	9,8

Fonte: Divisão de População, 2011, "Perspectivas da População Mundial: Revisão de 2011", ONU (<http://www.un.org/esa/population/unpop.htm>)

Conforme mostrado na figura a seguir, a projecção populacional do INE é mais alta do que a da Divisão de População da ONU (variante média) após 2020. Isto deve-se às diferenças das taxas de fecundidade e taxas brutas de mortalidade projectadas.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 11.2.1 Comparação das Projecções Populacionais do INE e da ONU**

## 11.2.2 Projecção Populacional do INE para a Região do Corredor de Nacala

Como mostrado na Tabela 11.2.3, a população da Região do Corredor de Nacala, inclusive somente os sete distritos setentrionais da Zambézia, somava 10.548 mil habitantes em 2007. Entre as províncias da Região do Corredor de Nacala, a população da Província de Nampula é a maior, com 4.085 mil habitantes, seguida pela Zambézia (3.890 mil), Tete (1.897 mil), Cabo Delgado (1.634 mil) e Niassa (1.213 mil).

**Tabela 11.2.4 Projecção Populacional do INE por Província na Região do Corredor de Nacala**

Unidade: pessoas

Província	2007	2010	2015	2017	2020	2025	2035
Niassa	1.213.398	1.360.645	1.656.906	1.789.120	1.998.357	2.369.662	3.182.358
Cabo Delgado	1.634.162	1.731.200	1.893.156	1.952.341	2.036.785	2.173.123	2.436.668
Nampula	4.084.656	4.414.144	5.008.793	5.251.293	5.618.332	6.239.418	7.503.201
Zambézia*	1.808.220	1.968.621	2.252.704	2.365.234	2.529.710	2.786.750	3.262.818
Tete	1.807.485	2.050.242	2.517.444	2.723.010	3.049.800	3.638.891	4.963.508
Região do Corredor de Nacala	10.547.921	11.524.852	13.329.003	14.080.998	15.232.984	17.207.844	21.348.553
Outras Áreas	10.084.513	10.892.029	12.398.908	13.047.532	14.077.490	15.957.152	20.205.181
<b>Total do País</b>	<b>20.632.434</b>	<b>22.416.881</b>	<b>25.727.911</b>	<b>27.128.530</b>	<b>29.310.474</b>	<b>33.164.996</b>	<b>41.553.734</b>

Fonte: Projecção Populacional 2007-2040, INE

Nota: \*População dos 7 distritos setentrionais da Zambézia

A Tabela 11.2.4 mostra a comparação das taxas de crescimento populacional do INE por província na Região do Corredor de Nacala e as taxas de crescimento da ONU para o país no total.

As taxas de crescimento anual segundo o INE entre os anos 2007 e 2010, 2010-2015, 2015-2020, 2020-2025 e 2025-2035 na Região do Corredor de Nacala são de 3,0%, 2,95%, 2,71%, 2,47% e 2,18%, respectivamente. Por outro lado, as taxas anuais de crescimento entre os anos 2007 e 2010, 2010-2015, 2015-2020, 2020-25 e 2025-35 no país como um todo são de 2,80%, 2,79%, 2,64%, 2,50% e 2,28%, respectivamente.

Quanto à projecção da ONU com variante alta, as taxas anuais de crescimento entre 2010-2015, 2015-2020, 2020-2025 e 2025-2035 no país como um todo são de 2,43%, 2,46%, 2,45 e 2,29%, respectivamente.

Deve ser notado que as taxas de crescimento da população na Região do Corredor de Nacala são mais altas do que a taxa de crescimento nacional até 2020 e também mais altas do que os padrões de fecundidade com variante alta na projecção da ONU até 2025.

**Tabela 11.2.5 Comparação das Taxas de Crescimento Populacional do INE por Província na Região do Corredor de Nacala e Taxas de Crescimento da ONU para Todo o País**

(1) Taxa de Crescimento Anual (%) das Províncias na Projecção do INE

	97-07	07-10	10-15	15-20	20-25	25-35	07-35
Niassa	4,13	3,89	4,02	3,82	3,47	2,99	3,50
Cabo Delgado	1,70	1,94	1,80	1,47	1,30	1,15	1,44
Nampula	2,92	2,62	2,56	2,32	2,12	1,86	2,20
Zambézia*	2,88	2,87	2,73	2,35	1,95	1,59	2,13
Tete	3,96	4,29	4,19	3,91	3,60	3,15	3,67
Região do Corredor de Nacala	3,01	3,00	2,95	2,71	2,47	2,18	2,55
Outras Áreas	2,04	2,60	2,63	2,57	2,54	2,39	2,51
<b>Total do País</b>	<b>2,53</b>	<b>2,80</b>	<b>2,79</b>	<b>2,64</b>	<b>2,50</b>	<b>2,28</b>	<b>2,53</b>

Fonte: Projecção Populacional do INE 2007-2040

(2) Taxas de Crescimento Anual (%) do Total do País segundo a ONU

Padrão	-	05-10	10-15	15-20	20-25	25-35	05-35
Variante média	-	2,41	2,26	2,21	2,14	1,98	2,16
Variante alta	-	2,41	2,43	2,46	2,45	2,29	2,39

Fonte: Divisão de População, 2011, "Perspectivas da População Mundial: Revisão de 2011", ONU (<http://www.un.org/esa/population/unpop.htm>)

Nota: \*População dos 7 distritos setentrionais da Zambézia

A Tabela.11.2.6 mostra os principais indicadores democráticos da projecção populacional do INE por província na Região do Corredor de Nacala. As taxas brutas de nascimento em Niassa são mais altas do que as de outras províncias, assim como do que do total do país, especialmente nos primeiros períodos analisados. Por outro lado, as taxas brutas de nascimento em Cabo Delgado são as mais baixas entre as províncias. As taxas de fecundidade total em Niassa e Tete são as mais altas entre as províncias da Região do Corredor de Nacala.<sup>1</sup>

**Tabela 11.2.6 Principais Indicadores da Projecção Populacional do INE por Província na Região do Corredor de Nacala**

(1) Taxa de Fecundidade Total (por pessoa)

	2007	2010	2015	2020	2025	2030	2035
Niassa	6,9	6,8	6,4	5,8	5,1	4,3	3,9
Cabo Delgado	5,7	5,6	5,2	4,6	4,1	3,6	3,2
Nampula	5,8	5,6	5,2	4,6	4,1	3,6	3,3
Zambézia	6,4	6,3	5,9	5,3	4,7	4,0	3,7
Tete	6,9	6,8	6,5	6,0	5,4	4,7	4,5
Total do País	5,7	5,6	5,2	4,8	4,3	3,8	3,5

(2) Taxa Bruta de Natalidade (por 1.000)

	2007	2010	2015	2020	2025	2030	2035
Niassa	47,7	48,2	45,9	41,2	36,3	32,1	30,3
Cabo Delgado	41,2	40,7	37,6	33,9	31,0	28,5	26,8
Nampula	42,2	41,6	38,8	35,0	31,5	28,4	26,6
Zambézia	46,1	45,9	43,2	39,1	35,0	31,4	29,7
Tete	46,3	46,3	44,7	41,9	38,5	34,9	34,0
Total do País	42,2	41,6	39,3	36,3	33,4	30,5	29,0

(3) Taxa Bruta de Mortalidade (por 1.000)

	2007	2010	2015	2020	2025	2030	2035
Niassa	14,5	13,3	11,1	9,4	7,9	6,9	6,1
Cabo Delgado	16,5	16,1	15,7	14,2	12,4	10,9	9,7
Nampula	13,4	12,8	12,0	10,7	9,3	8,2	7,4
Zambézia	14,5	13,9	12,8	11,3	9,7	8,5	7,6
Tete	14,0	12,6	10,9	9,3	8,0	6,9	6,1
Total do País	14,6	13,7	12,4	10,9	9,4	8,3	7,3

Fonte: Projecção Populacional 2007-2040, INE

### 11.2.3 Projecção Populacional na Região do Corredor de Nacala por Província

#### (1) Método de Projecção

A revisão da taxa bruta de nascimento (por 1.000 pessoas) por província mostra que, conforme discutido na secção anterior, a taxa de Niassa parece ser muito alta enquanto a de Cabo Delgado parece ser baixa demais.

Consequentemente, as projecções populacionais do INE para as Províncias de Niassa e de Cabo

<sup>1</sup> Especialistas do INE indicam que a Projecção Populacional 2007-2040 é a primeira tentativa a longo prazo de estimativa populacional em Moçambique. Como resultado, diz-se que as projecções são relativamente exatas a nível nacional, contudo, a níveis provincial e distrital, algumas projecções podem variar devido principalmente à ausência de dados sobre tendências passadas exatas da população nos níveis administrativos mais baixos.

Delgado são revisadas através da aplicação da taxa de crescimento do padrão de variante alta da projecção da ONU após 2015, que são próximas às taxas de crescimento projectadas para o país como um todo pelo INE. As projecções populacionais de outras províncias feitas pelo INE permanecem inalteradas. A taxa ajustada de crescimento populacional é mostrada na Tabela 11.2.7:

**Tabela 11.2.7 Taxas Ajustadas de Crescimento Populacional por Província na Região do Corredor de Nacala**

Província	Unidade: %							
	07-10	10-15	15-17	17-20	20-25	25-35	07-25	07-35
Niassa	3,89	4,02	2,46	2,46	2,45	2,29	3,13	2,83
Cabo Delgado	1,94	1,80	2,46	2,46	2,45	2,29	2,19	2,22
Nampula	2,62	2,56	2,39	2,28	2,12	1,86	2,38	2,20
Zambézia*	2,87	2,73	2,47	2,27	1,95	1,59	2,43	2,13
Tete	4,29	4,19	4,00	3,85	3,60	3,15	3,96	3,67
Região do Corredor de Nacala	3,00	2,95	2,73	2,63	2,48	2,22	2,75	2,56
Outras Áreas	2,60	2,63	2,64	2,59	2,52	2,35	2,59	2,50
Total do País	2,80	2,79	2,69	2,61	2,50	2,28	2,67	2,53

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Estatísticas do INE

Nota: \* População dos 7 distritos setentrionais da Zambézia

## (2) Resultados da Projectão

A Tabela 11.2.8 indica os resultados das projecções populacionais e taxas de crescimento populacional da Região do Corredor de Nacala por província até 2035:

**Tabela 11.2.8 O Projecções Populacional por Província da Região do Corredor de Nacala**

	A população 10 (1,000)				Taxa de crescimento anual (%)	
	2011	2017	2025	2035	2011 2025	2011 2035
Província de Niassa:	1.415	1.739	2.112	2.648		
Taxa de crescimento anual (%)	-	3,5%	2,5%	2,3%	2,9%	2,6%
Província de Cabo Delgado:	1.762	1.987	2.413	3.026		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,0%	2,5%	2,3%	2,3%	2,3%
Província de Nampula	4.527	5.251	6.239	7.503		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,5%	2,2%	1,9%	2,3%	2,1%
A Província de Zambézia*	2.022	2.365	2.787	3.263		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,6%	2,1%	1,6%	2,3%	2,0%
Província de Tete:	2.136	2.723	3.639	4.964		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,1%	3,7%	3,2%	3,9%	3,6%
Área de Estudo	11.862	14.065	17.190	21.404		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,9%	2,5%	2,2	2,7%	2,5%
Outras Áreas	11.188	13.064	15.975	20.150		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,6%	2,5%	2,3%	2,6%	2,5%
Moçambique	23.050	27.129	33.165	41.554		
Taxa de crescimento anual (%)	-	2,8%	2,5%	2,3%	2,6%	2,5%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Estatísticas do INE

Nota: \* População dos 7 distritos setentrionais da Zambézia

### 11.2.4 Projecção Populacional de Municípios e Distritos Seleccionados na Região do Corredor de Nacala: 2025 e 2035

Com este Estudo, os municípios a seguir foram identificados com necessidade urgente de planeamento devido aos seus papéis destacados como núcleos de crescimento na Região do Corredor de Nacala:



- Cinturão de Crescimento do Porto de Nacala, que consiste dos territórios do Município de Nacala Porto, Distrito de Nacala-à-Velha e áreas adjacentes
- Área da Grande Nampula, que consiste do território do Município de Nampula com áreas adjacentes
- Cidade de Cuamba, que consiste da área administrativa total do Município de Cuamba
- Área de Tete-Moatize
- Área do Município de Lichinga

As taxas de crescimento populacional projectadas para estes municípios e distritos são mostradas na Tabela 11.2.9 e baseiam-se na projecção do INE ou na taxa de crescimento da província como um todo. A taxa de crescimento populacional do Distrito de Nacala-à-Velha é aplicada para Nacala Porto.

**Tabela 11.2.9 Projecção Populacional para Municípios Seleccionados na Região do Corredor de Nacala**

Município/Distrito	Província	População (1.000)				Taxa de Crescimento Anual (%)	
		2011	2017	2025	2035	2011-2025	2011-2035
Cidade de Lichinga	Niassa	177	231	332	480		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	4,7%	4,6%	4,6%	4,6%	4,3%
Cidade de Cuamba*	Niassa	93	112	143	179		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	2,9%	3,1%	3,1%	3,1%	2,8%
Cidade de Pemba	Cabo Delgado	168	219	312	474		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	4,5%	4,5%	4,5%	4,5%	4,4%
Cidade de Nacala Porto	Nampula	246	307	413	656		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	3,9%	3,8%	3,8%	3,8%	4,2%
Cidade de Nampula	Nampula	531	612	739	888		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	2,4%	2,4%	2,4%	2,4%	2,2%
Nacala-à-Velha	Nampula	106	132	178	282		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	4,2%
Cidade de Tete	Tete	183	227	303	409		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	3,7%	3,7%	3,7%	3,7%	3,4%
Cidade de Moatize	Tete	49	68	104	158		
Taxa de Crescimento Anual (%)		-	6,0%	5,5%	5,5%	5,5%	5,0%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Estatísticas do INE

Nota:\* Com base na população urbana em 2007

### 11.2.5 Projecção de Mão-de-obra na Região do Corredor de Nacala

A Tabela 11.2.9 mostra a projecção do número da população economicamente activa (ou mão-de-obra) por sector económico na Região do Corredor de Nacala em 2025 e 2035. Este cálculo é baseado na projecção de (i) PIB Regional (GRDP) por sector económico na Região do Corredor de Nacala, que é discutido na secção anterior, e (ii) produtividade do trabalho per capita (quantia de valor agregado dividido pelo número de trabalhadores na mão-de-obra) com a utilização dos levantamentos sobre a mão-de-obra feitos pelo INE em 1997 e 2007. Deve-se atentar para o facto de que o número de trabalhadores na agricultura, pecuária, pesca e silvicultura irá gradualmente decrescer, enquanto o de mão-de-obra na manufactura, construção e serviços irá aumentar.

**Tabela 11.2.10 Projeção de Mão-de-obra por Sector Económico na Região do Corredor de Nacala**

Sector Económico	2007		2011		2017		2025		2035	
	Mão-de-obra (1.000 pessoas)	Parcela (%)	Mão-de-obra (1.000 pessoas)	Parcela (%)	Mão-de-obra (1.000 pessoas)	Parcela (%)	Mão-de-obra (1.000 pessoas)	Parcela (%)	Mão-de-obra (1.000 pessoas)	Parcela (%)
Agricultura, Pecuária, Pesca e Silvicultura	3.249	84,8	3.701	84,7	4.390	83,7	5.535	81,7	7.382	76,6
Mineração	12	0,3	12	0,3	20	0,4	52	0,8	72	0,7
Manufatura	90	2,3	117	2,7	135	2,6	204	3,0	385	4,0
Energia	4	0,1	4	0,1	6	0,1	9	0,1	22	0,2
Construção	49	1,3	57	1,3	73	1,4	111	1,6	281	2,9
Comércio e Finanças	259	6,7	300	6,9	374	7,1	520	7,7	792	8,2
Transporte e Comunicação	19	0,5	29	0,7	28	0,5	39	0,6	79	0,8
Outros Serviços	151	3,9	149	3,4	218	4,2	303	4,5	621	6,4
<b>Total</b>	<b>3.833</b>	<b>100,0</b>	<b>4.369</b>	<b>100,0</b>	<b>5.243</b>	<b>100,0</b>	<b>6.772</b>	<b>100,0</b>	<b>9.635</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Estatísticas do INE

Nota: Para todos os sectores económicos, com excepção da agricultura e mineração, assume-se que a produtividade do trabalho crescerá anualmente a uma taxa de 3%. Na agricultura, assume-se que a produtividade do trabalho crescerá anualmente a uma taxa de 4% até 2025, e posteriormente a 3% anuais até 2035. O número de trabalhadores no sector de mineração é um dado preliminar.

