

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MOÇAMBIQUE**

**EXTENSÃO DE NACALA**

**Licenciatura em Gestão Portuária**

**Tarifas Portuárias como Factor Determinante na Competitividade dos Portos Nacionais: (um estudo comparativo do Porto de Maputo, Porto da Beira e Porto de Nacala – no período 2019 a 2023)**

Januário Adelino Júnior

Nacala, Julho de 2024

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MOÇAMBIQUE**

**EXTENSÃO DE NACALA**

**Licenciatura em Gestão Portuária**

**Tarifas Portuárias como Factor Determinante na Competitividade dos Portos Nacionais:  
(um estudo comparativo do Porto de Maputo, Porto da Beira e Porto de Nacala – no  
período 2019 a 2023)**

Monografia a ser entregue no na UCM – Extensão de Nacala no Curso de Gestão Portuária, para fins de obtenção do grau de licenciatura.

Supervisor: Mestre Faustino Gotine

Nacala, Julho de 2024

## Índice

DECLARAÇÃO DE HONRA.....	i
DEDICATÓRIA .....	ii
AGRADECIMENTOS .....	iii
EPIGRAFE .....	iv
LISTA DE ABREVIATURAS .....	v
RESUMO.....	viii
ABSTRACT.....	ix
CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO .....	1
1.1. Contextualização.....	1
1.2. Problematização.....	2
1.3. Objectivos .....	3
1.3.1. Objectivo geral.....	3
1.3.2. Objectivos específicos .....	3
1.4. Hipótese .....	3
1.5. Justificativa .....	4
1.6. Delimitação do estudo.....	5
1.6.1. Delimitação temporal .....	5
1.6.2. Delimitação espacial .....	5
1.7. Estrutura do trabalho.....	6
CAPÍTULO II: REVISÃO DA LITERATURA.....	7
2.1. Revisão da Literatura Teórica.....	7
2.1.1. Tarifas portuárias .....	7
2.1.2. Competitividade Portuária .....	8
2.1.2. Importância da relação entre tarifas e competitividade portuária.....	12

2.1.3.	Factores determinantes da competitividade portuária.....	12
2.1.3.5.	Regulação e Governança.....	14
2.1.4.	Impacto das tarifas portuárias na competitividade dos portos .....	15
2.1.4.3.	Investimentos em infra-estrutura e serviços.....	16
2.1.5.	Efeito das tarifas na atractividade para navios, cargas e operadores portuários .....	17
2.2.	Revisão da literatura focalizada .....	19
CAPÍTULO III: METODOLOGIAS .....		21
3.1.2.1.	Classificação da investigação quanto a abordagem .....	21
3.2.	Técnicas de Recolha de Dados .....	24
3.3.	Duração da Pesquisa .....	24
3.4.	Instrumentos de Análise de Dados.....	24
3.5.	Considerações Éticas .....	25
3.6.	Limitações da Pesquisa .....	25
CAPÍTULO IV: Apresentação e Análise de discussão de Resultado.....		27
4.1.	Introdução .....	27
4.1.1.	Políticas e Práticas Tarifárias.....	27
4.1.2.	Impacto na Competitividade Nacional dos Portos.....	33
4.1.3.	Questionário aos representantes sobre as estratégias tarifárias adoptadas pelos portos de Maputo, Beira e Nacala.....	43
4.1.4.	Influência nas Escolhas dos Usuários de Serviços Portuários .....	46
CAPÍTULO IV: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....		50
5.1.	Conclusões .....	50
5.2.	Recomendações ou sugestões .....	50
6.	Bibliografia .....	52
APÊNDICE: A.....		56

APÊNDICE: B .....	57
ANEXOS .....	59

## **DECLARAÇÃO DE HONRA**

Eu, Januário Adelino Júnior, estudante dedicado e comprometido com a excelência acadêmica, declaro solenemente que este trabalho é o resultado genuíno do meu esforço e dedicação. Durante todo o processo de elaboração, mantive os mais altos padrões de integridade acadêmica, excepcionando apenas os conteúdos devidamente citados e referenciados. Garanti que não houvesse qualquer forma de plágio ou violação ética, e ratifico que todas as informações, ideias e análises originais são de minha autoria.

Nacala ao \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/2024

### **O autor**

---

(Lic. Januário Adelino Júnior)

### **O Supervisor**

---

(Mestre Faustino Gotine)

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho, primeiramente, a Deus, que está acima de tudo, pela dádiva da vida e por todas as oportunidades que me concedeu ao longo desta jornada académica. Aos meus pais (**Adelino Januário e Jorgina Ângelo Fernando**), que são minha fonte inesgotável de amor, apoio e inspiração, agradeço por todo o esforço e sacrifício que fizeram para me proporcionar educação e oportunidades.

Dedico também ao meu tio (**Luís Francisco**), cujo exemplo de dedicação e perseverança sempre me inspirou a buscar o melhor em cada desafio. Aos meus irmãos (**Reginaldo Adelino, Ilda Adelino e Rachida**), companheiros de jornada, cujo apoio incondicional e incentivo constante foram essenciais para minha trajetória académica. Juntos, compartilhamos não apenas laços de sangue, mas também sonhos, aspirações e conquistas.

Aos demais familiares, colegas e amigos, cuja presença e encorajamento foram fundamentais em cada passo desta jornada, expresso minha sincera gratidão. Que esta dedicação seja um reflexo do profundo apreço que sinto por cada um de vocês.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela graça da vida e expresso minha gratidão aos meus pais e familiares pelo constante apoio, incentivo e compreensão ao longo desta jornada académica.

Agradeço especialmente ao meu mentor ou Supervisor (**Mestre Faustino Gotine**), cuja orientação e sabedoria foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço aos meus Docentes (Mestre Cláudia Inácio, Cavardes Noé, Paulo Cardoso e aos demais), cuja orientação, feedback e conhecimento foram inestimáveis ao longo dos 4 anos de formação. Suas sugestões e insights foram fundamentais para aprimorar a qualidade desta pesquisa.

Também gostaria de estender meus agradecimentos aos colegas de curso e amigos, pelo apoio mútuo, troca de experiências e momentos compartilhados ao longo dessa trajetória académica.

Agradeço Universidade Católica de Moçambique – Extensão de Nacala que disponibilizaram recursos e informações essenciais para a realização deste estudo.

Por fim, expresso minha gratidão a todas as fontes de conhecimento, autores e pesquisadores cujas obras e estudos foram fundamentais para embasar este trabalho.

Que este trabalho possa contribuir de forma significativa para o avanço do conhecimento no Curso de Gestão Portuária e outras áreas relacionadas.

## **EPIGRAFE**

*“...Mesmo desacreditado e ignorado por todos nós, não posso desistir, pois para mim, vencer é nunca desistir...”* **Albert Einstein**

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

**CFM** – Caminhos de Ferro de Moçambique;

**IoT** - Internet das Coisas (em inglês, Internet of Things);

**CdM** - Cornelder de Moçambique;

**TCN** – Terminal de Contentores de Nacala;

**M3** – Metro cubico;

**Uni** – Unidade;

**Ton** – Tonelada.

## **LISTA DE TABELA**

Tabela 1: Analise Comparativa com Indicadores .....	41
Tabela 2: Perfil dos participantes.....	43
Tabela 3: Informações Demográficas .....	46

## LISTA DE GRÁFICO

Gráfico 1: Tarifas Portuárias durante o Período de 2019 .....	28
Gráfico 2: Tarifas Portuárias durante o Período de 2020 .....	29
Gráfico 3: Tarifas Portuárias durante o Período de 2021 .....	30
Gráfico 4: Tarifas Portuárias durante o Período de 2022 .....	31
Gráfico 5: Tarifas Portuárias durante o Período de 2023 .....	32
Gráfico 6: Índice de Produtividade do Porto de Maputo .....	34
Gráfico 7: Índice de Produtividade do Porto de Beira.....	36
Gráfico 8: Índice de Produtividade do Porto de Nacala .....	38
Gráfico 9: Índice de Crescimento .....	40

## **RESUMO**

Este estudo investiga tarifas portuárias como factor determinante na competitividade dos Portos nacionais, focando-se nos portos de Maputo, Beira e Nacala, no período de 2019 a 2023. A pesquisa visa compreender como as tarifas portuárias impactam a eficiência operacional e a atractividade desses portos em relação a concorrentes regionais e internacionais. Utilizando uma metodologia mista, o estudo combina a análise quantitativa de dados operacionais com a análise qualitativa de entrevistas realizadas com profissionais do sector portuário. A abordagem comparativa permite avaliar as diferenças e semelhanças entre os três portos. Os resultados indicam que as tarifas portuárias têm um papel crucial na determinação da competitividade, influenciando directamente a escolha dos portos pelos operadores logísticos e comerciantes. O estudo conclui com recomendações para a formulação de políticas que possam melhorar a competitividade dos portos moçambicanos.

**Palavras-chave:** Tarifas portuárias, Competitividade portuária, logística portuária.

## **ABSTRACT**

This study examines the impact of port tariffs on the competitiveness of national ports in Mozambique, focusing on the ports of Maputo, Beira, and Nacala, from 2019 to 2023. The research aims to understand how port tariffs affect operational efficiency and the attractiveness of these ports compared to regional and international competitors. Using a mixed-methods approach, the study combines quantitative analysis operational data with qualitative analysis of interviews conducted with port sector professionals. The comparative approach allows for the evaluation of differences and similarities among the three ports. The findings indicate that port tariffs play a crucial role in determining competitiveness, directly influencing the choice of ports by logistics operators and traders. The study concludes with recommendations for policy formulation to enhance the competitiveness of Mozambican ports.

**Keywords:** Port tariffs, Port competitiveness, Port logistics.

## **CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO**

### **1.1.Contextualização**

A competitividade de um porto em seu respectivo mercado está intrinsecamente ligada às taxas praticadas, as quais podem comprometer seu potencial competitivo. Estas taxas são estabelecidas pela entidade responsável pela gestão do porto ou por órgãos legais pertinentes. Nesse contexto, surge a necessidade de desenvolver tabelas tarifárias que agreguem valor, visando obter vantagem competitiva em um ambiente de mercado concorrencial. Este fenómeno é observável nos portos moçambicanos, os quais não são amplamente procurados devido às taxas praticadas, levando muitos usuários a optarem por portos vizinhos para suas operações de importação ou exportação de mercadorias, uma tendência cada vez mais frequente entre os usuários desses serviços portuários.

O estabelecimento adequado de tarifas para os serviços portuários pode impulsionar a prosperidade e o crescimento de um porto, ao passo que tarifas inadequadas podem conduzir à sua obsolescência ou ao aumento da ineficiência. As taxas portuárias compreendem estratégias e tributos pagos à administração do porto ou às entidades legais envolvidas no processo de desembarço aduaneiro no sector portuário. Tais taxas podem incidir sobre diversos aspectos, como a movimentação e permanência das mercadorias no porto, bem como em casos de atrasos na retirada das mesmas. Além disso, implicam em tributos relacionados ao desembarço aduaneiro durante os processos de importação e exportação.

Portos que detêm algum grau de poder de monopólio têm capacidade para estabelecer preços mais elevados aos clientes sem sofrer uma significativa redução na demanda. Contudo, a imposição de taxas portuárias demasiadamente altas pode prejudicar o comércio que o porto visa atender. Por outro lado, tarifas portuárias baixas podem atrair um maior número de clientes, porém, podem resultar em congestionamentos e dificuldades na recuperação dos investimentos a longo prazo.