## 11.3 Estrutura Económica para a Região do Corredor de Nacala

### 11.3.1 Crescimento do PIB e do PIB Regional nos Planos e Projecções Existentes

A fim de estabelecer metas de crescimento do PIB Regional na Região do Corredor de Nacala em 2025 e 2035, os seguintes planos e projecções de desenvolvimento existentes foram revistos e analisados:

- Plano de Acção para Redução da Pobreza (PARP): 2011–2014
- Estratégia Nacional de Desenvolvimento (END): 2015-35

#### (1) Plano de Acção para Redução da Pobreza (PARP): 2011–2014

O PARP estabelece que o crescimento em si não garante distribuição de renda e redução da pobreza. Além disso, o PARP estima que a incidência de pobreza absoluta deverá cair de 54,7% da população em 2009 para 42% em 2014, sob a assumpção de que o crescimento do consumo per capita será de 5% anualmente, com efeitos neutros sobre a distribuição de renda. Se a economia não atingir as taxas de crescimento iguais ou superiores a 5% anuais, a meta não poderá ser atingida. Assim, as metas para a taxa de crescimento anual são conforme mostradas na Tabela 11.3.1 a seguir;

**Tabela 11.3.1 Crescimento do PIB e Outros Indicadores segundo PARP**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PIB Real (preços constantes de 2003)	172.054	183.207	196.826	212.058	228.552	246.112
Taxa de Crescimento Anual (%)	6,4%	6,5%	7,4%	7,7%	7,8%	7,7%
PIB Real per Capita (Thousand de MT)	8,1	8,4	8,9	9,3	9,8	10,3
PIB Nominal (Milhão de MT)	269.346	323.226	375.170	426.719	485.662	552.264
Taxa de Crescimento Anual (%)	12,1%	20%	16,1%	13,7%	13,8%	13,7%
PIB Nominal per Capita (Thousand de MT)	34,8	40,8	46,2	51,3	57,1	63,4
Taxa de Inflação (%; média anual)	3,3%	12,7%	8,0%	5,6%	5,6%	5,6%
Taxa de Câmbio (média anual)	26,7	32,6	32,9	33,6	35,7	38,3

Fonte: PARP (Plano de Acção para Redução da Pobreza), 2011-2014

#### (2) Estratégia Nacional de Desenvolvimento (END): 2015-35

Segundo o draft da END, a actual estrutura da economia mostra que Moçambique possui potencial considerável para um acelerado crescimento económico. Sob esta perspectiva, os actuais esforços para atingir as metas de desenvolvimento e erradicação da pobreza devem ser levados em consideração. Para tal, o governo deve mobilizar recursos financeiros para a promoção de investimentos públicos em sectores estratégicos sem perder de vista questões que afastam o investimento privado e a sustentabilidade de dívidas. Também deve buscar políticas monetárias e cambiais voltadas para a manutenção de um nível de inflação baixo e estável a médio e longo prazo, de modo a evitar a instabilidade do crescimento económico, das taxas de juros e do câmbio.

Como indicadores socioeconómicos e metas, o draft final da END prevê uma média de crescimento anual de cerca de 7,4% para o período entre 2011 e 2035 devido às contribuições dos sectores da agricultura, manufactura, mineração, transportes e comunicações, construção e electricidade e água. A taxa de crescimento no draft final é muito conservadora visto que a contribuição do gás natural não está incluída.

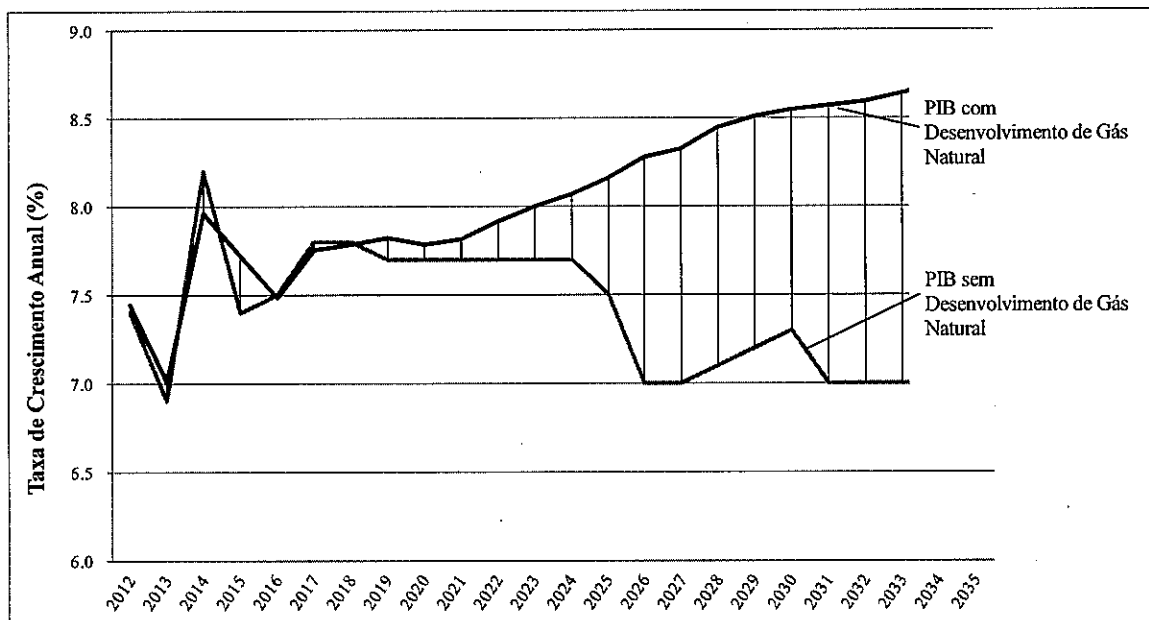
O draft da END reforça que a expansão da produção do carvão, gás natural e outros recursos minerais de Moatize vai impulsionar o crescimento das exportações e que espera-se um crescimento dinâmico do sector de transportes e comunicações com a implementação do sistema integrado de infraestrutura e de transporte, que servirá primariamente para conectar áreas continentais da África do Sul, Zimbábue e Malauí ao mar. Além disso, o draft da END enfatiza a importância do sector industrial como um meio de se obter a igualdade social.

A Tabela 11.3.2 mostra (i) a projecção do PIB no draft de Abril de 2013 da END, que inclui a produção de gás natural, e (ii) a projecção do PIB no draft final da END, que não inclui o desenvolvimento de gás natural. Pode-se ver que a maior parte da diferença entre os dois gráficos (menos de 2 pontos percentuais no máximo) mostra os efeitos da produção de gás natural.

**Tabela 11.3.2 Indicadores Socioeconómicos Seleccionados do Draft da END: 2011-2035**

Item	Unidade	Ano			
		2011	2017	2025	2035
Com Desenvolvimento de Gás Natural					
PIB (preços de 2003)	Milhão de MT	177.772	275.304	506.526	1.149.171
Taxa de Crescimento Anual (%)		7,3	7,8	8,2	8,8
Sem Desenvolvimento de Gás Natural					
PIB (preços de 2003)	Milhão de MT	177.772	274.855	497.079	984.241
Taxa de Crescimento Anual (%)		7,3	7,8	7,5	7,1

Fonte: END (Estratégia Nacional de Desenvolvimento), 2013, Draft, MPD



Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Estatísticas do MPD

Notas: (1) Projecção do PIB para Abril de 2003 no draft da END inclui produção de gás natural. Contudo, a projecção do PIB no draft final da END não inclui o desenvolvimento de gás natural.

(2) Taxa de crescimento anual projectada é baseada nos preços constantes de 2003.

**Figura 11.3.1 Taxas de Crescimento Anual do PIB Projectadas entre 2012 e 2035**

### (3) Projecções para Províncias

A Tabela 11.3.3 mostra as metas ou projecções de taxas de crescimento em planos provinciais ou estratégicos de cinco anos da Região do Corredor de Nacala. A maioria das províncias deve ter crescimento anual de 8 a 10 % pelos próximos 10 anos.

**Tabela 11.3.3 Metas ou Projeções de Taxas de Crescimento do PIB Regional por Planos Provinciais**

Províncias	Período Planeado	Opções		
		Conservador	Moderado	Otimista
Niassa	2008-2017	8,0%	10,0%	12,0%
Cabo Delgado	2010-2014	N.A.		
Nampula	2010-2015		8,5%	
	2015-2020		8,3%	
Zambézia	2011-2020	N.A.		
Tete (baseado em entrevista)	2012-2021	2,0%	-	9,0%

Fontes: Planos Quinquenais Provinciais / Planos Estratégicos

**(4) Outras Projeções**

O Relatório de Moçambique 2011 do Fundo Monetário Internacional (FMI)<sup>2</sup> projecta taxas de crescimento do PIB de 7,5% em 2012, 7,9% em 2013 e uma taxa média de crescimento de 7,8% entre 2014 e 2016. Contudo, o Banco Mundial estima uma taxa de crescimento médio do PIB de 7,5% entre 2010 e 2014.

**11.3.2 Estrutura Económica da Região do Corredor de Nacala**

**(1) Conceitos Básicos de Padrões de Crescimento**

Dois padrões de crescimento económico para a Região do Corredor de Nacala são levados em consideração como estrutura económica. O primeiro padrão pode ser afectado por uma economia superaquecida ou bolha económica, caracterizada pela grande quantidade de investimentos na exploração de recursos naturais, bem como por um desenvolvimento de grande escala em grande velocidade. Trata-se de “padrão de crescimento económico descontrolado”. Este padrão de desenvolvimento não é gerido de maneira adequada em termos de investimento, bem como escala e velocidade de desenvolvimento. E este tipo de desenvolvimento tende a resultar num elevado número de reassentamentos e impactos ambientais de grande porte, tanto nas áreas de mineração como nos corredores de transporte.

Conforme discutido, existe grande expectativa de que projectos de mineração de grande escala (carvão e gás natural) surjam na Região do Corredor de Nacala. No entanto, não havendo gestão apropriada da economia, o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala pode não ser sustentável, e a redução da pobreza e a distribuição equilibrada de renda não poderão ser alcançadas em longo prazo, mesmo que o crescimento da Região ocorrer em grande velocidade na sua fase inicial. Este é o caso do padrão de crescimento económico descontrolado.

O segundo padrão de crescimento pode abrir o caminho para uma economia sustentável.

O segundo padrão é referido como “padrão de crescimento económico controlado”, que será administrado económica, ambiental e institucionalmente. Este padrão de crescimento pode ser conseguido através da gestão e mitigação de impactos ambientais e sociais a serem causados pelo desenvolvimento rápido e em massa, especialmente do sector de mineração. No padrão de crescimento económico controlado, os projectos/empreendimentos de grande porte são encorajados para criar ligações com as pequenas empresas e populações locais. Como resultado destes esforços,

<sup>2</sup> Relatório de País No. 11/149, Junho 2011, FMI 2011

as taxas de crescimento económico seriam de menor nível nas fases iniciais, mas seriam mais sustentáveis do que no caso do primeiro padrão de crescimento (caso descontrolado).

O relatório do FMI<sup>3</sup> também afirma que a aceleração da taxa de crescimento populacional em Moçambique não foi acompanhada pela diversificação económica ou criação comensurada de postos de trabalho. A base de produção e de exportação tem-se tornado cada vez mais concentrada – um reflexo da emergência de projectos de grande escala e fraquezas do ambiente de negócios que têm evitado a diversificação da economia, em contraste com outros países da África Subsaariana.

Por outro lado, o padrão de crescimento económico controlado vai promover o crescimento sustentável e o desenvolvimento equilibrado na Região do Corredor de Nacala, que são compostos por uma produção e produtividade aumentadas no sector agrário, expansão de manufacturas em pólos de crescimento, assim como o desenvolvimento de ZEE, ZFI e zonas industriais, reforço da conexão entre manufacturas, sector de serviços e projectos de grande escala de mineração, promoção do turismo, criação de oportunidades de emprego e desenvolvimento de recursos humanos. O investimento em projectos de grande escala será distribuído por toda a economia da Região do Corredor de Nacala.

## (2) Metodologia

Os indicadores dos dois padrões de crescimento económico são mostrados na Tabela 11.1.4. Cada padrão de crescimento é composto por A e B. O Cenário A não inclui projectos de grande escala.<sup>4</sup> Já o Cenário B inclui os mesmos.

Deve ser notado que os indicadores destes padrões de crescimento são mostrados como valores possíveis e não projecções, porque a contribuição para o PIB Regional de projectos de grande escala na Região do Corredor de Nacala no futuro não está a ser prevista no momento.

Os indicadores são principalmente baseados nas taxas de PIB do PARP e da END, nas taxas de crescimento do PIB Regional nos planos provinciais, na informação do volume e período de desenvolvimento dos projectos de grande escala, no estudo anterior sobre impactos aplicados pelos projectos de grande escala no PIB<sup>5</sup>, e nas análises de tendências da relação capital/produto incremental (RCPI) dos últimos anos.

<sup>3</sup> Ibid, p.16

<sup>4</sup> Projectos de grande escala incluem desenvolvimento de extração de carvão e centrais hidrelétricas em Tete, além do desenvolvimento de gás natural e construção de instalações de derivados em Cabo Delgado.

<sup>5</sup> Segundo o estudo “Contribution of Large-Scale Projects to GDP in Mozambique”, de Christoffer Sonne-Schmidt, et al, Abril de 2009, a contribuição directa dos três projectos de grande escala, nomeadamente (i) fundição de alumínio (Mozal na Província de Maputo), (ii) projecto de extração de gás e gasoduto (Projecto de Sasol Gas em Inhambale) e (iii) projecto de minério de titânio ou areia pesada (Moma em Nampula), para impulsionar o crescimento do PIB a custo de factores, foi estimada entre 0,8 e 1,1 pontos percentuais em 2006. O Estudo conclui que o crescimento económico acelerado em Moçambique acontece com ou sem a contribuição directa destes projectos de grande escala, ou seja, a contribuição destes projectos para o crescimento económico no país é relativamente pequena. Contudo, a escala e o impacto dos projectos de grande escala definidos no estudo do PEDEC-Nacala parecem ser muito maiores do que os acima mencionados. No PEDEC-Nacala, a contribuição dos mega-projectos para a economia da Região do Corredor de Nacala deve ser um crescimento no PIB Regional de 1 a 2 pontos percentuais para ambos os cenários de crescimento, considerando a análise da relação capital/produto incremental (RCPI) nos anos recentes.

**Tabela 11.3.4 Taxas Alternativas de Crescimento do PIB Regional: Padrões de Crescimento Económico até 2035**

Unidade: % por ano

	2012-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2035
(1) Padrão de crescimento económico descontrolado sem desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário A1)	7,5	8,0	8,5	6,0
(2) Padrão de crescimento económico descontrolado com desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário B1)	7,5	9,0	10,5	6,5
(3) Padrão de crescimento económico controlado sem desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário A2)	7,5	7,5	7,5	7,5
(4) Padrão de crescimento económico controlado com desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário B2)	7,5	8,5	9,5	9,5

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Nota: A taxa de crescimento anual entre 2012 e 17 é de 7,7% em (1), 8,1 % em (2), 7,5% em (3) e 7,9% em (4).

### (3) Padrão de Crescimento Económico Descontrolado

Como mostrado na tabela a seguir, o crescimento inicial é alto no padrão de crescimento económico descontrolado (Cenário A), mas em períodos posteriores, a velocidade do crescimento diminui devido à queda da eficácia dos investimentos na produção e fracas ligações entre acionistas económicos.

Neste padrão de crescimento, assume-se que o investimento em projectos de grande escala de mineração contribuirá para o acréscimo de 1% do PIB Regional entre 2016 e 2020, 2% entre 2021 e 2025 e 0,5% entre 2026 e 2035. Os resultados são mostrados como o Cenário B.

### (4) Padrão de Crescimento Económico Controlado

Os padrões de crescimento económico controlados nos Cenários A e B são mostrados na Tabela 11.1.5. O Cenário B mostra um aumento graças aos projectos de grande escala de mineração, sob a assumption de que estes contribuirão para um crescimento de 1% ao PIB Regional entre 2016 e 2020, 2% entre 2021 e 2025 e 2% entre 2026 e 2035. Mesmo nos períodos mais tardios, a contribuição dos projectos de grande escala de mineração para o PIB Regional não vai mudar através da combinação de actividades de desenvolvimento de campos de carvão e de gás com processamento downstream, transporte e outros serviços, inclusive apoio para pequenas e médias empresas.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> O Sumário Executivo do “Draft Report on the Natural Gas Master Plan for Mozambique”, Agosto de 2012, do ICF International, apresentado para o Steering Committee, reforça que a contribuição do desenvolvimento de gás natural para a economia regional através de várias actividades e suporte é o elemento chave para a selecção do padrão de crescimento no Plano Director.