A definição das tarifas portuárias considera a natureza e quantidade dos produtos, determinando quais taxas incidirão sobre as mercadorias em um ambiente concorrencial. Tarifas elevadas afectam os usuários dos serviços portuários, reduzindo a produtividade dos portos nacionais e

comprometendo significativamente sua competitividade em relação aos portos estrangeiros. Como estratégia para minimizar custos, os usuários frequentemente recorrem a portos estrangeiros para suas operações de importação e exportação, uma tendência preocupante que vem se consolidando.

## **1.2.Problematização**

Os portos desempenham um papel vital no comércio internacional e no desenvolvimento econômico dos países, servindo como pontos de entrada e saída para mercadorias e matérias-primas. Em Moçambique, os portos de Maputo, Beira e Nacala são essenciais para o comércio regional e internacional. No entanto, a competitividade desses portos tem sido uma preocupação crescente, especialmente em um cenário global onde a eficiência e os custos operacionais são determinantes cruciais para a escolha dos portos pelos operadores logísticos e comerciantes.

Uma das principais variáveis que afetam a competitividade dos portos é a tarifa portuária. As tarifas portuárias, que incluem taxas de atracação, manuseio de cargas, armazenagem, entre outras, podem influenciar significativamente a atratividade de um porto. Tarifas elevadas podem desencorajar o uso de determinado porto, desviando o tráfego para portos vizinhos com custos mais baixos. Por outro lado, tarifas competitivas podem atrair mais negócios, aumentando o volume de cargas e melhorando a receita portuária.

No contexto moçambicano, a definição e a gestão das tarifas portuárias são ainda mais complexas devido às diferenças regionais, infraestruturas variáveis e desafios econômicos. Os portos de Maputo, Beira e Nacala enfrentam concorrência não apenas entre si, mas também de portos em países vizinhos. A falta de uma política tarifária clara e competitiva pode prejudicar a posição de Moçambique no comércio internacional.

Além disso, é importante considerar que, ao avaliar as tarifas portuárias, os operadores logísticos e comerciantes frequentemente optam por portos que apresentem menores custos, mesmo que isso signifique um tempo de espera maior. Esse comportamento ressalta a necessidade de se equilibrar tarifas competitivas com eficiência operacional para atrair e reter o tráfego portuário. De acordo com os fatos acima mencionados levantou-se a seguinte questão:

✚ *Até que ponto os tarifas portuárias influenciam na competitividade dos Portos Nacionais?*

### **1.3.Objectivos**

#### **1.3.1. Objectivo geral**

✚ Analisar as tarifas portuárias como factor determinante na competitividade dos Portos Nacionais.

#### **1.3.2. Objectivos específicos**

- ✚ Avaliar as políticas e práticas tarifárias nos Portos de Maputo, Beira e Nacala;
- ✚ Comparar as estratégias tarifárias desses portos para identificar diferenças e semelhanças, destacando seus pontos fortes e fracos;
- ✚ Analisar os resultados de um estudo comparativo entre os três portos, examinando como suas estratégias tarifárias afectam sua competitividade nacional e compreender o impacto dessas tarifas na escolha dos usuários de serviços portuários.

### **1.4. Hipótese**

Hipótese Nula (H0): As políticas tarifárias nos Portos de Maputo, Beira e Nacala são semelhantes e não diferem significativamente entre si.

Hipótese Alternativa (H1): As políticas tarifárias nos Portos de Maputo, Beira e Nacala diferem entre si em termos de estrutura, taxas aplicadas e benefícios oferecidos aos usuários, o que pode influenciar sua competitividade relativa.

Hipótese 2

Hipótese Nula (H0): As estratégias tarifárias adoptadas pelos portos não têm um impacto significativo em sua competitividade em comparação com outros portos nacionais e internacionais.

Hipótese Alternativa (H1): As estratégias tarifárias adoptadas pelos Portos de Maputo, Beira e Nacala influenciam directamente sua competitividade em relação a outros portos, seja aumentando a atractividade para os usuários ou dificultando a competição.

Hipótese 3

Hipótese Nula (H0): As tarifas portuárias têm um impacto limitado na tomada de decisão dos usuários de serviços portuários em relação à escolha do porto de utilização.

Hipótese Alternativa (H1): As tarifas portuárias são um factor significativo na tomada de decisão dos usuários de serviços portuários, influenciando sua escolha entre os Portos de Maputo, Beira e Nacala, especialmente quando comparadas com outros factores como infra-estrutura, serviços oferecidos, localização, etc.

### **1.5. Justificativa**

A escolha do tema justifica-se por se tratar de um assunto actual, visto que a tarifa alta preocupa muitos utentes dos serviços portuários, o que pode advir na diminuição pela procura destes serviços.

Do ponto de vista social, é crucial compreender como as tarifas portuárias impactam directamente a economia local e nacional, afectando não apenas empresas e indústrias, mas também comunidades inteiras que dependem do comércio internacional para subsistência e crescimento económico. O aumento das tarifas portuárias pode resultar em custos mais altos para os produtos importados, o que pode impactar negativamente o poder de compra das famílias e a disponibilidade de bens essenciais.

Academicamente, um estudo comparativo das tarifas portuárias oferece uma oportunidade única para a análise detalhada dos factores que influenciam a competitividade dos portos nacionais. Isso pode levar a insights significativos sobre políticas tarifárias eficazes, práticas de gestão portuária e estratégias de desenvolvimento económico. Além disso, contribui para a produção de conhecimento académico relevante e actualizado sobre o sector portuário e logístico, beneficiando estudantes, pesquisadores e profissionais interessados na área.

Para os próprios portos, a realização de um estudo comparativo das tarifas portuárias é fundamental para manter e melhorar sua competitividade no cenário nacional e internacional. Ao entender como suas tarifas se comparam com as de outros portos, podem identificar áreas de oportunidade para optimização de custos, aumento da eficiência operacional e aprimoramento dos serviços oferecidos aos clientes. Isso é essencial para garantir sua relevância e sustentabilidade a longo prazo no mercado globalizado.

No âmbito pessoal espera-se pesquisa possa ajudar a alcançar o nível de licenciatura em Gestão Portuária, e auxiliar no processo de aprendizagem, compreensão das matérias teóricas e práticas.

### **1.6.Delimitação do estudo**

A competitividade dos portos é afectada por diversos factores dinâmicos, como variações na demanda global por transporte marítimo, mudanças em políticas comerciais, investimentos em infra-estrutura portuária e eventos externos, como a pandemia de COVID-19. Esses elementos podem impactar significativamente as tarifas portuárias e, conseqüentemente, a competitividade dos portos ao longo do tempo.

Para compreender melhor essas influências, é essencial realizar uma análise histórica, identificando tendências, padrões e eventos específicos que possam ter moldado as tarifas portuárias no passado e que continuem a influenciar no futuro. Este estudo tem como objectivo investigar a relevância temporal das tarifas portuárias como uma determinante chave na competitividade dos portos nacionais, com foco nos portos de Maputo, Beira e Nacala, em Moçambique.

Ao examinar um período significativo de anos, será possível observar a evolução das tarifas portuárias e sua relação com variáveis económicas, políticas e comerciais, fornecendo informações valiosos para políticas de desenvolvimento portuário e estratégias de competitividade.

#### **1.6.1. Delimitação temporal**

Considerando a necessidade de capturar variações temporais nas tarifas portuárias e sua relação com a competitividade dos portos, sugere-se um período de estudo de cinco anos, de 2019 a 2023. Este período abrange um intervalo significativo de tempo e permite uma análise abrangente das tendências e mudanças ocorridas ao longo desse período, fornecendo uma base sólida para as conclusões do estudo.

#### **1.6.2. Delimitação espacial**

A pesquisa aborda uma temática que será realizada nos principais portos Moçambicanos respectivamente Porto de Maputo – Província de Maputo, Porto da Beira – Província de Sofala e

no Porto de Nacala – Província de Nampula. O autor busca colectar informações de como as tarifas podem influenciar na competitividade dos portos mencionados.

### **1.7.Estrutura do trabalho**

A presente pesquisa obedece a estrutura de uma monografia, composto por designadamente:

**Capítulo I:** Introdução – busca abordar aspectos introdutórios da pesquisa, assim sendo a justificativa, a relevância do estudo, a descrição minuciosamente do problema e os objectivos que o autor pretende alcançar na pesquisa;

**Capítulo II:** fundamentação teórica do trabalho, onde será a menção das ideias dos autores sobre o tema da pesquisa;

**Capítulo III:** Metodologia, faz alusão a metodologia usada no trabalho, também é apresentado o desenho da pesquisa e definida a amostra e o seu tamanho; os métodos de colecta e tratamento de dados;

**Capítulo IV:** Resultados - Neste capítulo, são apresentados os resultados da pesquisa, geralmente de forma objectiva e organizada, utilizando tabelas, gráficos e outras ferramentas para ilustrar as descobertas;

**Capítulo V:** Conclusão – Este capítulo resume os principais pontos abordados na pesquisa, destacando as descobertas mais importantes, reafirmando a relevância do estudo e oferecendo recomendações finais;

Referências Bibliográficas – Uma lista de todas as fontes consultadas e citadas ao longo do trabalho, seguindo um formato de citação específico, como o APA;

## **CAPÍTULO II: REVISÃO DA LITERATURA**

### **2.1. Revisão da Literatura Teórica**

#### **2.1.1. Tarifas portuárias**

De acordo com uma análise abrangente sobre tarifas portuárias, Levinson (2006, p. 102) define-as como “os custos incorridos pelo uso das instalações portuárias para a manipulação, armazenamento e movimentação de cargas e passageiros”.

Levinson (2006) destaca ainda a “importância das tarifas portuárias na determinação dos custos logísticos e na eficiência do comércio internacional, ressaltando como elas podem afectar a competitividade dos portos e a eficiência das cadeias de suprimentos globais (p. 102)”.

Por outro lado, Mangan e Christopher (2011, p. 76) descrevem tarifas portuárias como “os preços cobrados pelos serviços prestados nos portos, incluindo taxas de atracação, movimentação de carga e armazenagem”.

Branch (2010, p. 45) adiciona à definição, destacando que as tarifas portuárias são os valores cobrados pelas autoridades portuárias ou operadores portuários pelo uso das instalações portuárias e pelos serviços relacionados à manipulação e armazenagem de cargas.

“A complexidade das estruturas tarifárias portuárias, destacando como esses custos podem influenciar as decisões de transporte e logística das empresas e, conseqüentemente, sua competitividade no mercado global” (Mangan & Christopher, 2011, p. 76).

A variedade de tarifas aplicadas em diferentes portos e como esses custos são determinados, levando em consideração factores como infra-estrutura, demanda e regulamentações (Branch, 2010, p. 45).

Por fim, Stopford (2009, p. 154) complementa, descrevendo as tarifas portuárias como os encargos aplicados às embarcações e cargas que utilizam os serviços portuários, impactando directamente os custos operacionais e a eficiência das operações portuárias.

Stopford, (2009) “analisa como as tarifas portuárias podem impactar as decisões de roteamento, investimento e operação das empresas de transporte marítimo, influenciando directamente os custos operacionais e a competitividade no mercado global” (p. 154).

No entender do autor as tarifas portuárias desempenham um papel fundamental na determinação dos custos logísticos e na eficiência das operações portuárias, impactando diretamente a competitividade dos portos no comércio internacional. No entanto, uma análise abrangente deve considerar não apenas as tarifas, mas também outros fatores como infra-estrutura, demanda e regulamentações. A combinação desses elementos influencia significativamente as decisões de transporte e logística das empresas, demonstrando que uma abordagem holística é essencial para melhorar a competitividade e eficiência dos portos no cenário global.

### **2.1.2. Competitividade Portuária**

De acordo com Manhães (2011) a competitividade portuária é um campo de estudo multifacetado que atrai a atenção de diversos autores devido à sua importância estratégica no contexto do comércio internacional e da logística global.

Segundo Correia (2014):

A competitividade portuária é um campo de estudo dinâmico e multifacetado que atrai a atenção de uma ampla gama de autores devido à sua importância estratégica no contexto do comércio internacional e da logística global. Os portos desempenham um papel vital na facilitação do comércio global, actuando como elos essenciais nas cadeias de abastecimento globais.

Pereira, Guimarães, Junior e Machado (2017), afirmam que:

A competição entre portos para atrair cargas e serviços logísticos tem impulsionado o desenvolvimento de novas teorias, modelos analíticos e abordagens práticas para entender e melhorar a competitividade portuária. A pesquisa nesse campo abrange uma ampla gama de disciplinas, incluindo economia, geografia, engenharia, ciência política e gestão empresarial, demonstrando a sua relevância multidisciplinar.

Dessa forma, o estudo da competitividade dos portos continua a evoluir à medida que novas tendências emergem e os desafios enfrentados pela indústria portuária se transformam. O interesse contínuo dos autores nesse campo reflecte a sua importância estratégica para o comércio internacional e o papel fundamental que os portos desempenham na economia global (Mariano, 2015).

É notável que a competitividade portuária é um campo de estudo dinâmico e multifacetado, essencial para o comércio internacional e a logística global. Os portos desempenham um papel vital como elos nas cadeias de abastecimento globais, e a competição entre eles impulsiona o desenvolvimento de novas teorias e práticas para melhorar sua eficiência. Este campo abrange várias disciplinas, demonstrando sua relevância multidisciplinar e estratégica. A contínua evolução dos estudos sobre competitividade portuária reflete a importância de se adaptar às novas tendências e desafios da indústria, ressaltando o papel crucial dos portos na economia global.

### **2.1.2.1. Localização Geográfica Estratégica**

Ducruet (2013) destaca que “a localização geográfica de um porto desempenha um papel crucial em sua competitividade. Ele enfatiza que a proximidade a mercados-chave e rotas comerciais globais influencia diretamente a acessibilidade do porto a esses mercados, afetando sua capacidade de atrair e gerenciar o fluxo de carga de maneira eficiente” (p.78).

Além disso, Ducruet (2013) ressalta que “a localização estratégica pode conferir vantagens competitivas significativas a um porto, permitindo-lhe capitalizar as oportunidades comerciais emergentes e expandir sua base de clientes” (p. 78).

Essa visão é corroborada por Brooks (2017):

Que enfatiza a importância de portos bem posicionados em rotas estratégicas para atrair tráfego de carga significativo. Destaca que portos localizados em pontos de convergência de rotas comerciais globais têm maior probabilidade de se tornarem hubs logísticos importantes, facilitando o comércio internacional e a distribuição de mercadorias em uma escala global. Ele argumenta ainda que esses portos têm uma vantagem competitiva inegável devido à sua acessibilidade a mercados-chave e à eficiência das rotas de transporte disponíveis” (p. 105).

Por outro lado, Wilmsmeier e Monios (2013) “oferecem uma perspectiva complementar, eles reconhecem a importância da localização geográfica, mas enfatizam que não é o único factor determinante para a competitividade portuária” (p. 105).

Ainda os autores Wilmsmeier e Monios, 2013, p. 105) “argumentam que a proximidade a centros de produção e consumo, aliada a uma infra-estrutura eficiente, pode compensar desvantagens geográficas. Essa visão ressalta a complexidade da competitividade portuária, destacando que diferentes portos podem ter vantagens competitivas distintas com base em uma variedade de factores, além da localização geográfica”.

Face argumentos expostos pelos autores acima é notável localização geográfica de um porto é um fator crucial para sua competitividade, influenciando diretamente sua acessibilidade a mercados-chave e a eficiência no gerenciamento do fluxo de carga. Portos estrategicamente posicionados em rotas comerciais globais tendem a atrair mais tráfego e a se tornar hubs logísticos importantes. No entanto, a competitividade portuária é multifacetada, e outros fatores como a proximidade a centros de produção e consumo, juntamente com uma infraestrutura eficiente, também desempenham papéis significativos. Essa complexidade implica que diferentes portos podem possuir vantagens competitivas distintas, baseadas em uma combinação de diversos elementos além da localização.

#### **2.1.2.2. Infra-estrutura Portuária**

Pallis e Notteboom (2010) enfatizam que a infra-estrutura portuária moderna e eficiente é um pré-requisito para a competitividade. Instalações portuárias bem equipadas, incluindo cais modernos, guindastes de alta capacidade e sistemas de armazenamento avançados, são essenciais para garantir operações eficientes e atrair tráfego de carga (p. 75).

Cullinane (2007) concorda que a infra-estrutura portuária desempenha um papel crucial na competitividade dos portos. Ele destaca a importância de instalações portuárias bem equipadas, como cais modernos e guindastes de alta capacidade, para atrair tráfego de carga (p. 87).

Cullinane (2007) ressalta a necessidade de investimentos contínuos na modernização da infra-estrutura para garantir operações eficientes e competitivas (p. 87).

Ducruet (2013), “por sua vez, adiciona uma camada adicional à discussão. Ele argumenta que a qualidade da infra-estrutura não é suficiente por si só para garantir a competitividade portuária a longo prazo” (p. 92).

Além disso, Ducruet (2013) destaca:

A importância da governança portuária eficaz, incluindo políticas de gestão e investimentos estratégicos. Ele sugere que a governança eficaz é crucial para maximizar o potencial competitivo de um porto, permitindo uma adaptação flexível às mudanças no ambiente operacional e comercial. Portanto, tanto a infra-estrutura de qualidade quanto uma governança portuária eficaz são aspectos complementares e interdependentes para impulsionar a competitividade portuária e sustentar o sucesso a longo prazo (p. 92).

Os ideais dos autores ressaltam que a competitividade portuária é sustentada por uma infraestrutura moderna e eficiente, incluindo cais adequados, guindastes de alta capacidade e sistemas de armazenamento avançados, que são cruciais para operações eficazes e para atrair volumes significativos de carga. No entanto, além da infraestrutura física, a governança portuária eficaz desempenha um papel essencial. Uma gestão estratégica e adaptativa é fundamental para maximizar o potencial competitivo de um porto, permitindo ajustes flexíveis às mudanças no ambiente operacional e comercial. Assim, tanto a qualidade da infraestrutura quanto uma governança portuária eficiente são aspectos complementares e interdependentes para promover a competitividade dos portos a longo prazo.

### **2.1.2.3. Conectividade Terrestre e Intermodalidade**

Wilmsmeier e Monios (2013) sublinham a importância da conectividade terrestre e intermodalidade na competitividade dos portos:

Eles argumentam que uma rede de transporte terrestre bem desenvolvida e uma integração eficiente entre os modos de transporte são essenciais para otimizar o fluxo de mercadorias e reduzir os custos logísticos. Essa visão destaca a necessidade de uma abordagem integrada e coordenada para maximizar a eficiência operacional dos portos e garantir sua competitividade no mercado global (p. 105).

No entanto, Pallis e Notteboom (2010) ressaltam que a falta de integração entre os modos de transporte pode limitar a eficácia da conectividade terrestre:

Eles enfatizam a necessidade de políticas e investimentos coordenados para promover a intermodalidade e melhorar a acessibilidade dos portos. Essa perspectiva destaca os desafios enfrentados na promoção da conectividade terrestre eficiente e destaca a importância de uma abordagem abrangente e colaborativa para resolver essas questões (p. 92).

A competitividade dos portos depende significativamente da conectividade terrestre e da intermodalidade. Uma rede de transporte terrestre bem desenvolvida e uma integração eficiente entre os diferentes modos de transporte são essenciais para otimizar o fluxo de mercadorias e reduzir os custos logísticos. No entanto, a falta de coordenação entre esses modos pode limitar a eficácia da conectividade terrestre dos portos. É fundamental adotar políticas e realizar investimentos que promovam uma abordagem integrada e colaborativa, visando melhorar a intermodalidade e aumentar a acessibilidade dos portos, garantindo assim sua competitividade no mercado global.

### **2.1.2. Importância da relação entre tarifas e competitividade portuária**

De acordo com Notteboom e Rodrigue (2005), as tarifas portuárias desempenham um papel crucial na competitividade dos portos, afectando directamente os custos de transporte e a eficiência das operações portuárias. Eles destacam que tarifas excessivamente altas podem reduzir a atractividade de um porto, especialmente em um ambiente competitivo (p. 72).

Pallis e De Langen (2004) acrescentam que tarifas portuárias competitivas são essenciais para atrair tráfego de carga e promover o desenvolvimento económico das regiões portuárias (p. 88).

Outro aspecto relevante é a relação entre tarifas portuárias e o desenvolvimento económico regional. Tarifas competitivas podem atrair investimentos para as áreas portuárias, criando empregos e estimulando o crescimento económico local. Além disso, tarifas transparentes e previsíveis fornecem segurança aos investidores, incentivando o desenvolvimento de indústrias relacionadas e cadeias de suprimentos eficientes ao redor dos portos (Cullinane & Song, 2006, p. 105).

É importante ressaltar também que a relação entre tarifas e competitividade portuária não é estática e pode variar de acordo com as condições económicas, políticas e regulatórias de cada região. Portanto, a definição de tarifas deve ser flexível e adaptável, levando em consideração as necessidades e demandas do mercado, bem como os objectivos estratégicos de longo prazo do porto e da comunidade em que está inserido (Bogossian, Fortes, & Junior, 2012).

### **2.1.3. Factores determinantes da competitividade portuária**

Segundo Vieira e Fialho (2020) os factores determinantes da competitividade portuária são multifacetados e abrangem diversas áreas que influenciam o desempenho e a posição dos portos no mercado global. Alguns dos principais factores:

#### **2.1.3.1. Localização Geográfica e Acessibilidade**

Brooks (2017) “A localização geográfica é um factor determinante na competitividade portuária, influenciando directamente a acessibilidade aos mercados globais e as principais rotas comerciais” (p. 45).

“Portos bem localizados têm uma vantagem considerável em termos de eficiência logística e custos de transporte, posicionando-os estrategicamente para atender às demandas do comércio internacional” (Ducruet, 2013, p. 112).

“A acessibilidade terrestre e marítima é crucial para garantir a conectividade dos portos com redes de transporte e distribuição, facilitando o fluxo de mercadorias e contribuindo para sua competitividade global” (Wilmsmeier & Monios, 2013, p. 78).