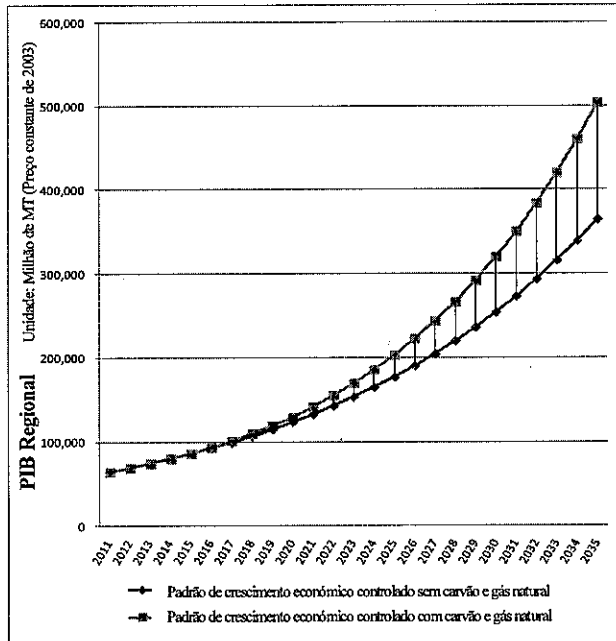
**Tabela 11.3.5 PIB da Região do Corredor de Nacala por Padrão de Crescimento Económico até 2035**

Unidade: Milhão de MT (Preços constantes de 2003)

Padrão de Crescimento	2011	2017	2025	2035
(1) Padrão de crescimento económico descontrolado sem desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário A1)	64.254 (119.414)	100.000 (186.000)	190.000 (352.000)	340.000 (631.000)
(2) Padrão de crescimento económico descontrolado com desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário B1)	64.254 (119.414)	102.000 (189.000)	218.000 (404.000)	408.000 (759.000)
(3) Padrão de crescimento económico controlado sem desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário A2)	64.254 (119.414)	99.000 (184.000)	177.000 (329.000)	365.000 (677.000)
(4) Padrão de crescimento económico controlado com desenvolvimento de carvão e gás natural (Cenário B2)	64.254 (119.414)	101.000 (188.000)	203.000 (377.000)	503.000 (936.000)

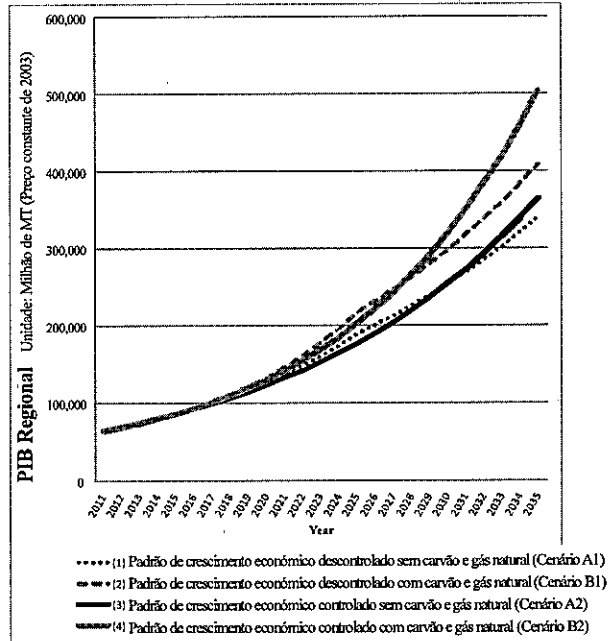
Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Nota: Números entre parênteses são baseados em preços constantes de 2011.



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 11.3.2 Dois Padrões de Crescimento do PIB Regional**



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 11.3.3 Padrão de Crescimento Controlado com e sem Desenvolvimento de Carvão e Gás Natural**

O padrão de crescimento económico controlado é também consistente com o conceito do draft da END, que visa um crescimento inclusivo e sustentável através de uma revitalização equilibrada de sectores de agricultura, mineração, indústria de processamento, logística e turismo, performance anterior da economia, projecções de crescimento de PIB de doadores, e tendências de investimentos.

Como resultado, o padrão de crescimento económico controlado será seleccionado como indicador de metas para o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala. Segundo o cálculo preliminar baseado na projecção do MPD para o draft da END sobre a deflação do PIB e a taxa de câmbio para o dólar americano, o PIB per capita da Região do Corredor de Nacala por este padrão (Cenário B2) será de 2.825 dólares americanos em 2035.



### 11.3.3 Estrutura Económica da Região do Corredor de Nacala: 2025 e 2035

Em 2011, as parcelas percentuais do PIB Regional para cada amplo sector económico na Região do Corredor de Nacala eram: 42% para agricultura, 0,1% para mineração, 18% para indústria (manufatura, construção, fornecimento de electricidade e água) e 40% para serviços.

Ao considerar os indicadores almejados pelo sector económico no draft da END (2015-2035), o Plano Estratégico para Desenvolvimento do Sector Agrícola (PEDSA) 2010-2019 e outros materiais/informações, as parcelas dos sectores económicos em 2025 e 2035 e suas taxas de crescimento são definidas conforme indicadas nas Tabelas 11.3.6 e 11.3.7 dentro da estrutura do padrão de crescimento económico controlado.

**Tabela 11.3.6 Mudança da Estrutura Económica na Região do Corredor de Nacala**

Unidade: %

	PIB Regional a Custo de Factores (Milhão de MT, preços de 2003)	Agricultura	Mineração/Projectos de Grande Escala	Manufatura, Construção e Utilidades	Serviços
2011	64.254	42	0,1	18	40
2025	182.000	33	13	19	35
2035	450.000	24	28	20	29

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Estatísticas do INE

**Tabela 11.3.7 Taxas de Crescimento por Sector Económico na Região do Corredor de Nacala**

Unidade: %

	Agricultura	Mineração/Projectos de Grande Escala	Manufatura, Construção e Utilidades	Serviços
2011-25	7,0	49,3	8,5	7,4
2025-35	6,0	9,7	9,7	7,4

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

As parcelas percentuais dos sectores de agricultura, mineração, indústria e serviços serão modificadas dos 42% em 2011, para 33% em 2025 e para 24% em 2035, de 0,1%, 13% e 28%, de 18%, 19% e 20%, de 40%, 35% e 29%, respectivamente.

Em termos de taxas de crescimento, os sectores de agricultura, manufatura e serviços crescerão constante e robustamente, apesar de o sector agrário perder gradualmente sua parcela visto que o sector de mineração, impulsionado por grandes projectos de exploração de minas, terá uma parcela notavelmente alta.

### 11.3.4 PIB Regional Provincial na Região do Corredor de Nacala: 2017, 2025 e 2035

Com base nos dados do INE sobre o PIB Regional provincial por sector económico em 2011, como mostrado na Tabela 11.3.8, o PIB Regional provincial a custo de factores na Região do Corredor de Nacala por sector económico é estimado como se indica na Tabela 11.3.9 através da aplicação das taxas de crescimento por sector económico discutidas na secção anterior. Os dados iniciais por sector económico e por província que foram calculados com as taxas de crescimento são ajustados para coincidir com o PIB Regional a custo de factores por sector na Região do Corredor de Nacala como um todo. As contribuições ao PIB Regional por projectos de grande escala são calculadas separadamente e distribuídas às Províncias de Cabo Delgado e de Tete. O valor agregado do sector minerador das Províncias de Niassa, de Nampula e da Zambézia é simplesmente distribuído entre 10 milhões de meticais e 30 milhões de meticais cada em 2025 e 2035, respectivamente, visto que a

produção não pode ser projectada.

As parcelas dos sectores de manufactura, construção e utilidades do PIB Regional de Nampula e Tete aumentaram, enquanto as Províncias de Niassa, da Zambézia e de Nampula manterão sua parcela agrária mais elevada. Nampula detém a maior parcela do PIB da Região do Corredor de Nacala.

**Tabela 11.3.8 PIB Regional Provincial a Custo de Factores por Sector Económico: 2011**

	Agricultura, Pesca e Silvicultura		Mineração/Projectos de Grande Escala		Manufactura, Construção e Utilidades		Serviços		PIB Regional a Custo de Factores
	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)
Niassa	2.608	49	1	0	376	7	2.287	43	5.272
Cabo Delgado	4.175	51	2	0	1.021	13	2.955	36	8.152
Nampula	10.583	40	7	0	4.505	17	11.455	43	26.551
Zambézia*	3.869	51	2	0	937	12	2.807	37	7.615
Tete	2.006	20	74	1	4.270	43	3.688	37	10.038
Região do Corredor de Nacala	23.242	40	85	0	11.109	19	23.192	40	57.629
Outras Áreas	25.986	22	2.413	2	28.480	24	62.972	53	119.850
Moçambique	49.228	28	2.498	1	39.589	22	86.164	49	177.479

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base nas Estatísticas do INE

Nota: \* PIB Regional somente dos 7 distritos setentrionais da Zambézia

**Tabela 11.3.9 PIB Regional Provincial a Custo de Factores por Sector Económico: 2017, 2025 e 2035**

(1) PIB Regional Provincial Projectado em 2017 por Sector Económico

	Agricultura, Pesca e Silvicultura		Mineração/Projectos de Grande Escala		Manufactura, Construção e Utilidades		Serviços		PIB Regional a Custo de Factores
	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)
Niassa	3.900	49	0	0	600	8	3.500	44	8.000
Cabo Delgado	6.300	50	200	2	1.700	14	4.500	36	12.600
Nampula	15.900	39	10	0	7.300	18	17.500	43	40.700
Zambézia*	5.800	50	0	0	1.500	13	4.300	37	11.600
Tete	3.000	17	1.800	10	6.900	40	5.700	33	17.400
Região do Corredor de Nacala	34.800	39	2.000	2	18.100	20	35.500	39	90.400
Outras Áreas	39.100	21	24.300	13	34.300	19	87.200	47	184.900
Moçambique	73.900	27	26.300	10	52.400	19	122.700	45	275.300

(2) PIB Regional Provincial Projectado em 2025 por Sector Económico

	Agricultura, Pesca e Silvicultura		Mineração/Projectos de Grande Escala		Manufatura, Construção e Utilidades		Serviços		PIB Regional a Custo de Factores
	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)
Niassa	6.800	48	10	0	1.200	8	6.200	44	14.200
Cabo Delgado	10.800	34	9.300	30	3.200	10	8.000	25	31.400
Nampula	27.400	38	10	0	14.100	19	31.100	43	72.700
Zambézia*	10.000	49	10	0	2.900	14	7.600	37	20.600
Tete	5.200	12	14.000	33	13.400	31	10.400	24	43.000
Região do Corredor de Nacala	60.200	33	23.300	13	34.900	19	63.300	35	181.700
Outras Áreas	66.700	21	53.800	17	72.000	22	132.300	41	324.900
Moçambique	126.900	25	77.100	15	106.900	21	195.600	39	506.600

(3) PIB Regional Provincial Projectado em 2035 por Sector Económico

	Agricultura, Pesca e Silvicultura		Mineração/Projectos de Grande Escala		Manufatura, Construção e Utilidades		Serviços		PIB Regional a Custo de Factores
	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)	Parcela (%)	(Milhão de MT, preços constantes de 2003)
Niassa	12.100	44	30	0	3.000	11	12.700	46	27.800
Cabo Delgado	19.400	14	99.700	69	8.100	6	16.400	11	143.500
Nampula	49.100	33	30	0	35.800	24	63.600	43	148.500
Zambézia*	18.000	44	30	0	7.400	18	15.600	38	41.000
Tete	9.300	10	24.900	28	33.900	38	21.300	24	89.400
Região do Corredor de Nacala	107.800	24	124.700	28	88.200	20	129.600	29	450.300
Outras Áreas	141.900	20	169.200	24	167.200	24	220.600	32	698.900
Moçambique	249.700	22	293.900	26	255.400	22	350.200	31	1.149.200

Fonte: Equipa de Estudo da JICA com base em dados do INE e da END do MPD

Nota: \* PIB Regional somente dos 7 distritos setentrionais da Zambézia

Como resultado, a estrutura económica futura do PEDEC-Nacala pode ser resumida como nas tabelas a seguir:

**Tabela 11.3.10 PIB Regional e PIB Regional por Sector, Anos 2017, 2025 e 2035**

	2007	2011	2017	2025	2035
<b>Produto Interno Bruto Regional (GRDP)</b>					
O PIB Regional da Região do Corredor de Nacala Total (Milhão de MT em preços de 2011)	108.718	119.414	188.000	377.000	936.000
O baixo desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala (Milhão de MT em preços de 2003)	45.859	64.254	101.000	203.000	503.000
<b>PIB Regional em Termos de Custo de Factores por Sector (10<sup>6</sup> Meticais em preços de 2003)</b>					
Sectores de Agricultura, Pecuária, Pesca e Silvicultura	17.288	23.242	34.800	60.200	107.800
Sector de mineração	47	85	2.000	23.300	124.700
Sectores de Manufatura, Construção e Serviços Públicos	9.076	11.109	18.000	34.900	88.200
Sector de serviços	18.466	23.192	35.500	63.300	129.600

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 11.3.11 PIB Regional por Província, Anos 2017, 2025 e 2035**

	PIB Regional (Milhão de MT, Preço Constante de 2003)				Taxa anual de Crescimento (%)	
	2011	2017	2025	2035	2011-2025	2011-2035
Província de Niassa:	5 272	8.000	14.200	27.800		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,2%	7,4%	6,9%	7,3%	7,2%
Província de Cabo Delgado:	8.152	12.600	31.400	143.500		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,5%	12,1%	16,4%	10,1%	12,7%
Província de Nampula	26.551	40.700	72.700	148.500		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,4%	7,5%	7,4%	7,5%	7,4%
A Província de Zambézia*	7.615	11.600	20.600	41.000		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,3%	7,4%	7,1%	7,4%	7,3%
Província de Tete:	10.038	17.400	43.000	89.400		
Taxa de crescimento anual (%)	-	9,6%	12,0%	7,6%	11,0%	9,5%
Área de Estudo	57.629	90.300	181.900	450.200		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,8%	9,1%	9,5%	8,6%	8,9%
Outras Áreas	120.143	185.004	324.626	698.971		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,5%	7,3%	8,0%	7,4%	7,6%
Moçambique	177.772	275.304	506.526	1.149.171		
Taxa de crescimento anual (%)	-	7,6%	7,9%	8,5%	7,8%	8,1%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 11.3.12 PIB Regional per Capita por Província, Anos 2017, 2025 e 2035**

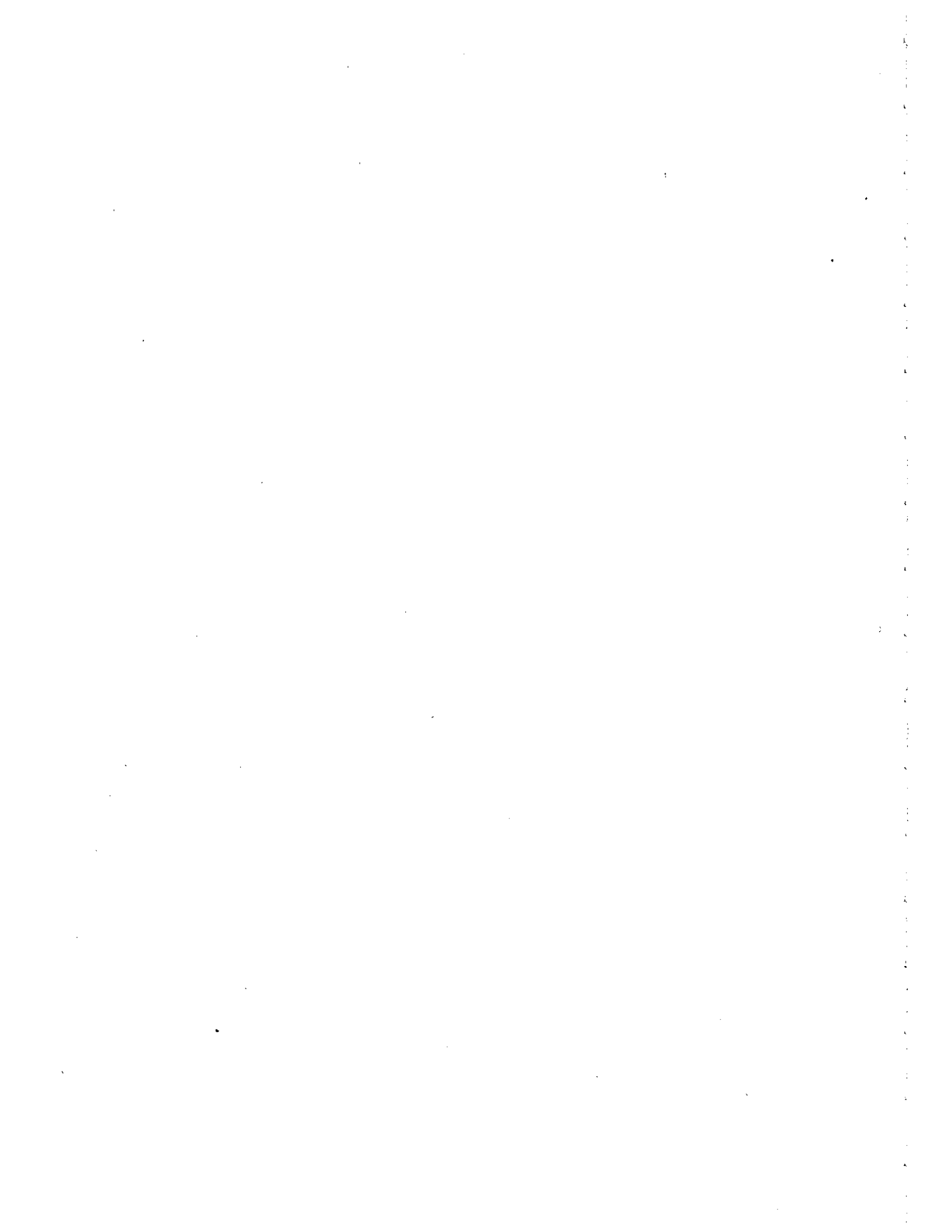
	PIB Regional per capita (Preço Constante de 2003) Thousand de MT				Taxa de Crescimento Anual (%)	
	2011	2017	2025	2035	(2011-2025)	(2011-2035)
Província de Niassa:	3,73	4,60	6,72	10,50		
Taxa de crescimento anual (%)	-	3,6%	4,9%	4,6%	4,3%	4,4%
Província de Cabo Delgado:	4,63	6,34	13,01	47,42		
Taxa de crescimento anual (%)	-	5,4%	9,4%	13,8%	7,7%	10,2%
Província de Nampula	5,86	7,75	11,65	19,79		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,8%	5,2%	5,4%	5,0%	5,2%
A Província de Zambézia*	3,77	4,90	7,39	12,57		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,5%	5,3%	5,4%	4,9%	5,1%
Província de Tete:	4,70	6,39	11,82	18,01		
Taxa de crescimento anual (%)	-	5,3%	8,0%	4,3%	6,8%	5,8%
Área de Estudo	4,86	6,42	10,58	21,03		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,8%	6,4%	7,1%	5,7%	6,3%
Outras Áreas	10,74	14,16	20,32	34,69		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,7%	4,6%	5,5%	4,7%	5,0%
Moçambique	7,71	10,15	15,27	27,65		
Taxa de crescimento anual (%)	-	4,7%	5,2%	6,1%	5,0%	5,5%

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 11.3.13 A Proporção do PIB Regional per Capita em Relação à Média Nacional, Anos 2017, 2025 e 2035**

	2011	2017	2025	2035
Província de Niassa:	0,48	0,45	0,44	0,38
Província de Cabo Delgado:	0,60	0,62	0,85	1,71
Província de Nampula	0,76	0,76	0,76	0,72
Província de Zambézia:	0,49	0,48	0,48	0,45
Província de Tete:	0,61	0,63	0,77	0,65
Área de Estudo	0,63	0,63	0,69	0,76
Outras Áreas	1,39	1,40	1,33	1,25
Moçambique	1,00	1,00	1,00	1,00

Fonte: Equipa de Estudo da JICA



## Capítulo 12 A Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala

---

### 12.1 A Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala

A Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala é representada pelas seguintes conceitos:

- 1) Rede de corredores de transporte, e
- 2) Sistema hierárquico de centros urbanos.