#### **2.1.3.2. Eficiência Operacional e Infra-estrutura Portuária**

“A eficiência operacional é um pilar fundamental da competitividade portuária, com uma infra-estrutura portuária moderna e bem equipada desempenhando um papel central nesse aspecto” (Pallis & Notteboom, 2010, p. 92).

“Uma infra-estrutura portuária eficiente não só facilita as operações diárias, mas também atrai investimentos e tráfego de carga significativo, impulsionando a competitividade do porto no mercado global” (Cullinane & Song, 2006, p. 207).

“Investimentos contínuos em infra-estrutura são essenciais para aumentar a capacidade e melhorar a eficiência operacional dos portos, garantindo sua relevância e competitividade a longo prazo” (Notteboom & Rodrigue, 2005, p. 131).

#### **2.1.3.3. Conectividade Logística**

Segundo Wilmsmeier e Monios, 2013 “A conectividade logística é um factor-chave para a competitividade dos portos, permitindo o fluxo eficiente de mercadorias entre diferentes modos de transporte e facilitando a integração nas cadeias de suprimentos globais” (p. 110).

“Portos com conexões intermodais bem desenvolvidas têm uma vantagem competitiva significativa, oferecendo aos clientes opções flexíveis e eficientes de transporte” (Notteboom, 2010, p. 64).

“A integração eficiente entre os modos de transporte é essencial para otimizar o fluxo de mercadorias e reduzir os custos logísticos, melhorando assim a competitividade dos portos” (Cullinane & Song, 2006, p. 315).

#### **2.1.3.4. Tecnologia e Inovação**

Segundo Cullinane e Song, (2006) “A adoção de tecnologias avançadas e práticas inovadoras é fundamental para impulsionar a competitividade portuária, melhorando a eficiência operacional, reduzindo custos e aumentando a sustentabilidade ambiental” (p. 432).

“Inovações tecnológicas podem transformar a gestão e operação dos portos, aumentando sua eficiência e atraindo investimentos e tráfego de carga significativo” (Pallis & Notteboom, 2010, p. 75).

“Tecnologias avançadas, como automação e IoT, estão revolucionando a indústria portuária, aumentando a eficiência operacional e melhorando a competitividade dos portos em escala global” (Brooks, 2017, p. 103).

#### **2.1.3.5. Regulação e Governança**

“Uma governança portuária transparente e participativa é essencial para promover um ambiente operacional justo, seguro e eficiente, garantindo conformidade com padrões ambientais e de segurança” (Ducruet, 2013, p. 224).

Não obstante Notteboom e Rodrigue (2005) “Políticas regulatórias claras e uma governança portuária eficaz são cruciais para atrair investimentos, promover a concorrência saudável e impulsionar o crescimento económico regional” (p. 88).

“Regulações bem elaboradas podem promover a eficiência e a transparência nos portos, estimulando o crescimento económico e garantindo o desenvolvimento sustentável da indústria portuária” (Brooks, 2017, p. 212).

#### **2.1.4. Impacto das tarifas portuárias na competitividade dos portos**

As tarifas portuárias desempenham um papel crucial na competitividade dos portos, pois afectam directamente os custos de transporte, os padrões de utilização e a eficiência operacional (Notteboom & Rodrigue, 2005, p. 72).

Segundo Pallis e Notteboom (2010), a estrutura e o nível das tarifas portuárias podem influenciar significativamente a escolha dos operadores de transporte marítimo e a alocação de carga entre diferentes portos. O impacto das tarifas portuárias na competitividade dos portos é um tema amplamente discutido na literatura académica e entre profissionais da indústria marítima e logística.

##### **2.1.4.1. Custo para os operadores e proprietários de carga**

Conforme destacado por Ducruet (2013), “as tarifas portuárias podem representar uma parcela significativa dos custos totais de transporte para os operadores e proprietários de carga. Tarifas portuárias excessivamente altas podem tornar um porto menos competitivo em comparação com portos concorrentes, levando os operadores a buscar alternativas mais económicas. Essa constatação ressalta a importância crítica de tarifas portuárias razoáveis e competitivas para a competitividade e viabilidade económica dos portos em um mercado global cada vez mais competitivo” (p. 134).

Além disso, Wilmsmeier e Monios (2013) corroboram essa visão, ressaltando que tarifas portuárias excessivamente elevadas podem prejudicar a competitividade dos portos, afastando potenciais clientes e investimentos. Nesse sentido, a competitividade dos portos está intrinsecamente ligada à política de tarifação adoptada, que deve buscar o equilíbrio entre a geração de receitas e a manutenção da atractividade do porto para os usuários.

##### **2.1.4.2. Atractividade para as linhas de transporte marítimo**

Conforme observado por Brooks (2017), portos com tarifas portuárias competitivas tendem a ser mais atraentes para as linhas de transporte marítimo. Tarifas portuárias razoáveis e transparentes podem incentivar as companhias de navegação a usar um determinado porto como ponto de entrada ou saída para suas rotas, aumentando assim o volume de carga movimentada (p. 88).

Essa visão é corroborada por Notteboom (2010), que destaca a importância da transparência e da previsibilidade das tarifas portuárias para garantir um ambiente favorável ao crescimento do comércio marítimo e à competitividade dos portos (p. 125)

#### **2.1.4.3. Investimentos em infra-estrutura e serviços**

A receita gerada pelas tarifas portuárias muitas vezes é reinvestida na melhoria da infra-estrutura e na expansão dos serviços portuários. Portos que conseguem oferecer uma infra-estrutura moderna e eficiente, juntamente com serviços de alta qualidade, podem se destacar em termos de competitividade, atraindo mais tráfego de carga e investimentos (Ducruet, 2013, p. 112).

Wilmsmeier e Monios (2013, p. 78) “esse ciclo de reinvestimento e aprimoramento contínuo da infra-estrutura portuária é fundamental para manter e fortalecer a posição competitiva dos portos em um ambiente global cada vez mais desafiador”.

#### **2.1.4.4. Impacto na cadeia de abastecimento**

As tarifas portuárias também podem influenciar a eficiência e a eficácia da cadeia de abastecimento como um todo. Essa redução nos custos logísticos pode impulsionar a actividade económica e promover o comércio internacional de forma mais eficiente e sustentável. (Pallis & Notteboom, 2010, p. 45).

Tarifas portuárias competitivas podem resultar em redução dos custos logísticos totais, melhorando assim a competitividade de todos os participantes da cadeia, desde produtores e exportadores até importadores e consumidores finais (Cullinane & Song, 2006, p. 92).

#### **2.1.4.5. Regulamentação e políticas públicas**

“A maneira como as tarifas portuárias são regulamentadas e gerenciadas pelos órgãos governamentais também pode ter um impacto significativo na competitividade dos portos.

Políticas públicas que promovem tarifas justas, transparentes e previsíveis podem contribuir para um ambiente portuário mais competitivo e atractivo para investimentos” (Brooks, 2017).

As tarifas portuárias exercem uma influência substancial na competitividade dos portos, afectando os custos, a atractividade para as linhas de transporte marítimo, os investimentos em infra-estrutura, a eficiência da cadeia de abastecimento e o ambiente regulatório geral. Portanto, compreender e gerenciar adequadamente as tarifas portuárias é essencial para garantir a competitividade e o sucesso dos portos em um mercado global cada vez mais competitivo (Silva, 2017).

Como podemos ver, a discussão dos autores acima referidos faz entender que as tarifas portuárias desempenham um papel crucial na competitividade dos portos, influenciando diretamente os custos de transporte, a eficiência operacional e a atratividade para os operadores e proprietários de carga. Tarifas excessivamente altas podem tornar um porto menos competitivo, incentivando operadores a buscar alternativas mais econômicas, como destacado por diversos estudiosos. A transparência e previsibilidade das tarifas são essenciais para atrair linhas de transporte marítimo e investimentos em infraestrutura portuária, promovendo um ambiente favorável ao crescimento do comércio marítimo. Além disso, tarifas competitivas podem reduzir os custos logísticos totais e melhorar a eficiência da cadeia de abastecimento, impulsionando a atividade econômica de forma sustentável. A regulação adequada das tarifas portuárias por políticas públicas é fundamental para promover um ambiente portuário competitivo e atrativo para investimentos. Assim, a gestão eficaz das tarifas portuárias é essencial para assegurar a competitividade e o sucesso dos portos em um mercado global desafiador.

#### **2.1.5. Efeito das tarifas na atractividade para navios, cargas e operadores portuários**

Os efeitos das tarifas portuárias na atractividade para navios, cargas e operadores portuários são fundamentais para entender a dinâmica da competitividade portuária. Aqui estão alguns insights com base em estudos relevantes:

**Atractividade para Navios:** Tarifas portuárias competitivas podem tornar um porto mais atraente para as linhas de transporte marítimo. Estudos como o de Notteboom (2010) mostram que tarifas portuárias razoáveis e transparentes incentivam as companhias de navegação a utilizar

determinado porto como ponto de entrada ou saída para suas rotas. Isso pode aumentar o volume de navios que escolhem esse porto, contribuindo para sua competitividade.

**Atractividade para Cargas:** Além de atrair navios, tarifas portuárias competitivas também podem atrair mais cargas para um determinado porto, Pallis & Notteboom (2010), tarifas portuárias justas e transparentes podem resultar em custos logísticos mais baixos para os exportadores e importadores, tornando o porto uma escolha mais atraente para movimentação de cargas. Isso pode aumentar a diversidade e o volume de cargas movimentadas, fortalecendo a posição competitiva do porto.

**Atractividade para Operadores Portuários:** para os operadores portuários, tarifas portuárias competitivas podem representar uma oportunidade de aumentar sua base de clientes e expandir suas operações. Quando os custos de utilização do porto são mais baixos, os operadores portuários podem oferecer serviços mais competitivos e atrair mais empresas para utilizar suas instalações. Isso pode levar a um aumento na eficiência operacional e na receita dos operadores portuários (Brooks, 2017).

Esses efeitos destacam a importância das tarifas portuárias na determinação da atractividade dos portos para navios, cargas e operadores portuários. Uma política tarifária adequada e transparente pode desempenhar um papel crucial na competitividade portuária e no desenvolvimento económico regional (Branch, 2010).

As ideias dos autores acima ressaltam que as tarifas portuárias desempenham um papel fundamental na competitividade dos portos, influenciando diretamente a atratividade para navios, cargas e operadores portuários. Tarifas competitivas e transparentes são capazes de atrair mais linhas de transporte marítimo, aumentando o volume de navios que escolhem determinado porto como ponto de entrada ou saída para suas rotas, conforme evidenciado por estudos relevantes. Além disso, tarifas justas podem reduzir os custos logísticos para exportadores e importadores, tornando o porto uma escolha mais atraente para a movimentação de cargas diversificadas e em maior volume, fortalecendo assim sua posição competitiva. Para os operadores portuários, tarifas competitivas representam uma oportunidade de expandir suas operações e aumentar a eficiência operacional, atraindo mais clientes e impulsionando a receita.

## **2.2. Revisão da literatura focalizada**

Camal (2014), com a temática “*Análise da logística nos portos de Moçambique e seu Hinterland*”, o autor realizou uma caracterização abrangente dos portos moçambicanos e sua contribuição para a competitividade do país. O estudo envolveu uma revisão de literatura detalhada sobre transportes, logística marítima e competitividade, seguida de uma análise da situação portuária de Moçambique.