### 12.2 A Rede de Corredores de Transporte para a Região do Corredor de Nacala

PEDEC-Nacala propõe a estrutura espacial do Corredor de Nacala para 2035 como mostrada na Figura 12.2.1. As flechas azuis indicam as rotas do corredor propostas, enquanto as flechas marrons são as rotas de transporte existentes. A estrutura de corredor é projectada de tal maneira que o Porto de Nacala será ligado a Lilongwe em Malawi e a Lusaka em Zâmbia por uma extensão aproximada de 2.000 quilómetros assumindo a condição de um corredor internacional e o efeito desse acesso melhorado se espalhará para tantas áreas na parte moçambicana quanto possível, melhorando a mobilidade das pessoas e promovendo o desenvolvimento ao longo das rotas.

#### (1) Os Principais Corredores

- [M-1] Nacala-Nampula-Cuamba-Lilongwe (Malawi)-Lusaka (Zâmbia)
- [M-2] Cuamba-Tete
- [M-3] Cuamba-Lichinga

O corredor principal mostrado pelas flechas azuis sólidas começa em Nacala no extremo oriental, rumando para o oeste passando por Nampula e alcança Cuamba na província de Niassa, numa extensão aproximada de 530 km oeste de Nacala. Em Cuamba, o corredor principal se divide em três direcções, na direcção noroeste para Lichinga, na direcção ocidental para Lilongwe em Maláui e mais adiante para Lusaka em Zâmbia e na direcção sudoeste a Moatize na Província de Tete passando pelo território de malauiano.

Estes corredores principais serão servidos por tanto pelo caminho-de-ferro como pelas estradas principais. Esta parte principal do Corredor de Nacala assegurará um transporte de cargas mais rápido com custo mais baixo, especialmente para transporte de cargas pesadas de longa distância, acelerando assim as exportações e as importações para Malawi, Zâmbia e Moçambique. O corredor principal Cuamba-Lilongwe-Lusaka [M-1] assegurará importações de bens a preços mais baixos e o aumento da possibilidade de exportar os bens produzidos em Malawi e Zâmbia através do Porto de Nacala. O corredor principal Cuamba-Lichinga [M-3] irá mudar drasticamente o status da Província

de Niassa de uma Província sem perspectivas com conexões fracas para outras áreas para uma Província exportadora de abundantes produtos agrícolas e madeireiros para outras áreas e para o estrangeiro através do novo corredor. A Província de Niassa poderia tornar-se uma nova porta de entrada internacional para Malawi e para a parte sul da Tanzânia através do transporte aquático no Lago Niassa. O corredor principal Cuamba-Tete [M-2] poderia acrescentar uma nova saída para a Província de Tete, que tem sido um importante nó para a rede de transporte ligando Malawi, sul de Zâmbia, Zimbábue e Beira.

**(2) Os Corredores Secundários**

- [S-1] Lichinga-Pemba
- [S-2] Nacala-Pemba-Palma

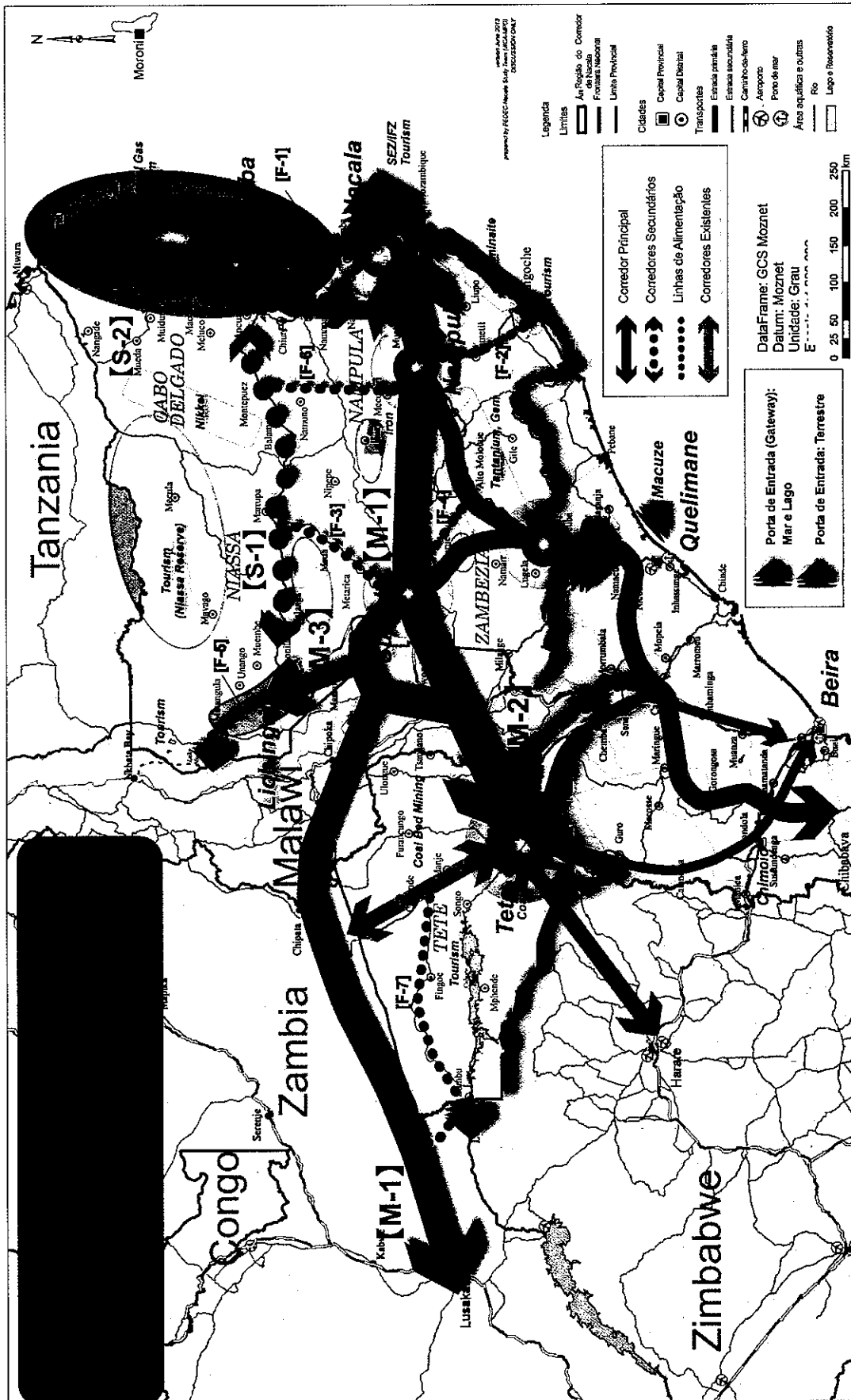
São mostrados dois corredores secundários em grandes linhas azuis tracejadas. Um corre de leste a oeste de Pemba na Província Cabo Delgado a Lichinga na Província de Niassa por uma extensão aproximada de 700 km, enquanto que o outro corre do sul a norte, a partir de Nacala até Palma na Província de Cabo Delgado passando por Pemba por uma extensão aproximada de 660 km. Já que ambos os corredores secundários são servidos por estradas, existe a possibilidade de criar um gasoduto que conecta Palma e Nacala. O corredor secundário Lichinga-Pemba vai acomodar o trânsito de estrada entre Pemba e a Província de Niassa e fornecer uma rota alternativa para o corredor principal Nacala-Nampula-Cuamba-Lichinga em caso de impedimentos tal como em situações de emergência e congestionamento do tráfego. O corredor secundário de Nacala-Palma serve para distribuir bens para Palma que opera o projecto de exploração de gás natural e também para locomoção de turistas ao longo da área costeira e pelas ilhas das Províncias de Cabo Delgado e Nampula.

**(3) As Linhas de Alimentação**

O PEDEC-Nacala propõe as seguintes sete linhas de alimentação mostradas em pequenas flechas azuis tracejadas da Figura 12.2.1. Eles exerceriam um papel crucial na expansão espacial dos impactos do desenvolvimento do corredor para cada canto das áreas rurais.

- [F-1] Linha de alimentação de Nacarua-Nacala: assegurar o acesso mais fácil para o/do Porto de Nacala pelo lado do norte
- [F-2] Linha de alimentação de Nampula-Angoche: apoiar o desenvolvimento da parte do sul da Província de Nampula pela promoção da pesca e agricultura
- [F-3] Linha de alimentação de Cuamba-Marrupa: apoiar o desenvolvimento da agricultura ao longo da rota e fortalece a função de apoio mútuo com o Corredor Lichinga-Pemba e o Corredor Principal Nacala-Nampula-Cuamba
- [F-4] Linha de Alimentador Cuamba-Gurue-Alto Molócuê: estimular a produção agrícola ao longo da rota que fica no norte da Província de Zâmbia
- [F-5] Linha de Alimentação de Lichinga-Metangula: promover o desenvolvimento de agricultura e turismo ao longo da rota e criar uma nova porta de entrada internacional para Malawi e Tanzânia através do transporte aquático
- [F-6] Linha de Alimentação de Nampula-Montepuez: promover o desenvolvimento da agricultura e turismo ao longo da rota e fortalecer a função de apoio mútuo com o Corredor Secundário de Lichinga-Pemba e o Corredor Principal Nacala-Nampula-Cuamba
- [F-7] Linha de alimentação Tete-Fingoe-Zumbu: para promover a produção agrícola pelas terras férteis ao longo da rota e abrir uma nova saída para a parte sul de Zâmbia





Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 12.2.1 As estruturas para a Região do Corredor de Nacala em 2035 (Futuro a Longo Prazo)

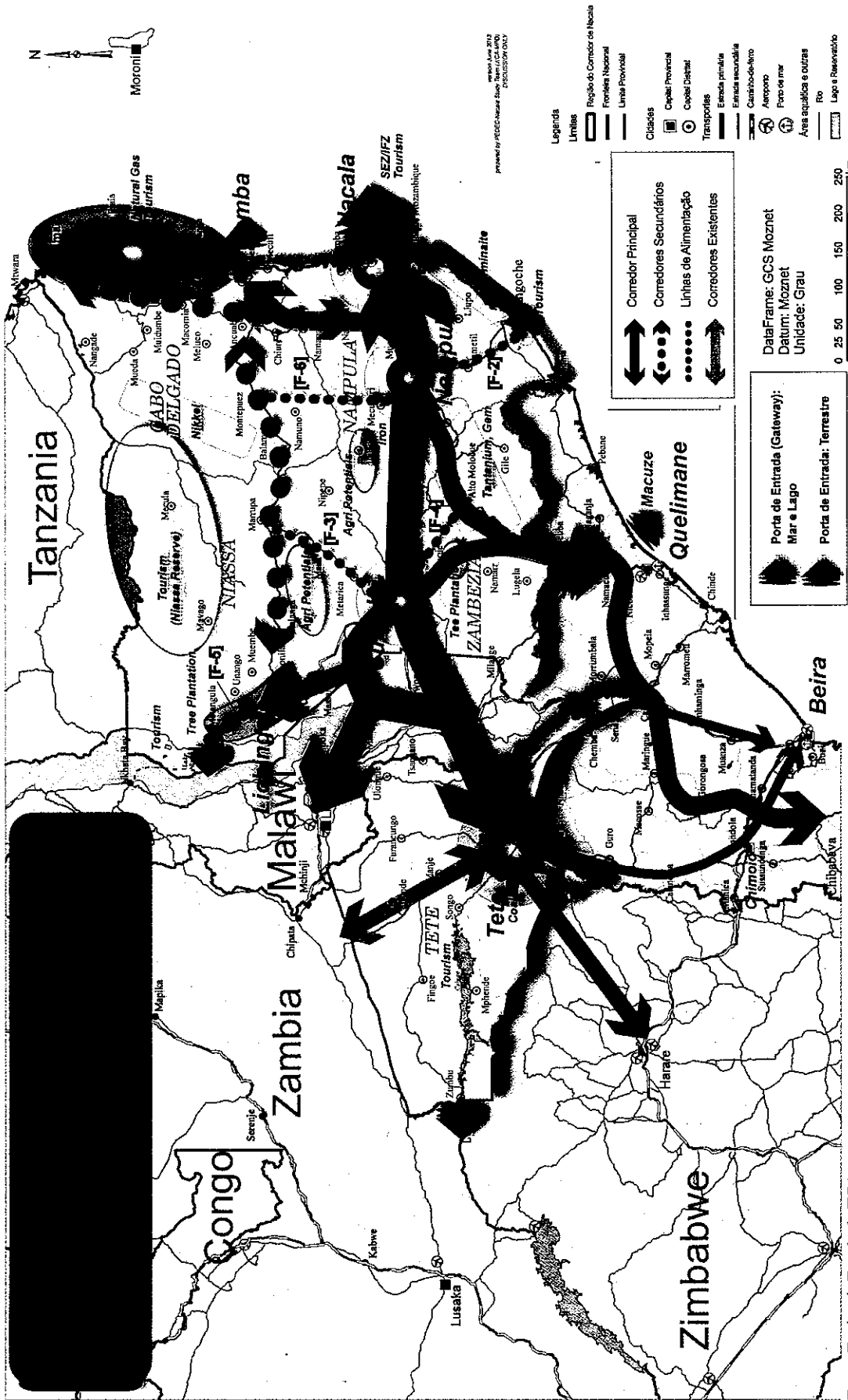


Figura 12.2.2 As estruturas para a Região do Corredor de Nacala em 2035 (Futuro a Curto Prazo)

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

## 12.3 Sistema Hierárquico de Centros Urbanos

### 12.3.1 Os Centros Urbanos

As Áreas Urbanas/ Centros Urbanos são áreas importantes onde as funções e as economias urbanas estão acumuladas e interagidas. Os Centros Urbanos fornecerão vários serviços urbanos incluindo os serviços de administração pública, serviços comerciais - de negócios e serviços urbanos de infra-estrutura (estradas, electricidade e água).

Quando os corredores de transporte internacional/regional são desenvolvidos, os centros urbanos irão se desenvolver ainda mais em termos de acumulação de funções de administração pública e funções comerciais - de negócios, porque os corredores de transporte podem ajudar a expandir as áreas de abrangência dos centros urbanos. Ou seja, os sectores de serviços comerciais - de negócio e os sectores manufactureiros serão atraídos a se posicionarem em centros urbanos/ áreas urbanas, em resposta ao elevado grau de interligação/ integração através dos corredores de transporte internacional/regionais.

Para cobrir efectivamente uma ampla região como a Região do Corredor de Nacala, é importante estabelecer um sistema hierárquico de centros urbanos. A Tabela 12.3.1 mostra a situação presente e a hierarquia recomendado para os centros urbanos no futuro (2025-2035).

**Tabela 12.3.1 A Classificação para os Centros Urbanos no Presente e para 2025-2035**

Nível	Presente	(2025 - 2035)
Centro Urbano Primário (1º Nível: Internacional)	Nenhum	A Área da Baía de Nacala (Nacala e Nacala-a-Velha)
Centro Urbano Secundário (2º Nível: Nacional & Regional)	Nampula, Municipalidade de Nacala	Grande Nampula, Cuamba, Tete-Moatize
Centro Urbano Terciário (3º Nível: Provincial)	Pemba, Lichinga, Tete	Pemba, Lichinga
Centro Urbano Quaternário (4º Nível: Sub-provincial)	Nacala-a-Velha, Angoche, Cuamba, Moatize, Gurué, Mocuba	Angoche, Gurué, Mocuba, Palma
Centro Urbano Quinário (5º Nível: Distrital)	Outros Centros Municipais/ Distritais	Outros Centros Municipais/ Distritais

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

### 12.3.2 As Funções Designadas aos Principais Centros Urbanos

Dentro do estudo das Estratégias Globais de Desenvolvimento e a Futura Estrutura Espacial da Região do Corredor de Nacala, são designadas as seguintes funções para os principais centros urbanos para o futuro:

#### 1) A Área da Baía de Nacala: Centro Urbano Primário (Internacional)

A Cidade Internacional de Primeira Classe para negócios, indústria e turismo: uma Nova Porta de Entrada para África

**2) Grande Nampula: Centro Urbano Secundário (Nacional & Regional)**

Pólo de Crescimento Regional para a Região Norte

**3) Cidade de Cuamba: Centro Urbano Secundário (Nacional & Regional)**

Centro de Logística Regional e Industrial do Interior

**4) Cidade de Tete com Moatize: Centro Urbano Secundário (Nacional & Regional)**

Centro Administrativo Regional e de Negócio dotado de Base de Apoio para a Indústria de Mineração de Carvão

**5) A Cidade de Lichinga: Centro Urbano Terciário (Provincial)**

Pólo de Crescimento Provincial e Centro de Serviços dotado de Centro Académico-Científico e Base para Processamento de Madeira

**6) A Cidade de Pemba: Centro Urbano Terciário (Provincial)**

Pólo de Crescimento Provincial e Centro de Serviços dotado de Base de Apoio para Exploração de Gás Natural bem como uma Base Turística

**7) Angoche: Centro Urbano Sub-Provincial**

Centro Comercial e de Serviços

**8) Gurué: Centro Urbano Sub-Provincial**

Centro Comercial e de Serviços

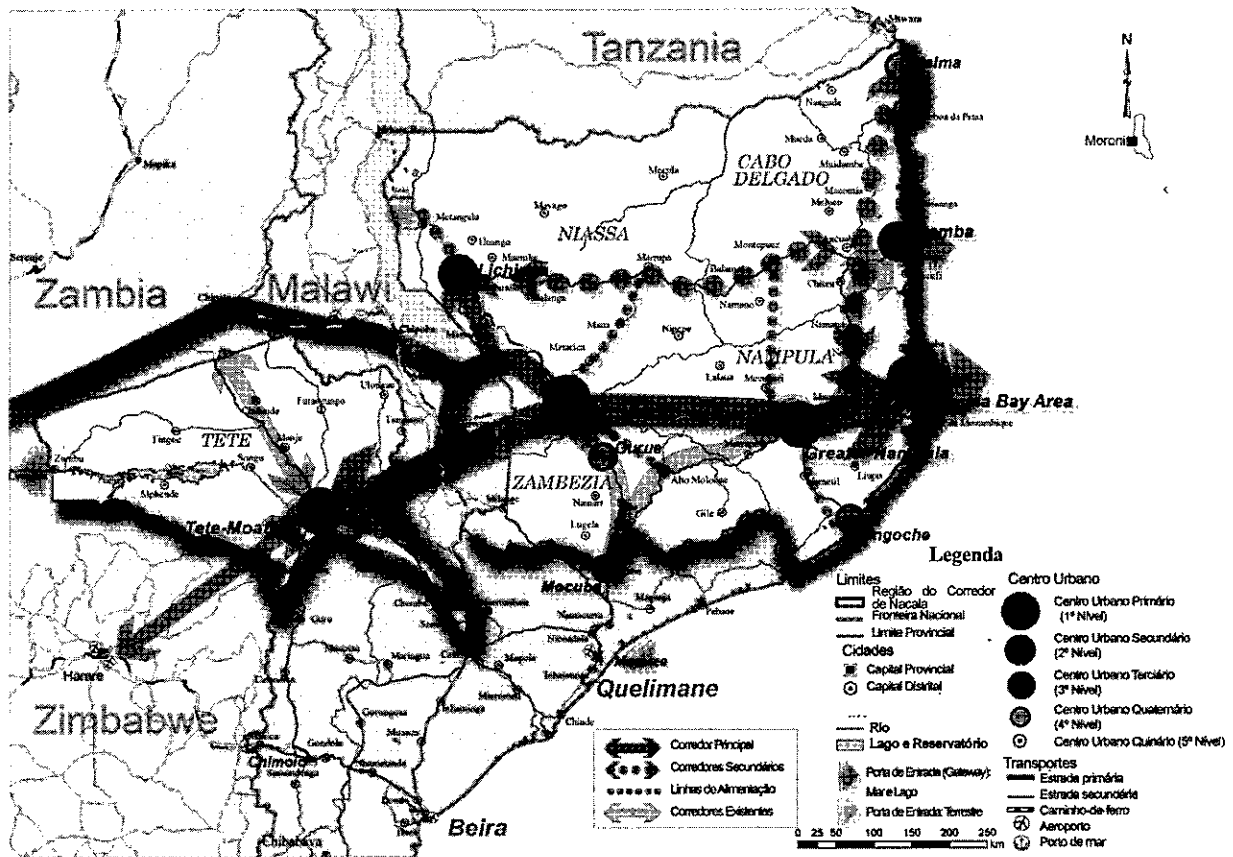
**9) Mocuba: Centro Urbano Sub-Provincial**

Centro Comercial, de Serviços e Industrial dotado de Base Industrial para Produção

**10) Palma: Centro Urbano Sub-Provincial**

Centro Comercial, de Serviços e Industrial para Exploração de Gás natural e Base para Indústria Química

A Figura 12.3.2 mostra o padrão hierárquico dos centros urbanos na Região do Corredor de Nacala. A Tabela 12.3.2 e a Figura-se 12.3.3 mostra as populações urbanas futuras dos principais centros urbanos.



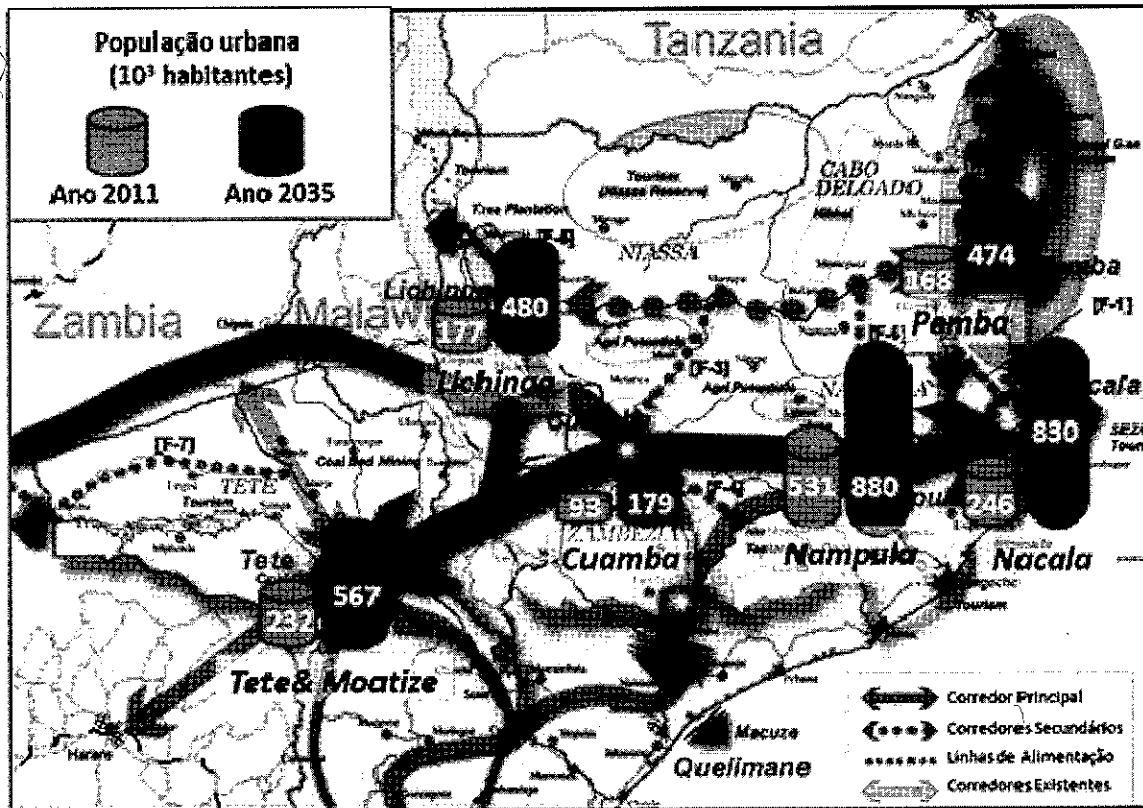
Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 12.3.1 Padrão hierárquico dos Centros Urbanos na Região do Corredor de Nacala, Anos 2025-2035**

**Tabela 12.3.2 População Urbana dos Principais Centros Urbano em 2011 e 2035**

	Ano 2011	Ano 2035
<b>A Área da Baía de Nacala:</b>	246.000	830.000
<b>Grande Nampula</b>	531.000	880.000
<b>Cidade de Cuamba</b>	93.000	180.000
<b>Tete &amp; Moatize</b>	232.000	567.000
<b>Cidade de Lichinga:</b>	177.000	480.000
<b>Cidade de Pemba:</b>	168.000	470.000

Fonte: Equipa de Estudo da JICA



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 12.3.2 As Populações Urbanas dos Principais Centros Urbanos, nos Anos 2011 e 2035

## Capítulo 13 Estratégias Globais de Desenvolvimento

---

### 13.1 Introdução

Neste capítulo, em primeiro lugar, cenários de desenvolvimento são considerados e analisados. Um cenário de desenvolvimento é seleccionado após a avaliação a partir de quatro perspectivas (economia, espaço, social e ambiental). Com base no mesmo, estratégias globais de desenvolvimento são formuladas de modo a se alcançar as metas de uma visão futura e de desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala. Além disso, considerando-se como iniciar o desenvolvimento regional, estratégias essenciais de desenvolvimento (a curto e médio prazo) são identificadas em relação às estratégias globais de desenvolvimento.

### 13.2 Os Cenários de Desenvolvimento

Um “Cenário de Desenvolvimento” é um conjunto de descrição de narrativa (mas não uma explicação completa) das maneiras de desenvolvimento incluindo a ênfase nos sectores económicos, nos padrões espaciais de desenvolvimento e a sequência de desenvolvimento. É útil desenhar as imagens globais de diferentes padrões de desenvolvimento regional.

Neste capítulo, são preparados cenários alternativos de desenvolvimento e as suas características são analisadas e avaliadas dos pontos de vista fornecidos pela visão, pelas metas de desenvolvimento e pelas questões globais.

#### 13.2.1 Os Cenários de Desenvolvimento Seleccionados

Baseado na avaliação dos cenários alternativos de desenvolvimento, são apresentados os seguintes cenários de desenvolvimento “**B-3: Desenvolvimento de Diversificados Sectores Económicos Baseados numa Rede de Corredor para Ampla Região**” tem sido seleccionado para o futuro a longo prazo da Região do Corredor de Nacala:

(1) **O Desenvolvimento de Diversificados Sectores Económicos**

A Região do Corredor de Nacala promoverá não apenas o desenvolvimento de recursos minerais (carvão, gás natural e outros recursos), mas também o desenvolvimento de diversificados sectores económicos incluindo o comércio, logística, manufactura, turismo, agricultura e silvicultura através da utilização de um vasto leque de potencial de desenvolvimento disponível para uma ampla região.

(2) **Desenvolvimento de Carvão e o Transporte como Forças Motrizes Iniciais**

Neste cenário de desenvolvimento, a exploração de carvão na Província de Tete e a necessidade de melhoria do transporte do carvão de Tete para o Porto de Nacala é uma força motriz inicial (gatilho) muito importante do desenvolvimento regional na Região do Corredor de Nacala. Tirar proveito

desta oportunidade de desenvolvimento para melhorar a função transporte de longa distância e o potencial de desenvolvimento dos sectores económicos representa uma chave muito significativa para as pretensões do PEDEC-Nacala. O desenvolvimento de carvão para exportação asseguraria uma alta demanda de transporte na fase inicial da melhoria ferroviária. Além do mais, o caminho-de-ferro melhorado será capaz de transportar cargas além do carvão (cargas gerais e contentores), assim como os passageiros, se uma intervenção apropriada para desenvolvimento é feita para acomodar cargas além do carvão conforme prescrito nos acordos para concessão do caminho-de-ferro.

**(3) O Corredor Principal de Transporte: A Existência em Paralelo do Caminho-de-Ferro e a Estrada Principal**

Paralelamente ao caminho-de-ferro melhorado, a estrada principal que liga Lichinga, Mandimba, Cuamba e Nampula ao Porto de Nacala será construída valendo-se do auxílio estrangeiro ao Governo Moçambicano. O caminho-de-ferro e as estradas principais melhorados serão capazes de se complementarem um ao outro. O transporte de cargas pesadas a longa distância (mais de 500-700 km) utilizará o caminho-de-ferro do corredor. Por outro lado, as principais estradas e as estradas de alimentação transportarão mercadorias e pessoas a uma distância média (300-500 km).

As principais estradas que partem de Lichinga, Mandimba, Cuamba e Nampula em direcção ao Porto de Nacala seriam um eixo da Região do Corredor de Nacala do qual corredores secundários e linhas de alimentação poderiam ser estendidos amplamente e profundamente para o interior da região. As estradas secundárias e as estradas de alimentação recolherão bens e pessoas de uma ampla área direccionando-os para a estrada principal e o caminho-de-ferro do corredor.

**(4) Uma Extensa Rede de Corredor e Centros Urbanos Hierarquizados**

Uma extensa rede de corredor será desenvolvida gradualmente depois da conclusão do corredor principal (que consiste do caminho-de-ferro melhorado e as estradas principais). Esta rede extensa de corredor também ajudará a desenvolver os centros urbanos nos seus pontos nodais de transporte. Estes centros urbanos nodais tornar-se-ão centros comerciais e de serviço bem como a base para produção industrial.

A rede extensa de corredor e do sistema hierárquico de centros urbanos fornecerão serviços de transporte e serviços de centro comercial, resultando na melhoria do ambiente de negócio de modo a criar uma cadeia de valores para os sectores de agricultura e de silvicultura. Os custos de transporte ficarão consideravelmente reduzidos numa ampla área, onde os preços dos bens básicos e materiais de construção diminuirão e os pequenos agricultores poderão comprar insumos químicos a preços mais razoáveis, e vender o seu produto agrícola a preços mais altos para os comerciantes intermediários.

**(5) Impacto Positivo na Educação e nos Serviços de Saúde**

Graças a esta extensa rede de corredor e centros urbanos melhorados, os funcionários administrativos, professores e funcionários de saúde serão capazes de viver e trabalhar em melhores condições mesmo nas áreas interiores da Região do Corredor de Nacala. Como resultado, com uma intervenção adicional adequada, escolas e postos de saúde poderão funcionar de melhor maneira para a população local mesmo nas áreas remotas.



**(6) Possibilidade de Desenvolvimento para Outros Recursos Minerais e Recursos Turísticos nas Áreas Remotas**

A Região do Corredor de Nacala é rica em uma variedade de recursos minerais e recursos turísticos naturais. Usando a extensa rede de corredor e centros urbanos, tais recursos minerais e recursos turísticos (produtos e destinos) serão mais acessíveis e facilmente aproveitáveis para desenvolvimento.

**(7) A Prioridade de Desenvolvimento**

Quanto à prioridade de desenvolvimento, este cenário de desenvolvimento dá à Área da Baía de Nacala uma especial alta prioridade para a preparação da base (infra-estruturas físicas e “softs”) para o desenvolvimento do sector manufactureiro. Já que a Área da Baía de Nacala terá a função portuária melhorada, e uma conexão ferroviária melhorada para as áreas interiores de Moçambique, Malawi e a Província Oriental de Zâmbia, a vantagem em termos de posicionamento da Área da Baía de Nacala será elevada consideravelmente para um alto nível de modo a permitir ao sector manufactureiro a instalação e o desenvolvimento para servir tanto aos países e áreas interiores como aos países estrangeiros para além do oceano. No entanto, para realizar esta situação, é necessário fornecer infra-estruturas económicas e apoiar as indústrias manufactureiras, incluindo o fornecimento estável de electricidade e água.

Quando a Área da Baía de Nacala estiver bem-sucedida em atrair e operacionalizar as indústrias manufactureiras, então será a vez da Grande Nampula fazer o mesmo criando as infra-estruturas económicas adequadas.

### **13.2.2 Cenários Alternativos de Desenvolvimento**

Para considerar os padrões futuros de desenvolvimento, tem sido desenvolvidos cenários alternativos de desenvolvimento. Dois factores principais são usados para criar diferentes cenários de desenvolvimento. O primeiro factor são os principais sectores económicos. O segundo factor são os padrões espaciais de desenvolvimento.

**(1) A Economia Orientada ao Sector de Mineração vs. Os Sectores Económicos Diversificados**

Ao analisar qual sector económico deve tornar-se a principal força motriz para promover o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala, os seguintes dois cenários de desenvolvimentos tem sido preparados:

- Cenário A: Desenvolvimento Regional Orientado à Mineração
- Cenário B: Desenvolvimento Regional baseado em Sectores Económicos Diversificados

As principais características destes cenários são descritas resumidamente abaixo.

**1) Cenário A: Desenvolvimento Regional Orientado para o Sector de Mineração**

Neste cenário, os principais sectores económicos estão limitados aos sectores relacionados à mineração. No Corredor de Nacala, existem dois sectores dominantes de mineração: 1) Exploração de carvão e transporte de carvão para exportação, e 2) Exploração de gás natural e a produção de GNL para exportação.

Além das actividades de mineração, há algumas possibilidades de desenvolver outros sectores

económicos para apoiar as actividades de mineração, incluindo o processamento primário de minerais (tais como a produção de GNL de gás natural) e fornecimento de serviços de manutenção as máquinas de construção, bem como o fornecimento de alimentos e outros serviços de suprimentos. Além das indústrias de suporte, será necessário desenvolver infra-estrutura e funções urbanas para apoiar as actividades de mineração. O retorno sobre o capital investido seria mais alto mesmo depois de incluir os custos necessários, se levarmos em conta não apenas as actividades de mineração mas também o apoio às indústrias, provisão de infra-estruturas e funções urbanas.

Nas áreas de mineração e nas suas áreas adjacentes, não será tão fácil desenvolver outros sectores económicos mesmo que eles possam aproveitar a infra-estrutura e funções urbanas fornecidas com vista às actividades de mineração e os sectores de apoio.