Para essa caracterização, Camal (2014) utilizou uma variedade de fontes, incluindo entrevistas semiestruturadas, relatórios e artigos publicados por instituições responsáveis pelos portos, concessionárias das vias de acesso e órgãos internacionais de desenvolvimento económico. Além disso, foram consideradas estratégias de competitividade para contextualizar o cenário portuário moçambicano.

Destacando três principais portos - Maputo, Beira e Nacala - com base na análise ABC dos volumes de carga movimentada, o autor realizou uma análise SWOT abrangente tanto de Moçambique quanto dos principais portos do país. Posteriormente, foi conduzida uma análise estatística dos volumes desses portos principais, seguida de um benchmarking comparativo com os portos concorrentes em países vizinhos.

Os resultados revelaram que, embora os portos de Moçambique tenham custos operacionais relativamente baixos em comparação com outros portos, seus indicadores operacionais são significativamente inferiores aos de seus concorrentes. Essa disparidade foi atribuída a diversos factores, como infra-estruturas degradadas, equipamento obsoleto, falta de investimento em capital humano e a necessidade de melhorias gerais devido às consequências da Guerra Civil, que resultou em danos às infra-estruturas, perda de mão-de-obra qualificada e descreditação perante o mercado.

Portanto, a dissertação de Camal (2014) fornece uma análise profunda da logística portuária em Moçambique, destacando desafios e oportunidades para o desenvolvimento dos portos e, conseqüentemente, para a competitividade do país no cenário internacional.

## 2.3. Revisão da literatura empírica

### Brasil

Machado et al. (2017) realizaram uma pesquisa bibliográfica para identificar “*os principais critérios de competitividade em portos marítimos*”. Utilizando fontes científicas, artigos, teses, dissertações, entre outros materiais acadêmicos, os autores analisaram uma variedade de artigos científicos e livros sobre o tema. Eles consolidaram os critérios encontrados e os analisaram para determinar sua importância.

A coleta de dados foi feita por meio de bases de dados acadêmicas como Scopus, Web of Science e Google Scholar, utilizando palavras-chave relacionadas à competitividade portuária. A análise dos materiais foi realizada tanto qualitativa quanto quantitativamente, identificando os principais temas e tendências abordados nos estudos, bem como a frequência dos critérios de competitividade citados ao longo do tempo.

Após a análise, os autores consolidaram os critérios de competitividade em categorias principais. Esses critérios incluíram custos, eficiência, capacidade, infraestrutura e conectividade do porto. Além disso, foi observado que ao longo dos anos, houve uma mudança na ênfase dos critérios mais citados, refletindo a crescente complexidade das operações portuárias.

Os resultados indicaram que, enquanto anteriormente os custos eram o principal critério, mais recentemente a capacidade e a conectividade do porto emergiram como fatores determinantes. Em resumo, os critérios mais importantes para a competitividade portuária incluem custos, eficiência, capacidade, infraestrutura e conectividade do porto, destacando a necessidade de considerar uma variedade de fatores ao avaliar a competitividade dos portos marítimos.

## **CAPÍTULO III: METODOLOGIAS**

Neste capítulo, descrevemos a metodologia utilizada para conduzir a pesquisa sobre o impacto das tarifas portuárias na competitividade dos Portos de Maputo, Beira e Nacala durante o período de 2019 a 2023. Detalhamos os procedimentos adoptados para colecta, análise e interpretação dos dados, bem como as estratégias empregadas para garantir a validade e confiabilidade do estudo.

### **3.1. Desenho de Pesquisa**

O desenho da pesquisa consistiu em uma análise comparativa dos Portos de Maputo, Beira e Nacala, utilizando dados quantitativos e qualitativos. Colectamos dados estatísticos sobre as tarifas portuárias, fluxo de carga e indicadores de desempenho dos portos, além de realizarmos entrevistas com gestores portuários, autoridades reguladoras e outros intervenientes relevantes.

#### **3.1.2. Tipo de Pesquisa**

Neste capítulo descreve-se os métodos que serão utilizados na pesquisa, e sua respectiva descrição das etapas. Na primeira secção será apresentada a classificação da investigação quanto a abordagem, na segunda secção será definido a população alvo da pesquisa, para a terceira secção apresentada a amostra da pesquisa, na quarta secção é descrito o Instrumento de Colecta e na secção quinta é apresentada o método de análise dos dados.

##### **3.1.2.1. Classificação da investigação quanto a abordagem**

Segundo Johnson e Onwuegbuzie (2004), a combinação de elementos quantitativos e qualitativos proporciona uma compreensão mais profunda e abrangente do fenómeno em estudo (p. 53).

Enquanto Creswell e Plano Clark (2011) destacam que a análise quantitativa é essencial para a colecta e análise de dados numéricos, a análise qualitativa, por sua vez, permite uma exploração mais aprofundada por meio de entrevistas com especialistas e análise de documentos (p. 63).

A pesquisa adoptou uma abordagem mista, combinando elementos quantitativos e qualitativos. A análise quantitativa envolveu a colecta e análise de dados numéricos sobre as tarifas portuárias e a competitividade dos portos. A análise qualitativa incluiu entrevistas com especialistas e análise de documentos para fornecer informações complementares (Miles & Huberman, 1994).

### **3.1.2.2. Classificação quanto a natureza**

O estudo demonstrou uma natureza básica, centrando-se na produção de conhecimento para o progresso do campo científico, em conformidade com as ideias de Bunge (2001) sobre a importância da pesquisa básica na expansão do conhecimento (p. 25).

Ao investigar as tarifas portuárias e sua influência na competitividade dos Portos Nacionais, o estudo procurou entender os princípios essenciais que regem essas tarifas e seu impacto global, alinhando-se com os fundamentos da pesquisa básica (Lakatos & Marconi 2017, p. 45).

### **3.1.2.3. Classificação quanto aos objectivos**

A classificação quanto aos objectivos desta pesquisa segue uma abordagem exploratória, conforme proposto (Gil 1991, p. 29).

Segundo Yin (2005), esse tipo de abordagem é fundamental para investigar fenómenos complexos e pouco explorados, como as relações entre tarifas portuárias e competitividade portuária (p. 75).

Além disso, Carvalho (2015) destaca que a pesquisa exploratória permite uma análise inicial e ampla do tema, possibilitando a identificação de questões relevantes para estudos mais aprofundados no futuro. Dessa forma, o objectivo do estudo é compreender os factores subjacentes e identificar possíveis áreas de interesse para pesquisas posteriores, alinhando-se com a abordagem exploratória preconizada por diversos estudiosos da metodologia de pesquisa (p. 97).

### **3.1.2.4. Quanto aos procedimentos de pesquisa**

Utilizou-se principalmente o estudo transversal, pesquisa documental e levantamento de dados mistos. De acordo com Lüdke e André (1999), o estudo de caso permite uma análise detalhada de um fenómeno específico em seu contexto real (p. 11).

A pesquisa documental, conforme descrito por Gil (1991), envolve a busca, avaliação e sistematização de provas para esclarecer fenômenos passados e suas relações com o tempo sócio-cultural-cronológico (p. 24).

Além disso, o levantamento de dados mistos nos permitiu uma análise abrangente das tarifas portuárias e sua relação com a competitividade entre os Portos (Yin, 2005, p. 69).

### **3.1.3. Participantes do estudo**

Para este estudo foram seleccionados 10 participantes para representantes dos portos e empresas que realizaram operações de importação e exportação nos Portos de Maputo, Beira e Nacala durante o período de 2019 a 2023. Essa escolha foi baseada na necessidade de compreender o impacto das tarifas portuárias na competitividade dos portos nacionais ao longo de um período estudado.

Essa abordagem foi respaldada por Lüdke e André (1999), que destacam a importância de uma amostra representativa para a validade externa dos resultados (p. 24).

Além disso, Carvalho (2015) ressalta que a inclusão de múltiplos participantes permite uma análise mais abrangente dos fenômenos estudados, oferecendo insights mais robustos sobre suas relações e dinâmicas (p. 102).

#### **3.1.3.1. Tamanho da Amostra**

Dado que este estudo adopta uma abordagem transversal, não foi necessário definir um tamanho específico de amostra. Em vez disso, o foco foi na análise das empresas que realizaram actividades portuárias nos portos seleccionados durante o período em questão.

Essa estratégia de pesquisa permite uma compreensão abrangente e imediata das condições e dinâmicas presentes nos portos estudados ao longo do tempo (Miles & Huberman, 1994).

##### **3.1.3.1.1. Processo de Amostragem**

Não foi aplicado um processo de amostragem específico devido à natureza transversal do estudo. Todas as empresas que se enquadraram nos critérios de inclusão foram consideradas na análise.

Isso foi feito para garantir uma representação abrangente e precisa das operações portuárias nos Portos de Maputo, Beira e Nacala durante o período de estudo.

### **3.2. Técnicas de Recolha de Dados**

As técnicas de recolha de dados utilizadas neste estudo incluíram entrevistas semiestruturadas, análise de documentos e observação directa. As entrevistas permitiram uma compreensão mais aprofundada das políticas tarifárias e das práticas portuárias, enquanto a análise de documentos proporcionou dados históricos e contextuais sobre as tarifas portuárias. Além disso, a observação directa possibilitou a verificação das operações portuárias e das interacções entre os diferentes intervenientes (Gil, 1991, p. 37).

A observação directa das operações portuárias e interacções entre os intervenientes é apoiada por Johnson e Onwuegbuzie (2004), que destacam a importância da observação como um método para obter uma compreensão detalhada dos fenómenos estudados no contexto real. Enfatizam a observação directa como uma maneira eficaz de capturar dados não apenas sobre o que é dito, mas também sobre o que é feito no ambiente de estudo (p. 61).

Além disso, Miles e Huberman (1994) destacam a análise de documentos como uma técnica valiosa para a triangulação de dados e a confirmação de padrões identificados em outras fontes de dados.

### **3.3. Duração da Pesquisa**

A pesquisa foi conduzida ao longo de um período de 2023-2024, abrangendo os anos de 2019 a 2023. Esse período foi escolhido para capturar a dinâmica das tarifas portuárias e da competitividade dos portos nacionais ao longo de múltiplos anos e em diferentes contextos económicos e políticos.

### **3.4. Instrumentos de Análise de Dados**

Os dados colectados foram analisados utilizando técnicas mista. Para a análise qualitativa, empregou-se a análise de conteúdo das entrevistas e documentos, visando identificar padrões, temas e tendências relevantes. Já para a análise quantitativa, foram aplicadas técnicas estatísticas,

permitindo examinar as relações entre as variáveis e comparar as tarifas e a competitividade dos portos ao longo do tempo e entre os diferentes portos estudados (Lüdke & André, 1999).

Essa abordagem metodológica combinada visa fornecer uma compreensão abrangente e aprofundada dos fenômenos em estudo (Creswell & Plano Clark, 2011).

### **3.5. Considerações Éticas**

Este estudo foi conduzido em estrita conformidade com os princípios éticos estabelecidos pela Universidade e outras directrizes relevantes. Todas as aprovações éticas necessárias foram obtidas junto às instâncias competentes, garantindo assim a integridade e a legitimidade da pesquisa. Além disso, medidas rigorosas foram adoptadas para assegurar o anonimato e a confidencialidade dos participantes, preservando sua privacidade e protegendo suas informações pessoais. O respeito aos direitos e à dignidade dos envolvidos foi uma prioridade em todas as etapas do estudo, reflectindo nosso compromisso com a conduta ética na pesquisa científica.