As actividades de mineração juntamente com os sectores de apoio não serão sustentáveis a um termo muito longo. Portanto, a economia regional baseada em sectores de mineração dominantes não é muito sustentável.

## **2) Cenário B: O Desenvolvimento Regional baseado em Sectores Económicos Diversificados**

Neste cenário, além do desenvolvimento de recursos minerais, serão desenvolvidos diversificados sectores económicos que incluem a manufactura, o turismo, a agricultura e a silvicultura, assim como o comércio e os serviços. Existem as seguintes possibilidades de desenvolvimento na Região do Corredor de Nacala:

- O desenvolvimento de sectores industriais na Área da Baía de Nacala e em Grande Nampula
- O desenvolvimento de indústrias de Agro-Processamento em Cuamba
- As bases para o turismo são desenvolvidas na Área da Baía de Nacala, Pemba e Lichinga através da viabilização do acesso às praias e outros destinos turísticos de cunho cultural e natural aos turistas
- Desenvolvimento agrícola ao longo do corredor principal pela aplicação das estratégias do ProSAVANA
- Desenvolvimento agrícola nas áreas próximas à exploração de carvão na Província de Tete.
- Desenvolvimento agrícola nas áreas próximas à exploração de gás natural no norte de Cabo Delgado

A economia regional composta de sectores económicos diversificados terá os seguintes benefícios:

- Os diferentes sectores económicos poderiam apoiar um ao outro a fim de realizar um crescimento económico em sinergia
- Os sectores económicos diversificados localizar-se-ão em vários sítios dentro de uma vastas áreas, resultando na contribuição para o desenvolvimento de ampla região
- Os sectores económicos diversificados possibilitarão às pessoas de várias ocupações encontrarem os seus próprios empregos
- A economia regional baseada em tais sectores económicos diversificados, um vasto leque de ocupações pode participar das actividades económicas
- A economia regional com sectores económicos diversificados terá maior resistência a choques externos
- A economia regional apoiada por sectores económicos diversificados será mais sustentável do que outros casos

## (2) Três Diferentes Padrões Espaciais de Desenvolvimento

Além do primeiro factor relacionado aos principais sectores económicos, os padrões espaciais de desenvolvimento são usados como o segundo factor para diferenciar os cenários de desenvolvimento. Analisando as diferentes possibilidades na Região do Corredor de Nacala, os seguintes três padrões são formulados:

- Padrão espacial 1: Os Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala
- Padrão Espacial 2: Desenvolvimento do Corredor Único Tete-Nacala
- Padrão Espacial 3: O Desenvolvimento baseado numa Rede de Corredor para Ampla Região

Estes três padrões espaciais estão intimamente relacionados a diferentes sectores económicos importantes. O Padrão Espacial 1 está intensamente orientado para a economia orientada ao sector de mineração (Cenário A). Tanto o Padrão Espacial 2 como o Padrão Espacial 3 apoiam os casos de sectores económicos diversificados (Cenário B). Portanto, ao combinar os dois factores (os principais sectores económicos e os padrões espaciais), os seguintes três cenários de desenvolvimento são identificados naturalmente:

- **Cenário A-1:** Fortemente Orientado para o Sector de Mineração e as Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala
- **Cenário B-2:** Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com base no Corredor Único Tete-Nacala
- **Cenário B-3:** Desenvolvimento de Sectores Económico Diversificado com base numa Rede de Corredor para Ampla Região

As principais características destes cenários de desenvolvimento são descritas abaixo.

### 1) **Cenário A-1: Fortemente Orientado para o Sector de Mineração e as Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala**

Os desenvolvimentos significativos acontecerão principalmente nos três enclaves de Tete, Palma e Nacala. O enclave de Tete será limitado à exploração de carvão e a sua função de suporte. O enclave de Palma será limitado à exploração de gás natural e à produção de LNG com os seus sectores de suporte. Palma desenvolverá indústrias químicas, tais como as de amónia e metanol. O enclave de Nacala será baseado nos sectores de logística do Porto de Nacala e nos sectores manufactureiros orientados para os mercados domésticos.

Neste cenário, a função do caminho-de-ferro de Tete a Porto de Nacala não será bem desenvolvida e será mais limitada ao transporte de carvão, sendo que nem as cargas gerais nem os contentores serão suficientemente transportados.

Outros sectores económicos não serão capazes de crescer bem, com excepção dos sectores de suporte às actividades de mineração, embora estes podem depender das infra-estruturas e das funções urbanas para apoiar os sectores de mineração. Desde que está sujeito a flutuação mundial dos preços dos recursos minerais, a economia da Região do Corredor de Nacala não será tão resistente aos choques externos, resultando com o tempo numa insustentabilidade. As economias regionais baseadas em tais enclaves não serão sustentáveis a longo tempo.

Já que o caminho-de-ferro de Tete a Porto de Nacala será limitado ao transporte de carvão neste cenário, caminhões trailers de carga percorrerão as principais estradas (actualmente sob construção)

saindo de Lichinga ou Mandimba passando por Cuamba, até Nampula e Nacala. Nesta situação de transporte ferroviário e viário, as principais estradas ficariam danificadas, mesmo após a conclusão dos projectos de melhoria. Como resultado, a médio e a longo prazo, não haverá disponibilidade de estradas principais bem-mantidas no Corredor de Nacala, e a criação de uma cadeia de valores para o sector agrícola seria muito difícil.

## **2) Cenário B-2: Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com base no Corredor Único Tete-Nacala**

Neste cenário apenas um único corredor de transporte (composto de caminho-de-ferro e estrada principal) de Tete a Porto de Nacala será melhorado e funcional. As áreas ao longo deste corredor de transporte serão desenvolvidas inclusive as áreas adjacentes ao Porto de Nacala.

Além de carvão, linha férrea de Tete a Porto de Nacala transportará cargas gerais e contentores, assim como passageiros. Como resultado, as áreas de influência comercial e da logística para os principais centros urbanos, tais como Nacala e Nampula, serão significativamente expandidas. Então não apenas os sectores de comércio e de logística, mas também o sector manufactureiro e outros sectores poderão crescer muito tirando proveito das oportunidades de desenvolvimento que surgirão graças à melhoria da ferrovia.

Por outro lado, nas áreas ao longo do corredor de transporte, a criação da cadeia de valores para o sector agrícola será relativamente fácil e possível a fim de contribuir para a modernização e intensificação da agricultura praticada pelos pequenos agricultores.

Neste cenário, a conexão entre o Porto de Nacala e Tete será estabelecida fortemente através do caminho-de-ferro e da estrada principal, enquanto que a conexão entre o Porto de Nacala e Pemba/Palma será relativamente fraca.

## **3) Cenário B-3: Desenvolvimento de Sectores Económico Diversificado com base numa Rede de Corredor para Ampla Região**

Neste cenário, a rede de corredor para uma ampla região é desenvolvida através da extensão de corredores secundários e linhas de alimentação a partir do corredor principal. Haverá um amplo desenvolvimento ao longo da extensa rede de corredor.

Graças a esta extensa rede de corredor, uma ampla área não apenas no interior de Moçambique mas também em Maláui e na parte oriental de Zâmbia serão conectadas intensamente um ao outro de modo a formar uma economia regional ampla e integrada. Nesta economia regional extensa e integrada, os principais centros urbanos tais como a Área da Baía de Nacala e Grande Nampula, ampliarão os seus papéis de fornecer os serviços comerciais e de logística, assim como a produção industrial. Outros centros urbanos nos pontos nodais da rede de corredor também serão capazes de fazer crescer as suas funções urbanas e económicas.

Com o extenso estabelecimento da rede de corredor para ampla região e do sistema hierárquico de centros urbanos a servirem uma ampla parte da Região, será possível criar uma cadeia de valores agrícola e outros sectores económicos.

Quando a economia regional torna-se diversificado, esta pode reduzir os possíveis riscos causados por choques externos aos sectores de mineração que inclui a flutuação de preços, diferentemente do Cenário A-1.

Neste cenário, quando os sectores económicos diversificados crescem utilizando uma variedade de recursos e potenciais de desenvolvimento, não apenas as grandes empresas mas também as PME's poderão participar do desenvolvimento económico na Região. Como resultado, a realização deste cenário contribuiria para o crescimento sustentável da economia nacional de Moçambique.

Por outro lado, o desenvolvimento e a manutenção de uma extensa rede de corredor de transporte para uma ampla região é relativamente custoso; portanto, é necessário desenvolver diversificados sectores económicos para gerar e manter a demanda de cargas para o corredor de transporte.

### **13.2.3 A Avaliação dos Cenários Alternativos de Desenvolvimento**

A avaliação dos três cenários alternativos de desenvolvimento (A-1, B-2 e B-3) tem sido feita. Os impactos/benefícios económicos e espaciais, os impactos sociais e os impactos ambientais foram analisados como mostra a Tabela 13.2.1.

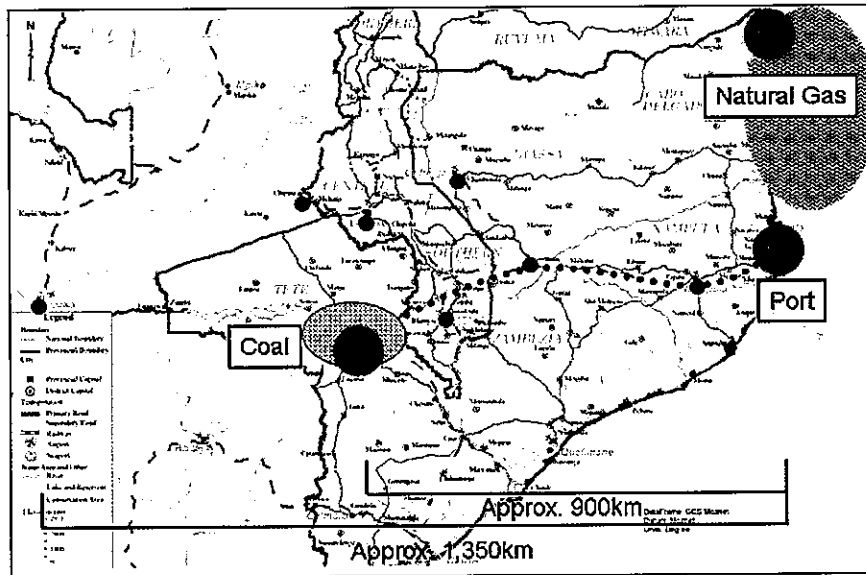
A médio e a longo prazo, o Cenário B-3 é melhor que os outros cenários do ponto de vista dos impactos económicos e sociais. A intensidade dos impactos ambientais no Cenário B-3 seria mais baixa que a dos Cenários A-1 e B-2. Neste sentido, os impactos ambientais do Cenário B-3 são mais fáceis de controlar ou administrar do que os dos Cenários A-1 e B-2.

Em termos mais amplos, o Cenário B-3 pode trazer os benefícios de desenvolvimento para uma área mais ampla, capacitando mais e vários grupos da população para participar do desenvolvimento regional pela utilização de vários potenciais disponíveis ao longo da ampla região.

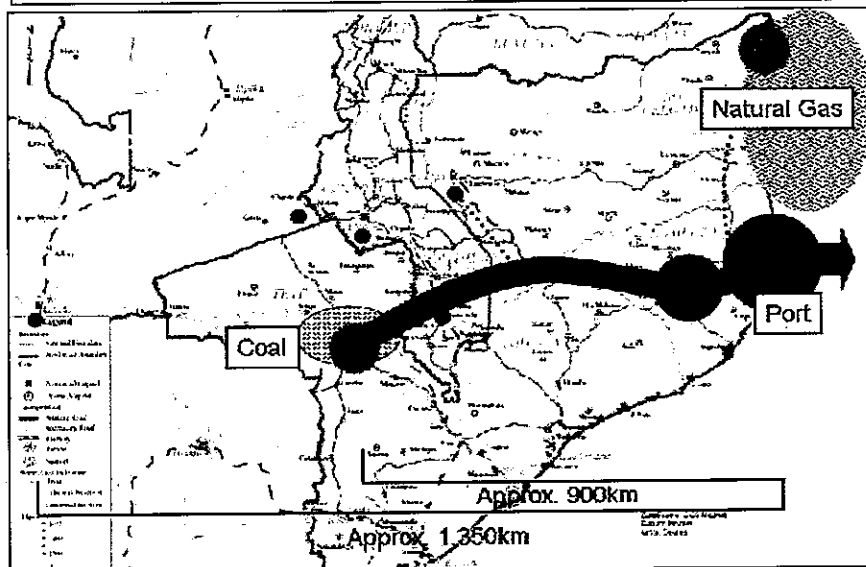
O facto de não limitar os esforços de desenvolvimento a determinados sectores, e sim promover o desenvolvimento de diversificados sectores económicos, o Cenário B-3 será capaz de encontrar o desenvolvimento sustentável mais que os outros cenários.

Com o Cenário B-3, haveria maiores possibilidades de gerar mais demanda de cargas para sustentar a rede de transportes do corredor em uma ampla região do que nos outros cenários

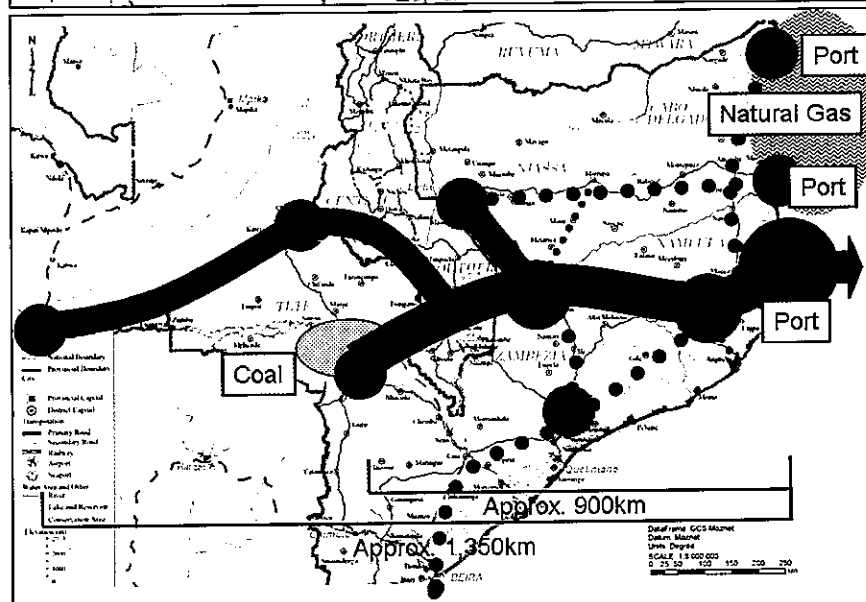
**Cenário A-1:**  
Fortemente Orientado para o Sector de Mineração e as Três Enclaves de Tete, Palma e Nacala



**Cenário B-2:**  
Desenvolvimento de Sectores Económicos Diversificados com base no Corredor Único Tete-Nacala



**Cenário B-3:**  
Desenvolvimento de Sectores Económico Diversificado com base numa Rede de Corredor para Ampla Região



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 13.2.1** Cenário de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala

Tabela 13.2.1 Avaliação de Cenários Alternativos de Desenvolvimento

Nome do cenário	Factores para diferenciar os cenários		Benefícios (Impactos económicos e espaciais)	Impactos sociais	Impactos ambientais
	Maiores indústrias	Padrões espaciais			
<p>Orientação forte para o sector de mineração e três enclaves de Tete, Palma e Nacala</p>	<p>A. Desenvolvimento regional orientado para o sector de mineração</p>	<p>1: Três enclaves de Tete, Palma e Nacala</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investimentos concentrados no sector de mineração, incluindo sectores de apoio, infraestrutura e instalações urbana ocorrerão em Tete e Palma. A eficiência do capital investido nesse desenvolvimento relacionado à mineração deve ser relativamente alta.</li> <li>Entretanto, como os sectores de apoio, infraestrutura e funções urbanas serão desenvolvidos relacionados ao sector de mineração, será difícil para outros sectores económicos utilizarem-nos para o seu desenvolvimento futuro. Como resultado, não serão muitos os sectores económicos capazes de se desenvolver com base nas infraestruturas e funções urbanas desenvolvidas para os sectores de mineração em Tete e Palma.</li> <li>Como o desenvolvimento dos recursos minerais é influenciado pela flutuação do preço internacional e outros choques externos, a economia da região do Corredor de Nacala não será sustentável a longo prazo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ocorrerá uma grande migração de gestores, engenheiros e outros trabalhadores de fora para os enclaves, causando vários problemas sociais.</li> <li>Por outro lado, o emprego de recursos humanos locais para o desenvolvimento dos recursos minerais será limitado. Os sectores de apoio ao desenvolvimento mineiro incluem o fornecimento de peças sobressalentes das máquinas e serviços de manutenção da escavação, além de transporte, que serão operados pelas empresas estrangeiras. Assim, os benefícios desse cenário de desenvolvimento não atingirão uma área grande, concentrando-se nas áreas dos três enclaves.</li> <li>Os impactos sociais causados pelo desenvolvimento também se limitarão a três enclaves.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mineração de carvão mudará as características do terreno, alterando provavelmente a paisagem, vegetação, habitats de animais selvagens, qualidade do ar e da água.</li> <li>Como o desenvolvimento se limitará principalmente a áreas dos três enclaves, o impacto ambiental também será geograficamente limitado. Esta situação facilitará relativamente a tomada de medidas de atenuação do impacto ambiental, controle e monitoramento ambientais.</li> <li>As grandes companhias mineiras conduzem a gestão ambiental relativamente bem. Entretanto, se ocorrer um acidente, um grande impacto ambiental negativo será provocado em Tete e na costa de Palma, em Cabo Delgado.</li> <li>Pode aumentar o impacto negativo sobre o ambiente de vida e saúde dos habitantes devido à poluição de pó provocada pelo transporte de carvão, bem como pelo seu carregamento e descarregamento.</li> <li>Se os impactos negativos acima forem muito grandes, pode haver queda ou suspensão da operação mineira, bem como fechamento das minas. Neste caso, o impacto sobre a economia regional será grave.</li> </ul>
<p>Desenvolvimento de sectores económicos diversificados baseado no Corredor Simples Tete-Nacala</p>	<p>B. Desenvolvimento regional baseado em sectores económicos diversificados</p>	<p>2: Desenvolvimento do corredor simples Tete-Nacala</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os riscos causados pela concentração geográfica do desenvolvimento económico serão atenuados, comparados com o cenário 1, devido aos diversos sectores económicos em áreas amplas.</li> <li>Os portos de Tete e Nacala serão ligados fortemente por caminhos-de-ferro e estrada principal, que podem transportar cargas que não sejam carvão a longa distância. Com o corredor melhorado, surgirão potenciais de desenvolvimento. Será possível promover o desenvolvimento não somente nos sectores de comércio e logística, mas nos de manufatura, especialmente em grandes centros urbanos, como Nacala e Nampula. Como o corredor de transporte melhorado será somente um, de Tete ao Porto de Nacala, o maior desenvolvimento económico tende a se concentrar em maiores centros urbanos e em áreas ao longo do corredor principal. Como resultado, a intensidade do desenvolvimento económico aumentará significativamente, comparada com os cenários 1 e 2.</li> <li>Com o melhoramento do transporte no corredor, os custos de transporte serão reduzidos bastante ao longo do corredor. Além disso, com o melhoramento dos centros urbanos, os sectores privados serão capazes de criar uma cadeia de valor para os sectores agrícolas.</li> <li>Entretanto, Palma e Pemba não serão fortemente ligados com o corredor principal Tete-Porto de Nacala. Como resultado, os sectores de manufatura próximos do Porto de Nacala não terão efeitos sinérgicos com a exploração de gás natural e indústrias químicas em Palma.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Como o transporte do corredor será melhorado principalmente entre Tete e Porto de Nacala, a escala e a extensão das vantagens do desenvolvimento serão limitadas a áreas ao longo do corredor principal (Tete-Porto de Nacala).</li> <li>Como resultado, a redução de preço dos produtos de consumo e materiais de construção devido à redução dos custos de transporte não será aproveitada muito amplamente na região. O melhoramento do acesso ao mercado deverá também ser limitado a áreas do corredor, e não atingirá áreas distantes do corredor principal.</li> <li>Com o transporte pouco extenso da rede do corredor, uma enorme área remota será mantida na região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O impacto ambiental se limitará às áreas ao longo do corredor Tete-Nacala.</li> <li>Em grandes centros urbanos nos pontos nodais importantes, como Nacala e Nampula, o impacto ambiental aumentará devido ao aumento da concentração populacional e desenvolvimento económico.</li> </ul>
<p>Desenvolvimento de sectores económicos diversificados baseado na rede de corredor que abrange uma região ampla</p>	<p>3: Desenvolvimento regional baseado em sectores económicos diversificados</p>	<p>3: Desenvolvimento regional baseado em sectores económicos diversificados</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os sectores económicos se tornarão mais diversificados e o risco causado pela flutuação da demanda do mercado de recursos minerais será aliviado comparado com os cenários 1 e 2.</li> <li>Com o transporte extensivamente melhorado da rede de corredor, não somente as grandes empresas, como também as médias e pequenas poderão participar das oportunidades de desenvolvimento que surgirão devido ao melhoramento do transporte no corredor. Ao mesmo tempo, uma variedade de sectores económicos poderá crescer utilizando vários potenciais dispersos em uma região ampla. Isso beneficiará a economia nacional como um todo.</li> <li>Por outro lado, o melhoramento da rede de corredor em região ampla será oneroso. Os sectores económicos da região deverão fazer esforços contínuos para promover um desenvolvimento económico diversificado geograficamente para gerar um volume suficiente de carga para sustentar a rede extensiva de corredor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Com o melhoramento extensivo da rede de corredor, a acessibilidade a infraestruturas e serviços será melhorada muito, e o custo de tempo sustentado por pessoas e negócios será reduzido em uma ampla área da região.</li> <li>Esse tipo de rede de corredor extensivo tem um efeito positivo de reduzir os preços dos produtos de uso diário e materiais de construção.</li> <li>Devido à redução dos custos de transporte, os preços de aquisição de produtos agrícolas por pequenos agricultores podem ser melhorados.</li> <li>Os pequenos agricultores terão oportunidades de expandir seus mercados devido ao acesso melhorado.</li> <li>Oportunidades de negócio aumentarão devido à expansão geográfica de áreas desenvolvidas. Por outro lado, há o risco de aumentar a diferença entre os ricos e os pobres.</li> <li>Os riscos de crime e prevalência de doenças contagiosas podem aumentar em áreas amplas devido ao grande volume de migração.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se o fornecimento de infraestrutura se atrasar, o impacto negativo sobre o ambiente de vida pode aumentar na área da Baía de Nacala, devido ao rápido crescimento populacional, causando uma rápida expansão urbana, congestionamento de tráfego, aumento de resíduos sólidos e esgoto.</li> <li>No caso da área da Baía de Nacala, ocorrência o desenvolvimento dos sectores de manufatura e o crescimento das atividades comerciais e logísticas. Poderá acarretar impactos ambientais de forma agravante.</li> <li>Nampula continuará aumentando a sua população e expandindo o desenvolvimento económico. Como resultado, o impacto ambiental aumentará. O transporte ferroviário de grande quantidade de carvão passando pela região central da cidade de Nampula pode causar impactos negativos graves. Além disso, no caso de transporte rodoviário pela Estrada Nacional No. 13, o corredor principal também passa na região central de Nampula. Esses factores agravantes podem causar impactos negativos graves. Ademais, esses impactos graves podem dificultar o desenvolvimento económico da Grande Nampula.</li> </ul>

## **13.3 As Estratégias Globais de Desenvolvimento**

### **13.3.1 As Estratégias Globais de Desenvolvimento e as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento**

O PEDEC-Nacala formula as “Estratégias Globais de Desenvolvimento” para fornecer soluções que cobrem um vasto leque de questões globais. As Estratégias Globais de Desenvolvimento são formuladas para cobrir todos os prazos sejam eles curto, médio ou longo. Para implementar as Estratégias Globais de Desenvolvimento, foram analisados programa/projectos prioritários. No PEDEC-Nacala, foram preparadas ideias sobre os programas/projectos prioritários.

Por outro lado, para iniciar o desenvolvimento regional de modo a desencadear um desenvolvimento dinâmico e inclusivo para toda ampla região, foram formuladas Estratégias Essenciais de Desenvolvimento cuja implementação é recomendada para curto e médio prazo em alinhamento com as Estratégias Globais de Desenvolvimento. Para implementar as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento, são seleccionados programa/projectos prioritários especialmente importantes dentre os programas/projectos prioritários levantados.

### **13.3.2 Estratégias Globais de Desenvolvimento para a Região do Corredor de Nacala**

Para alcançar o cenário de desenvolvimento seleccionado para a Região do Corredor de Nacala, o PEDEC-Nacala formulou as seguintes sete estratégias globais para o desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala.

- (1) Sistema Eficaz de Transporte e Logística para uma Ampla Região**
  - A criação de um sistema eficaz de transporte para uma ampla região por meio do asseguramento da execução dos projectos chaves de transporte, a ferrovia poderia ser usada para cargas gerais, contentores e passageiros, sem se limitar ao transporte de carvão, e também garantir a realização do transporte intermodal de cargas entre os transportes marítimo, ferroviário e viário.
- (2) A Criação da Base para o Sector Manufactureiro nos Principais Centros Urbanos**
  - Fortalecer a base para o sector manufactureiro nos principais centros urbanos em adição às funções comercial e logística existentes.
- (3) Economia Orientada para Recursos Não-Minerais tais como o Desenvolvimento da Agricultura e Outros Sectores Económicos**
  - A promoção do desenvolvimento agrícola e outros sectores económicos orientados para recursos não-minerais através da implementação de medidas de apoio em adição à melhoria dos corredores de transporte.
- (4) Gestão Ambiental e Gestão de Terras**
  - Fortalecer a gestão ambiental através do aumento das actividades económicas e de desenvolvimento, e a gestão de terras para garantir as orientações de desenvolvimento da agricultura e floresta relacionado ao investimento agrícola responsável (RAI).
- (5) Desenvolvimento de Recursos Humanos**
  - Fortalecer o desenvolvimento de recursos humanos através da capacitação tanto a educação



básica como para a técnico-profissional (TVET)

**(6) A Coordenação e a Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado**

- O estabelecimento de quadro institucional e o desenvolvimento da capacidade de coordenação e promoção do desenvolvimento integrado.

**(7) Desenvolvimento Inclusivo de Profundidade**

- Abordar os problemas sociais emergentes, com a população socialmente vulnerável e/ou que vivem em áreas geograficamente remotas de modo a promover um desenvolvimento inclusivo para uma ampla região

### **13.3.3 Estratégias Essenciais de Desenvolvimento**

Alinhadas com as direcções e os enfoques das Estratégias Globais de Desenvolvimento, são formuladas as Estratégias Essenciais de Desenvolvimento e as seguintes acções necessárias são recomendadas:

**(1) Assegurar a Função de Transporte do Corredor de Nacala**

Como esforço a longo prazo para o estabelecimento de uma rede de corredores para uma ampla região é necessário iniciar com o asseguramento da função de transporte dos Principais Corredores graças às seguintes acções:

- Assegurar o Transporte Ferroviário do Carvão de Moatize a Porto de Nacala
- Assegurar o Transporte Ferroviário de Cargas Não-Carvão para o Corredor de Nacala
- Integração porto-ferrovia no Porto de Nacala
- Integração Porto-Estrada na Área da Baía de Nacala
- Assegurar a Melhoria da Função de Estrada do Corredor de Nacala
- Capacitação do Organismo Regulador do Caminho-de-Ferro (INATTER)

**(2) O Desenvolvimento da Base para o Desenvolvimento Económico na Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma**

Para desenvolver os diversificados sectores económicos, é essencial tirar proveito do potencial de desenvolvimento emergente devido à melhoria do corredor de transporte. Tal potencial de desenvolvimento surgirá significativamente na Área da Baía de Nacala e na Grande Nampula. Além do mais, ao aproveitar a potencial exploração de gás natural no norte de Cabo Delgado, é possível desenvolver as indústrias químicas usando o gás natural (incluindo metanol e amónia) em Palma.

Ao mesmo tempo, não é uma tarefa fácil iniciar o desenvolvimento do sector económico considerando a presente situação precária da infra-estrutura. Portanto, é necessário começar com o desenvolvimento da base para o desenvolvimento do sector económico na Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma ao tomar as seguintes acções:

- O desenvolvimento da Base (Promoção de Investimentos, Estradas, Electricidade e Abastecimento de Água, e outras Infra-estruturas e Serviços) para o sector manufactureiro na Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma
- Desenvolvimento de Recursos Hídricos e do Sistema de Abastecimento de Água Urbano para a Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma

- Garantir o Fornecimento de Electricidade na Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma

**(3) A Promoção do Desenvolvimento Agrícola pela Implementando das Estratégias do ProSAVANA**

O PEDEC-Nacala recomenda a promoção do desenvolvimento agrícola através da implementação dos princípios e as estratégias do ProSAVANA não apenas nas áreas ao longo do Corredor Principal (Lichinga-Mandimba-Cuamba-Nampula-Nacala) mas também nas áreas próximas às áreas de exploração de carvão em Tete e às áreas de exploração de gás natural no norte de Cabo Delgado.

- A implementação das Estratégias do ProSAVANA nas áreas ao longo dos Principais Corredores inclusive a área adjacente a Nacala.
- A implementação das Estratégias do ProSAVANA próxima das áreas de produção do carvão e de gás natural respectivamente.

**(4) Fortalecer o Sistema e a Capacidade de Implementação da Gestão Ambiental e da Gestão de Terras**

Para lidar com os crescentes problemas ambientais e disputas de terras devido às crescentes actividades económicas, de desenvolvimento e investimentos no decorrer do desenvolvimento regional, é essencial que se comece com o fortalecimento do sistema e a capacidade de implementação da gestão ambiental e da gestão de terras/ florestas como segue:

- Fortalecer o Sistema de Implementação da Gestão Ambiental incluindo a Monitoria Ambiental
- Estabelecimento de Laboratórios Ambientais (em Maputo, Tete, Nacala e Pemba)
- Capacitação do Pessoal Técnico dos Laboratórios de Análise Ambiental
- Capacitação para Monitoria da Conformidade em Relação às Orientações do RAI
- Capacitação para o procedimento adequado de operação do Sistema de DUATs de acordo com a Política de Gestão de Terras/Florestas

**(5) Fortalecimento da Educação Básica e do Desenvolvimento de Recursos Humanos para o Sector Industrial**

Levando em conta a situação presente na educação primária e secundária na Região do Corredor de Nacala, é essencial que se comece com o fortalecimento da educação básica (educação primária e secundária) para enriquecer a vida das pessoas e prepará-las para emprego. Ao mesmo tempo, é também essencial estabelecer e melhorar a educação técnico-profissional bem como as instituições pertinentes para treinamento.

- O aumento de Orçamentos para a Melhoria da Qualidade Básica da Educação
- O estímulo à Participação da Comunidade na Melhoria da Qualidade das Escolas Primárias nas Comunidades
- Fortalecer a Educação Secundária com Foco nas Ciências e Matemática
- O estabelecimento de Instituições de Educação Técnico-profissional e de Treinamento (TVET)

**(6) O Estabelecimento da Quadro Institucional e a Capacitação para Coordenar e Promover o Desenvolvimento Regional Integrado**

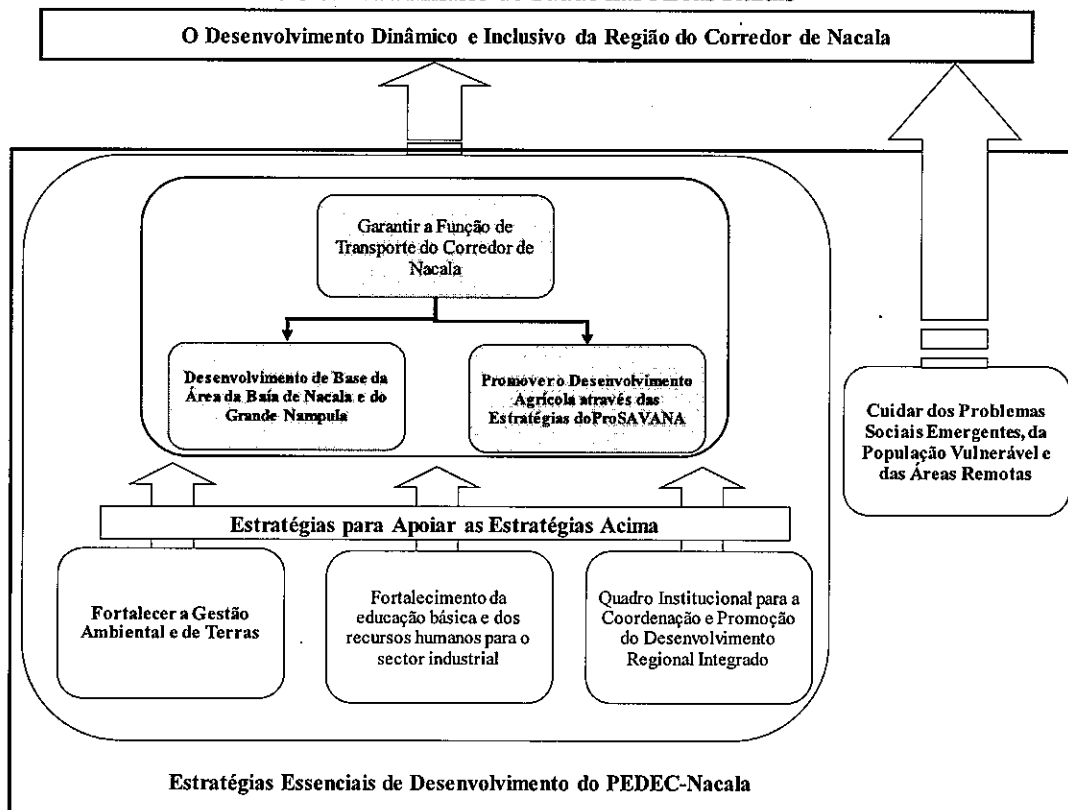
De modo a iniciar efectivamente e promover eficientemente o desenvolvimento multisectorial a cobrir uma vasta área, é essencial estabelecer um mecanismo eficaz de coordenação através da implementação das seguintes acções:

- O estabelecimento de um Quadro Institucional (uma Organização Especial) para Promover e Coordenar o Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala
- Capacitação da Organização Especial para Promover o Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala

**(7) Cuidar dos Problemas Sociais Emergentes, da População Vulnerável e das Áreas Remotas**

Para conseguir o “Desenvolvimento Inclusivo”, é essencial lidar com uma variedade de problemas sociais e ambientais que irão surgir no curso da promoção do desenvolvimento dinâmico na Região. Deve se dar atenção especial também para a população socialmente vulnerável, que talvez não possa participar das potenciais oportunidades de desenvolvimento, e para aquela que vive em áreas geograficamente remotas que talvez não possa ser coberta pela rede de corredores para uma ampla região e/ou por um sistema hierárquico de centros urbanos. As seguintes acções estão entre os pontos de partida necessários para este tipo de esforço:

- Dar Atenção a e se Preparar em Relação aos Problemas Sociais e Ambientais que Surgirão
- Conduzir Diálogos com Grupos de População Vulnerável e População de Áreas Remotas
- Melhorar a Capacidade dos Serviços de Saúde nos Principais Centros Urbanos
- Fortalecer o Sistema Primário de Saúde nas Áreas Rurais



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Figura 13.3.1 Composição das Estratégias Essenciais de Desenvolvimento**

### 13.3.4 As Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas em Alinhamento com as Estratégias Globais de Desenvolvimento

Depois de tomar as acções necessárias para implementar às Estratégias Essenciais de Desenvolvimento para iniciar o desenvolvimento regional e promover o desenvolvimento inclusivo a curto e médio prazo, mais acções (acções a médio e a longo prazo) devem ser tomadas. Estas acções são resumidas nas Tabelas 13.3.1 a 13.3.3.

**Tabela 13.3.1 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (1)**

	<u>Estratégias Globais de Desenvolvimento</u>	
	<u>Estratégias Essenciais de Desenvolvimento</u> As Acções a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas	As Acções a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas
<b>(1) Sistema Eficaz de Transporte e Logística para uma Ampla Região</b>	<p><u>Iniciar por Assegurar a Função de Transporte do Corredor Principal</u> <u>(Nacala-Nampula-Nayuchi-Nkaya-Moatize)</u> <u>(Aproveitando projectos de Transporte Em Curso e Planeados)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assegurar o Transporte Ferroviário do Carvão de Moatize a Porto de Nacala</li> <li>- Assegurar o Transporte Ferroviário de Cargas Não-Carvão para o Corredor de Nacala</li> <li>- Integração porto-ferrovia no Porto de Nacala</li> <li>- Integração Porto-Estrada na Área da Baía de Nacala</li> <li>- Assegurar a Melhoria da Função de Estrada do Corredor de Nacala</li> <li>- Capacitação do Organismo Regulador do Caminho-de-Ferro (INATTER)</li> </ul>	<p><u>A Médio e a Longo Prazo Desenvolver a Rede de Corredores para Ampla Região através da Ampliação dos Corredores Secundários e das Linhas de Alimentação</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortalecer o Caminho-de-Ferro do Norte entre Cuamba-Lichinga</li> <li>- Melhorando o Sistema Ferroviário de Malawi entre Nkaya-Lilongwe-Mchinji</li> <li>- Melhorar a Operação de Comboio entre Mchinji-Chipata</li> <li>- Estender o troço entre Mchinji-Chipata até Serenje para ligar com a Linha Férrea de Tazara</li> <li>- Fortalecer a Capacidade de Manutenção das Estradas</li> </ul>
<b>(2) A Base para o Sector Manufactureiro nos Principais Centros Urbanos</b>	<p><u>Iniciar o Desenvolvimento da Base da Área da Baía de Nacala, Grande Nampula e Palma para Promover o Sector Manufactureiro</u> <u>Nampula-Desenvolvimento da Base para o Sector Manufactureiro na Área da Baía de Nacala e Grande Nampula</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Desenvolvimento de Recursos Hídricos e do Sistema de Abastecimento de Água Urbano para a Área da Baía de Nacala e Grande Nampula</li> <li>-Garantir o Fornecimento de Electricidade na Área da Baía de Nacala e Grande Nampula</li> <li>-Desenvolver a Base de Exploração de Gás Natural e da Indústria Química Relacionada ao Gás Natural incluindo Porto Público, Fornecimento de Electricidade, Água, Funções Urbanas e Serviços Sociais em Palma.</li> </ul>	<p><u>A Médio e a Longo Prazo, Desenvolver a Base para o Sector Manufactureiro em Outros Principais Centros de Urbano, notadamente Tete-Moatize, Cidade de Cuamba, Cidade de Lichinga, Cidade de Pemba e Palma</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tete/Moatize como um Centro Administrativo Regional do Interior e de Centro de Negócios dentro do Corredor Principal</li> <li>- Cuamba como Centro de Logística Regional do Interior e Centro Industrial dentro do Corredor Principal</li> <li>-Palma como Centro Químico Industrial com Indústrias de Suporte</li> <li>- Palma como um Centro Químico Industrial</li> <li>- Pemba como um Pólo de Crescimento Provincial e Centro de Serviços incluindo a função de Base de</li> </ul>

		<p>Suporte para Exploração do Gás Natural e Centro Turístico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lichinga como Pólo de Crescimento Provincial e Centro de Serviço incluindo a função Académica e de Pesquisa, bem como Centro Industrial de Processamento de Madeira</li> </ul>
<p>(3) Economia Orientada para Recursos Não-Minerais tais como o Desenvolvimento da Agricultura e Outros Sectores Económicos</p>	<p><b><u>Iniciar com Áreas ao Longo do Corredor Principal a partir de Nacala, Nampula, Cuamba, Mandimba e Lichinga</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementação de Estratégias de ProSAVANA nas áreas ao longo dos Corredores Principais inclusive a área perto de Nacala</li> <li>- A implementação das Estratégias do ProSAVANA próxima das áreas de produção do carvão e de gás natural respectivamente.</li> </ul>	<p><b><u>Para o Próximo Passo, Implementar as Estratégias do ProSAVANA e Promover Outros Sectores Económicos nas Áreas ao Longo dos Corredores Secundários e Linhas de Alimentação</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Áreas ao longo do Corredor Secundário de Lichinga-Marrupa</li> <li>- Áreas ao longo da Linha de Alimentação de Cuamba-Marrupa</li> <li>- Áreas ao longo do Corredor Secundário de Marrupa-Montepuez</li> <li>- Desenvolvimento do Turismo</li> </ul>

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 13.3.2 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (2)**

	<b><u>Estratégias Globais de Desenvolvimento</u></b>	
	<b><u>Estratégias Essenciais de Desenvolvimento</u></b> <b>Acções a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas</b>	<b>As Acções a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas</b>
(4) <b>Gestão Ambiental e Gestão de Terras</b>	<p><b><u>Início do Fortalecimento do Sistema de Implementação e Capacitação para Monitoria Ambiental e Gestão de Terras/ Florestas</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortalecer o Sistema de Implementação da Gestão Ambiental incluindo a Monitoria Ambiental</li> <li>- Estabelecimento de Laboratórios Ambientais (em Maputo, Tete, Nacala e Pemba)</li> <li>- Capacitação do Pessoal Técnico dos Laboratórios de Análise Ambiental</li> <li>- Capacitação para Monitoria da Conformidade em Relação às Orientações do RAI</li> <li>- Capacitação para o procedimento adequado de operação do Sistema de DUATs de acordo com a Política de Gestão de Terras/Florestas</li> </ul>	<p><b><u>Mais Além, Dar Continuidade ao Fortalecimento do Sistema de Implementação e Capacitação para Monitoria Ambiental e Gestão de Terras/ Florestas</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento do Pessoal Técnico para Gestão Ambiental</li> <li>- Ampliação da Variedade de Substâncias Químicas a Serem Analisadas pelos Laboratórios de Análise Ambiental</li> <li>- Capacitação do Pessoal Técnico dos Laboratórios de Análise Ambiental</li> </ul>

<p><b>(5) Desenvolvimento de Recursos Humanos</b></p>	<p><b><u>Iniciar o Fortalecimento da Educação Básica e do Desenvolvimento de Recursos Humanos para o Sector Industrial</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O Aumento de Orçamentos para a Melhoria da Qualidade Básica da Educação</li> <li>- O Estímulo à Participação da Comunidade na Melhoria da Qualidade das Escolas Primárias nas Comunidades</li> <li>- O Fortalecimento da Educação Secundária com Foco nas Ciências e Matemática</li> <li>- O Estabelecimento da Educação Profissionalizante e das Instituições de Treinamento</li> </ul>	<p><b><u>Mais Além, Dar Continuidade ao Fortalecimento da Educação Básica, especialmente nas Áreas Remotas, e à Melhoria das Instituições Técnico-profissional Dando Atenção às Necessidades dos Sectores Económicos</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuidade na Melhoria da Educação Básica</li> <li>- Dar Mais Atenção às Áreas Remotas para a Melhoria da Educação Básica</li> <li>- Melhoria da Educação Profissionalizante e Instituições de Treinamento de acordo com as Necessidades dos Sectores Industrial e de Negócios.</li> </ul>
<p><b>(6) A Coordenação e a Promoção do Desenvolvimento Regional Integrado</b></p>	<p><b><u>Iniciar o Estabelecimento e a Capacitação para uma Nova Organização especialmente projectada para a Coordenação e a Promoção do Desenvolvimento Integrado</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estabelecimento de um Quadro Institucional para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala</li> <li>- Capacitação para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala</li> </ul>	<p><b><u>Dar Continuidade à Coordenação e à Promoção para o Desenvolvimento Integrado através da Revisão das Estratégias do PEDEC com base no trabalho de Monitoria e Avaliação</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisão das Estratégias do PEDEC com base na Análise dos Resultados da Monitoria e Avaliação</li> <li>- Melhoria e Ajustes no Mecanismo e Organização para a Promoção e Coordenação do Desenvolvimento Integrado na Região do Corredor de Nacala</li> <li>- Coordenação e Promoção para a Implementação das Estratégias Revisadas do PEDEC</li> </ul>

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

**Tabela 13.3.3 Acções a Médio e a Longo Prazo a Serem Tomadas para a Implementação das Estratégias Globais de Desenvolvimento (3)**

	<b><u>Estratégias Globais de Desenvolvimento</u></b>	
	<b><u>Estratégias Essenciais de Desenvolvimento</u></b> <b>Ações a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas</b>	<b>As Acções a Curto e a Médio Prazo a Serem Implementadas</b>
<p><b>(7) Desenvolvimento Inclusivo de Profundidade</b></p>	<p><b><u>Iniciar a Preparação para Dar Cuidado aos Problemas Sociais e Ambientais Emergentes, População Vulnerável e Áreas Remotas</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dar Atenção a e se Preparar em Relação aos Problemas Sociais e Ambientais que Irão Surgir</li> <li>- Conduzir Diálogos com Grupos de População Vulnerável e População de Áreas Remotas</li> <li>- Melhorar a Capacidade dos Serviços de Saúde nos Principais Centros Urbanos</li> <li>- Fortalecer o Sistema Primário de Saúde nas Áreas Rurais</li> </ul>	<p><b><u>Dar Continuidade à Implementação de Medidas contra Problemas Sociais e Ambientais e às Medidas Especiais de Cuidado às Pessoas Vulneráveis e às Áreas Remotas</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortalecimento da Capacidade para Lidar com os Problemas Sociais e Ambientais devido ao Aumento das Actividades Económicas e de Desenvolvimento</li> <li>- Implementação de Medidas Especiais para Grupos de População Vulnerável</li> <li>- Implementação de Medidas Especiais para Áreas</li> </ul>

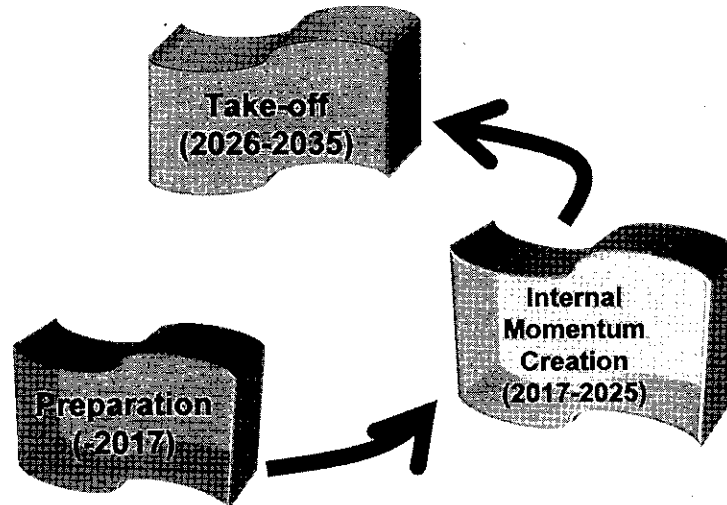
		<p>Remotas</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ampliação futura da Capacidade de Prestação de Serviços de Saúde nos Centros Urbanos incluindo os Centros Urbanos Principais e Secundários</li><li>-Ampliação futura do Sistema de Serviços Primários de Saúde nas Áreas Rurais</li></ul>
--	--	--

Fonte: Equipa de Estudo da JICA

## 13.4 Estratégias de Desenvolvimento em Fases

### 13.4.1 Perspectivas de Desenvolvimento em Fases

Como parte do cenário de desenvolvimento, uma forma de desenvolvimento em fases é apresentada nesta secção. O desenvolvimento da Região do Corredor de Nacala é dividido em três fases: fase de preparação (2013-2017); fase de criação do ímpeto interno (2018-2025); e fase de decolagem (2026-2035).



Fonte: Equipa de Estudo da JICA

Figura 13.4.1 Desenvolvimento em Fases da Região do Corredor de Nacala (3 Fases)

### 13.4.2 Estratégias de Desenvolvimento em Fases

#### (1) Estratégias Distintas por Fase

Conforme descrito na secção anterior, as diferentes situações ou objectivos devem ser concretizados em distintos estágios do desenvolvimento em três fases. As seguintes estratégias definidas para cada fase são propostas para se alcançar o referido desenvolvimento:

#### 1) Estratégias para a Fase de Preparação (Época actual-2017)

- Estratégias para tornar o corredor de transporte que consiste em caminhos-de-ferro, estradas e portos marítimos, funcional e eficaz
  - Integração porto - estrada (via de acesso ao porto)
  - Integração porto - caminho-de-ferro (pátios de manobras)
  - Integração caminho-de-ferro - estrada (terminais de logística multimodal)
- Estratégias para aumentar a capacidade e a eficiência dos caminhos-de-ferro do corredor para o transporte de carga que não seja carvão (cargas em geral e contentores)
  - Integração caminho de-ferro - caminho-de-ferro através da cooperação internacional
  - Coordenação entre o transporte do carvão e o transporte de cargas não-carvão pelos caminhos-de-ferro do corredor
- Estratégias para evitar ou mitigar os impactos negativos em termos ambientais e sociais que podem ser causados pelos projectos de grande escala e outros desenvolvimentos, de modo a dar um início harmonioso ao desenvolvimento regional do Corredor de Nacala



**2) Estratégias para a Fase de Criação do Ímpeto Interno (2017-2025)**

- Estratégias para o fornecimento de infraestrutura e serviços de modo a promover investimentos e iniciar o desenvolvimento dos sectores económicos, tais como de manufactura, agricultura e turismo
- Para dar apoio ao desenvolvimento das indústrias de base urbana, fornecimento de energia eléctrica, desenvolvimento de recursos hídricos e abastecimento de água, os seguintes elementos são considerados como chave:
  - Fornecimento de electricidade para os sectores urbanos e industriais
  - Abastecimento de água para os sectores urbanos e industriais
- Estratégias para o desenvolvimento da capacidade para a promoção do investimento são também necessárias para dar apoio ao desenvolvimento industrial de base urbana.
- Por outro lado, o desenvolvimento de área para agricultura e plantação florestal industrial requer não apenas estratégias para o fornecimento de infraestrutura e serviços, como também estratégias para o estabelecimento de um sistema de prevenção e resolução de possíveis conflitos entre os investidores e os pequenos agricultores.

**3) Estratégias para a Fase de Decolagem (2026-2035)**

- Estratégias para fornecer suporte de infraestrutura e suporte institucional
- Estratégias para promover a colaboração de diferentes sectores económicos
- Estratégias para promover a integração dos sectores económicos e de infraestrutura
- Estratégias para o desenvolvimento da capacidade para concretizar as referidas propostas

**(2) Diferentes Tipos de Integração por Fase**

As diferentes estratégias por fase mencionadas nas secções anteriores contêm distintos tipos de integração em cada fase. Na Fase de Preparação, é de suma importância a integração de diferentes modalidades de transporte, ou seja, de porto marítimo e estradas, de porto marítimo e caminhos-de-ferro, e de caminhos-de-ferro e estradas. Na Fase de Criação do Ímpeto Interno, é essencial que haja suporte dos sectores de infraestrutura aos sectores económicos. Na Fase de Decolagem, a interação mais intensa e autosustentada nos sectores económicos deve ser promovida. A Tabela 13.4.1 mostra diferentes tipos de integração nestas três fases:

**Tabela 13.4.1 Diferentes Tipos de Integração por Fase**

<b>Fase</b>	<b>Diferentes Tipos de Integração por Fase</b>			
Fase de Preparação	Integração Porto - Estrada	Integração Porto - Caminho-de-ferro	Integração Caminho-de-ferro - Estrada	Integração Caminho-de-ferro - Caminho-de-ferro
Fase de Criação do Ímpeto Interno	Fornecimento de Energia Eléctrica para o Sector Urbano/Sector de Manufactura	Abastecimento de Água para o Sector Urbano/Sector de Manufactura	Acesso Rodoviário às Principais Funções Urbanas/Bases de Manufactura	Acesso Rodoviário aos Locais Turísticos
Fase de Decolagem	Integração Espontânea entre Diferentes Sectores Económicos	Mais Suporte Intensivo de Infraestrutura a Vários Sectores Económicos	-	-