### **3.6. Limitações da Pesquisa**

Reconhecemos algumas limitações adicionais que afectaram o desenvolvimento deste estudo. Limitações financeiras impactaram a mobilidade do proponente, dificultando a realização de visitas presenciais aos portos estudados e restringindo a participação em eventos relevantes para a pesquisa. Além disso, o difícil acesso a informações confidenciais também representou um desafio significativo, impedindo o acesso completo a certos dados e documentos essenciais para a análise.

Essas limitações financeiras e de acesso a informações confidenciais podem ter influenciado o alcance e a profundidade da pesquisa, limitando a capacidade de obter uma compreensão abrangente e detalhada da problemática em estudo. No entanto, mesmo diante dessas dificuldades, buscamos maximizar os recursos disponíveis e explorar alternativas viáveis para mitigar essas limitações. É importante destacar que, apesar desses desafios, foram adoptadas medidas para garantir a transparência e a credibilidade do estudo.



## **CAPÍTULO IV: Apresentação e Análise de discussão de Resultado**

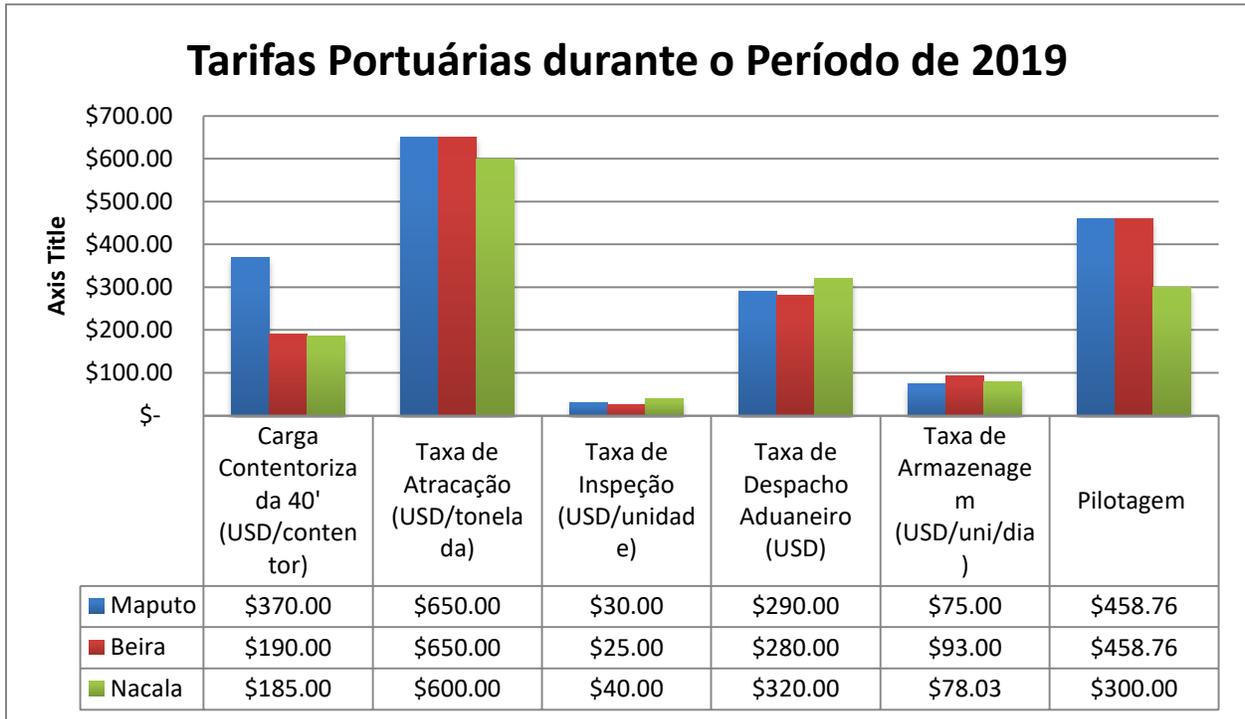
### **4.1. Introdução**

Neste capítulo, apresentamos os resultados da pesquisa sobre o tarifas portuárias como factor determinante na competitividade dos portos nacionais durante o período de 2019 a 2023. Os resultados são organizados de acordo com os objectivos específicos da pesquisa, abordando as políticas e práticas tarifárias, as estratégias comparativas e os efeitos sobre a competitividade nacional dos portos e a escolha dos usuários de serviços portuários.

#### **4.1.1. Políticas e Práticas Tarifárias**

A evolução das tarifas nos portos de Maputo, Beira e Nacala ao longo do tempo é influenciada por uma série de factores e geralmente segue um processo que pode envolver vários estágios e partes interessadas. As políticas e práticas tarifárias nos portos de Maputo, Beira e Nacala, em Moçambique, são influenciadas por uma série de factores, incluindo regulamentações governamentais, demanda de serviços portuários, concorrência regional, infra-estrutura portuária, entre outros. Embora essas sejam algumas características gerais das políticas tarifárias nos portos de Maputo, Beira e Nacala, é importante observar que os detalhes específicos podem variar e estão sujeitos a mudanças ao longo do tempo, conforme as condições do mercado e as prioridades governamentais evoluem.

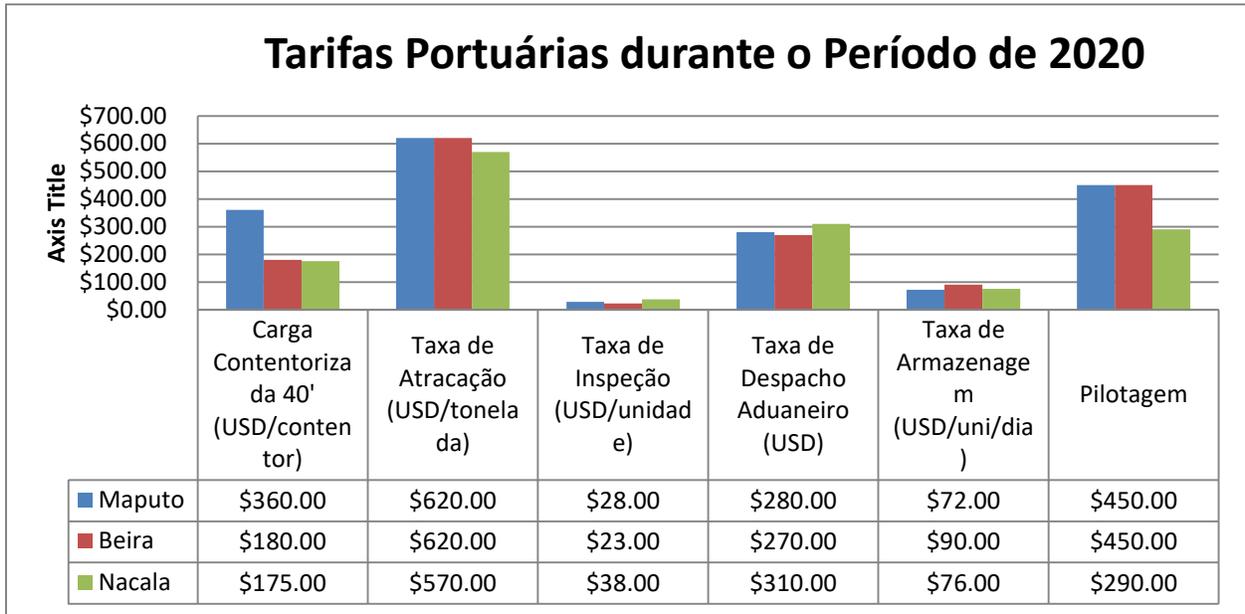
**Gráfico 1: Tarifas Portuárias durante o Período de 2019**



Fonte: O autor (2024)

Ao examinar o gráfico 1 das tarifas portuárias em Maputo, Beira e Nacala durante 2019, é evidente que existem diferenças significativas entre os três portos. Notavelmente, para carga contentorizada de 40 pés, Maputo exibe tarifas substancialmente mais altas do que Beira e Nacala, indicando uma possível desvantagem competitiva para Maputo nesse aspecto específico. Entretanto, as tarifas de atracação mostram-se comparativamente similares entre Maputo e Beira, mas um pouco mais baixas em Nacala, proporcionando a esta última uma vantagem competitiva em custos de atracação. Outro ponto de destaque é a variação nas tarifas de inspeção, com Beira apresentando taxas mais baixas e Nacala tarifas mais altas. Essas disparidades podem ter impactos indirectos na eficiência operacional e, conseqüentemente, na competitividade de cada porto.

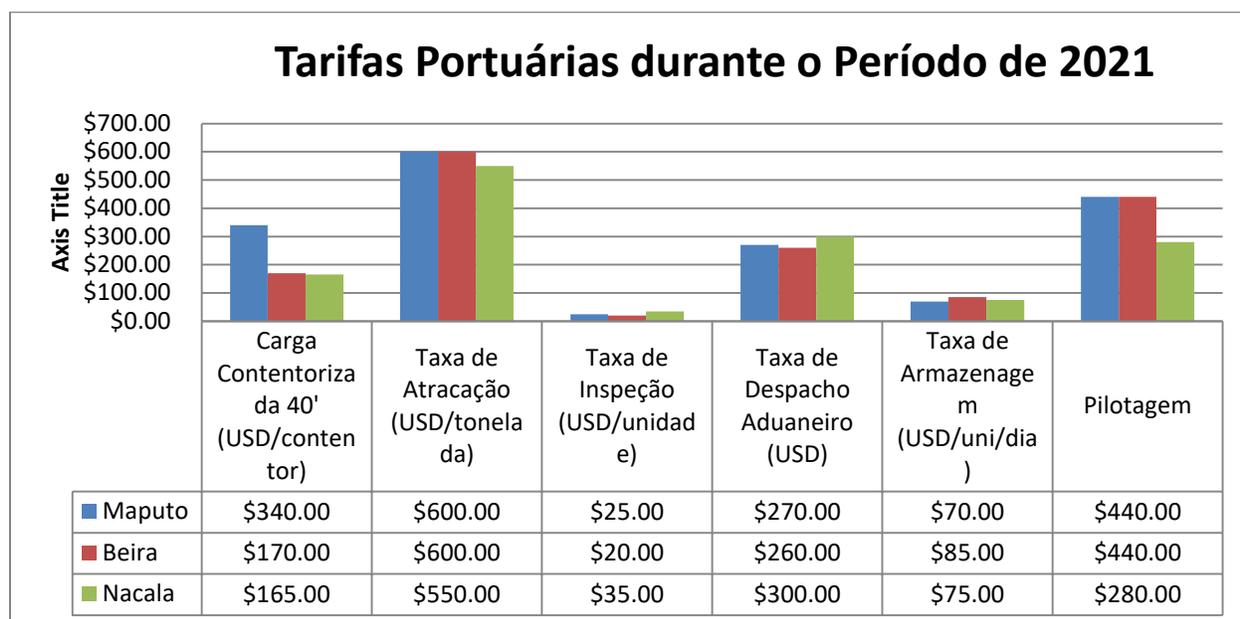
**Gráfico 2: Tarifas Portuárias durante o Período de 2020**



Fonte: O autor (2024)

O gráfico 2 acima nos ilustra que após o pico da pandemia de COVID-19, os portos de Maputo, Beira e Nacala ajustaram suas tarifas para enfrentar os desafios da crise. Houve redução nas taxas para carga contentorizada, mantendo as taxas de atracação estáveis. As taxas de inspeção e despacho aduaneiro foram ajustadas devido a mudanças nos procedimentos operacionais. A variação nas taxas de armazenagem reflectiu a demanda por espaço de armazenamento. Por fim, a redução nas taxas de pilotagem se adaptou à diminuição do tráfego marítimo. Esses ajustes visaram manter a competitividade e garantir a continuidade das operações portuárias em meio à pandemia.

Gráfico 3: Tarifas Portuárias durante o Período de 2021



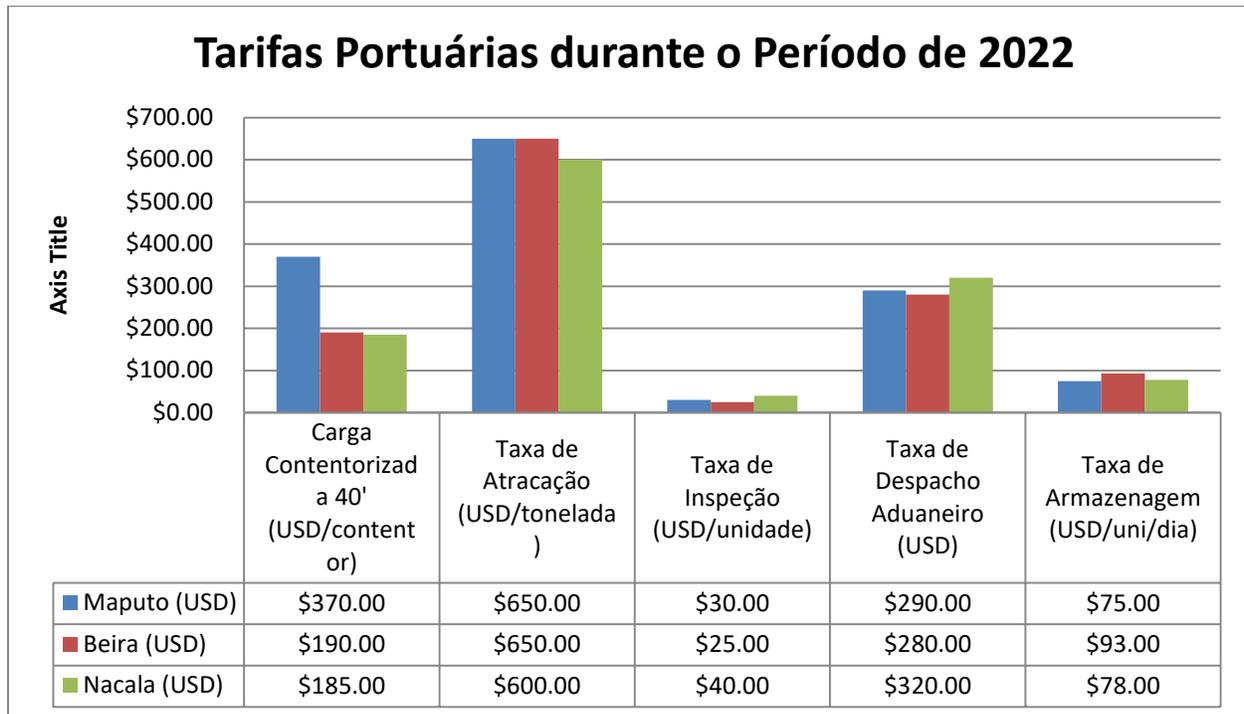
Fonte: O autor

No gráfico acima é notável que foram reajustes seguidos por uma recuperação das operações portuárias. Ao comparar as tarifas de 2020, durante o auge da pandemia, com as de 2021, podemos observar que, em geral, houve uma redução ou estabilidade nas tarifas em vários aspectos, reflectindo uma resposta directa aos desafios enfrentados pelo sector portuário.

No entanto, a análise também mostra que, apesar das mudanças nas tarifas, as operações portuárias conseguiram se recuperar em 2021. Isso é evidenciado pela estabilização ou aumento das tarifas em certos aspectos, como a taxa de despacho aduaneiro, que aumentou em Maputo e Nacala. Além disso, em Beira, houve um aumento significativo na taxa de armazenagem.

Esses reajustes indicam uma adaptação contínua às condições do mercado e uma recuperação gradual das actividades portuárias após os desafios enfrentados durante a pandemia. A recuperação das operações portuárias é crucial para garantir a continuidade do comércio internacional e o funcionamento eficiente das cadeias de abastecimento regionais.

Gráfico 4: Tarifas Portuárias durante o Período de 2022

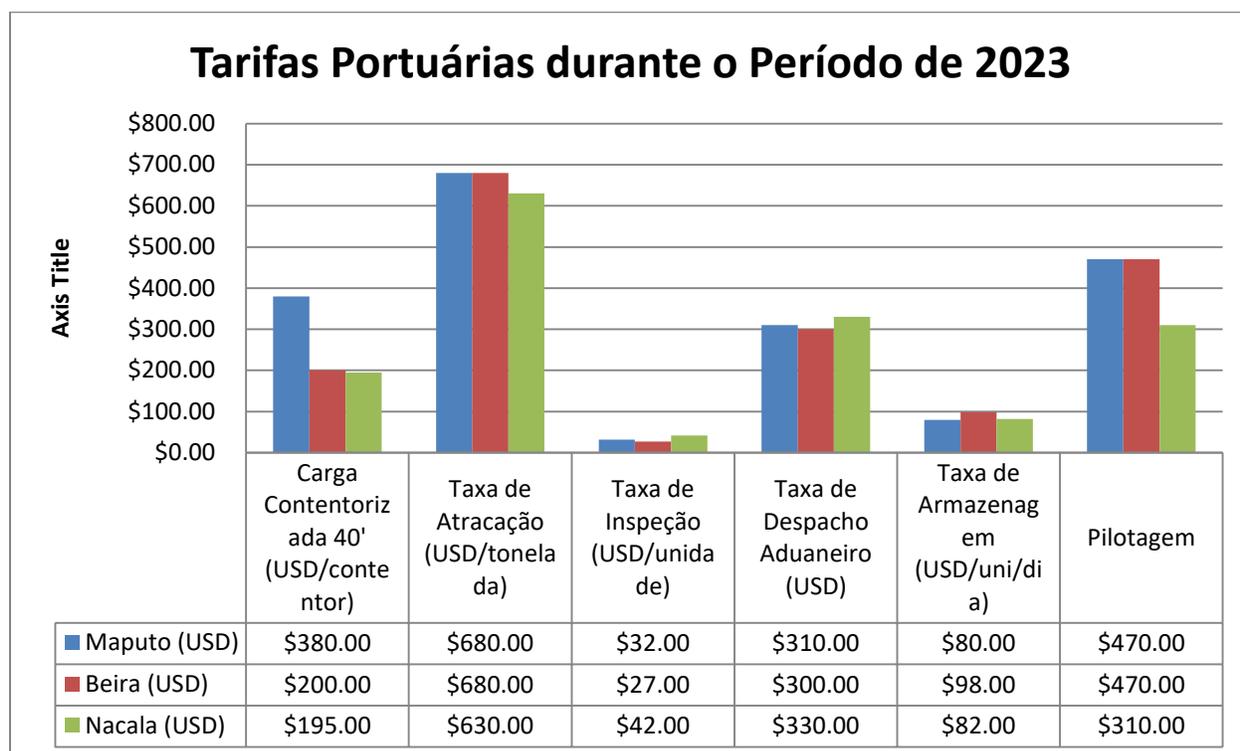


Fonte: O autor (2024)

Segundo o gráfico acima em 2022, os portos de Maputo, Beira e Nacala testemunharam uma recuperação notável em suas operações, reflectida nas tarifas portuárias que retornaram aos níveis pré-pandemia. A estabilização ou queda das tarifas para carga contentorizada sugere uma normalização da demanda por contentores e um retorno ao comércio internacional regular. Além disso, o retorno das taxas de atracação, inspeção, despacho aduaneiro, armazenagem e pilotagem aos valores anteriores à pandemia indica uma retomada das operações portuárias e possivelmente uma recuperação da actividade económica na região.

Esses ajustes nas tarifas portuárias reflectem uma adaptação bem-sucedida aos desafios impostos pela pandemia, com uma resposta eficaz para atender às demandas do mercado e garantir a continuidade das operações portuárias. A normalização das tarifas também sugere uma estabilização das condições de comércio e logística, contribuindo para a recuperação económica geral da região.

Gráfico 5: Tarifas Portuárias durante o Período de 2023



Fonte: O autor (2024)

A analisando os dados do gráfico acima, revela um aumento significativo nas tarifas portuárias em 2022 nos portos de Maputo, Beira e Nacala, indicando uma resposta à crescente demanda por serviços portuários e possíveis ajustes para acompanhar essa tendência. Observa-se um aumento nas tarifas para carga contentorizada em todos os portos, reflectindo uma demanda crescente por transporte de contentores e uma retomada vigorosa do comércio internacional. Além disso, as taxas de atracação também subiram, sugerindo uma maior demanda por espaço portuário e infraestrutura para acomodar o aumento do tráfego marítimo.

As taxas de inspeção, despacho aduaneiro e armazenagem também aumentaram, indicando uma maior actividade de importação/exportação e uma necessidade correspondente de processamento alfandegário e estocagem de mercadorias nos portos. Isso pode ser resultado do aumento do volume de mercadorias movimentadas e da necessidade de estocagem temporária devido à crescente demanda.

As taxas de pilotagem também subiram, reflectindo um aumento na demanda por serviços de pilotagem devido ao aumento do tráfego marítimo e à necessidade de manobrar navios com segurança nos portos. É notável que, mesmo em meio ao conflito entre Ucrânia e Rússia, não houve redução nas tarifas portuárias. Isso sugere uma resiliência do sector portuário e uma capacidade de se adaptar às condições em evolução, garantindo a continuidade das operações e o atendimento à demanda crescente.

#### **4.1.2. Impacto na Competitividade Nacional dos Portos**

Nos últimos anos, os portos de Moçambique têm demonstrado um desempenho notável, de acordo com o Ministério da Economia e Finanças. Os principais destaques do movimento portuário são os seguintes:

O Porto de Maputo, o maior do país, movimentou mais de 31,2 milhões de toneladas de mercadorias em 2023, registrando um aumento significativo de 16,7% em comparação com o ano anterior. Por outro lado, o Porto da Beira movimentou 13,6 milhões de toneladas, apresentando uma leve queda de 1,3%. O Porto de Nacala registrou um movimento de três milhões de toneladas, experimentando um aumento de 14,9%.

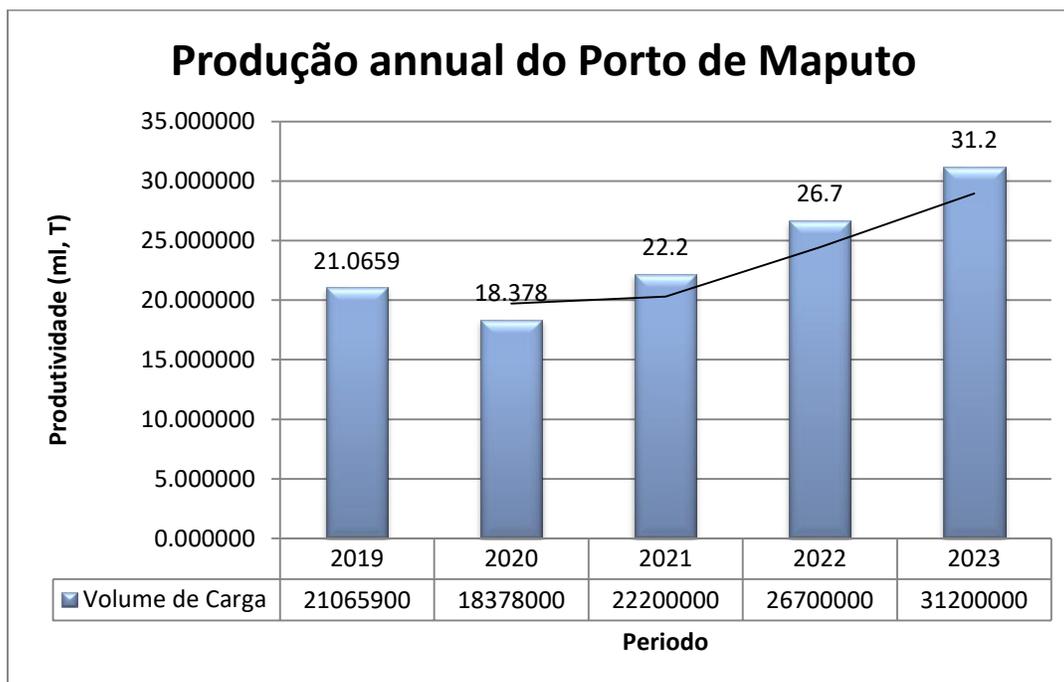
Esses resultados destacam o crescimento contínuo do sector portuário em Moçambique. Além disso, a extensão da concessão do Porto de Maputo por 25 anos promete gerar ganhos substanciais para a economia, estimados em mais de oito bilhões de dólares em rendas, dividendos e impostos directos. Essa expansão também está prevista para criar empregos directos e indirectos, contribuindo significativamente para o desenvolvimento socioeconómico do país (CFM, 2024).

##### **4.1.2.1. Porto de Maputo**

O Porto de Maputo desempenha um papel crucial no comércio internacional, servindo como um ponto de entrada e saída para mercadorias que são importadas ou exportadas por via marítima para e da África Austral. Sua localização estratégica e sua infra-estrutura moderna o tornam um hub logístico vital para a região.

O Porto de Maputo demonstrou um significativo crescimento financeiro, contribuindo com 41 milhões de dólares americanos, o equivalente a 2,7 bilhões de meticaís, no pagamento de taxas fixas e variáveis ao Governo de Moçambique.

Gráfico 6: Índice de Produtividade do Porto de Maputo



Fonte: O autor (2024)

Pelo gráfico acima percebe-se que o Porto de Maputo apresentou uma evolução marcante ao longo dos anos, demonstrando uma notável capacidade de adaptação às mudanças económicas e operacionais. Em 2019, o Porto de Maputo movimentou 21.065.900 toneladas de carga, representando cerca de 64% de sua capacidade máxima.

Em 2020, houve uma queda na movimentação para 18.378.000 toneladas, aproximadamente 56% da capacidade máxima, devido aos desafios operacionais e impactos económicos da pandemia de COVID-19.

O ponto de virada ocorreu em 2021, com um aumento significativo para 22.200.000 toneladas de carga, reflectindo uma robusta recuperação pós-pandemia. Isso representou aproximadamente 67% da capacidade máxima.

Em 2022, houve outro aumento substancial para 26.700.000 toneladas, representando cerca de 81% da capacidade máxima. Isso foi impulsionado pela eficiência da infra-estrutura renovada e operações 24 horas na fronteira Limbombo/Ressano Garcia.

Em 2023, o porto alcançou outro marco, movimentando 31.200.000 toneladas de carga, representando aproximadamente 95% de sua capacidade máxima. Isso reflecte o contínuo desenvolvimento do sector portuário em Moçambique, com investimentos em infra-estrutura e automação para otimizar a eficiência logística.

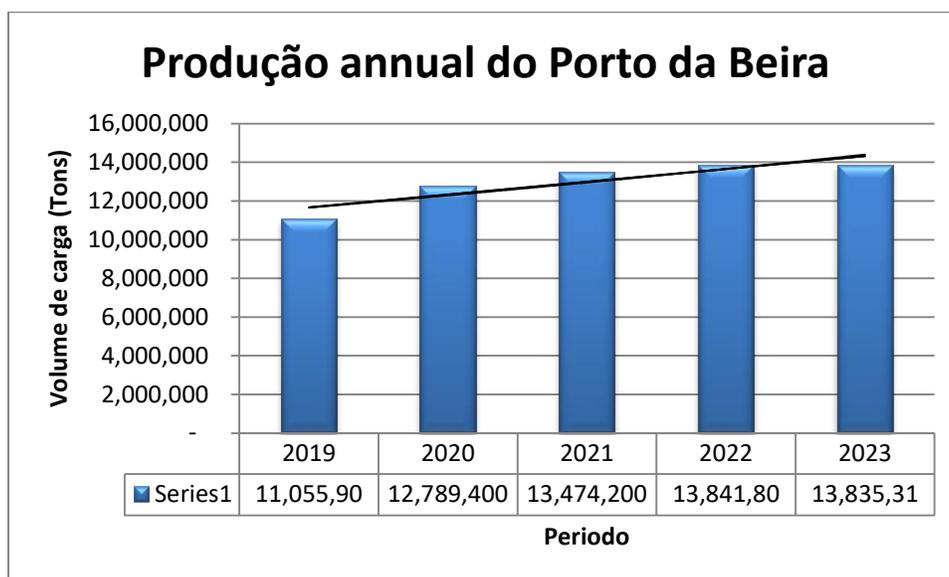
Essa análise demonstra uma clara evolução ao longo dos anos, com o Porto de Maputo mostrando capacidade de adaptação às mudanças económicas e operacionais, e um crescimento consistente na movimentação de carga, aproximando-se cada vez mais de sua capacidade máxima.

#### **4.1.2.2. Porto da Beira**

Segundo Tiua (2023) O relatório do Banco Mundial destaca o Porto da Beira como um dos mais eficientes na região da África Austral e o sexto na África Subsaariana em termos de velocidade de manuseio de carga. Esse reconhecimento é resultado dos investimentos em infra-estrutura, equipamentos e sistemas, bem como no treinamento de pessoal. Actualmente, o porto lida com cerca de 300 mil contentores de carga por ano, mas planeja dobrar essa capacidade em breve, impulsionado pelo investimento contínuo em pessoas e sistemas integrados para melhorar a eficiência operacional.

Além disso, o Porto da Beira é reconhecido por seu sistema integrado, onde cada movimento de contentor é registrado automaticamente, permitindo uma melhor planificação do embarque e aumentando a eficiência operacional. De acordo com o gráfico abaixo, temos o desempenho operacional do Porto da Beira nos últimos 5 anos:

Gráfico 7: Índice de Produtividade do Porto de Beira



Fonte: O autor (2024)

Os dados do gráfico mostram a produção anual do Porto da Beira, em relação à sua capacidade máxima de 16 milhões de toneladas, ao longo de cinco anos, de 2019 a 2023:

Em 2019 o ano iniciou com uma movimentação de carga de 11.055.900 toneladas, representando uma utilização de cerca de 69% da capacidade máxima do porto. Esse valor indica uma sólida operação portuária, com uma quantidade significativa de carga sendo movimentada.

Já no ano de 2020 em meio aos desafios impostos pela pandemia de COVID-19, o porto registrou um aumento na movimentação de carga para 12.789.400 toneladas, atingindo cerca de 80% da capacidade máxima. Esse aumento, apesar do contexto adverso, sugere uma resiliência inicial do porto diante das dificuldades enfrentadas.

No ano seguinte em 2021 o porto continuou a mostrar crescimento, atingindo 13.474.200 toneladas de carga movimentada, o que representa uma utilização de aproximadamente 84% da capacidade máxima. Esse aumento indica uma recuperação sólida e um retorno à trajetória de crescimento pré-pandemia.

Já no ano de 2022 houve outro aumento na movimentação de carga, alcançando 13.841.800 toneladas, equivalente a cerca de 87% da capacidade máxima. Esse valor destaca a capacidade do porto de atender à demanda crescente, mantendo uma operação eficiente.

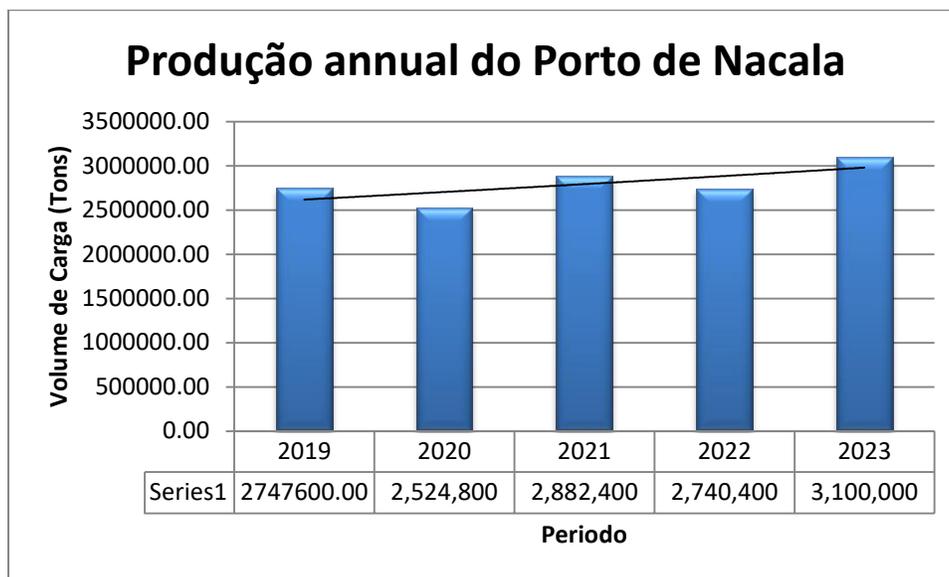
Em 2023, apesar de uma leve redução na movimentação para 13,835,310.60 toneladas, o porto manteve uma alta utilização de sua capacidade, com aproximadamente 86% da capacidade máxima sendo utilizada. Esse resultado indica uma estabilidade na operação do porto, mesmo diante de possíveis desafios económicos ou operacionais.

Essa análise indica uma tendência de crescimento na movimentação de carga pelo Porto da Beira ao longo dos anos, com taxas de utilização consistentemente altas em relação à capacidade máxima do porto. Isso sugere uma boa eficiência operacional e uma capacidade de atender à demanda crescente. No entanto, a leve queda em 2023 pode indicar a necessidade de monitoramento e possíveis ajustes para manter o desempenho do porto em níveis ótimos.

#### **4.1.2.3. Porto de Nacala**

Aberto ao tráfego em Outubro de 1951 a capacidade de manuseio do Porto de Nacala, em Moçambique, depende de diversos factores, incluindo infra-estrutura, equipamentos, eficiência operacional e investimentos. Em 2016, o Porto de Nacala passou por uma expansão significativa com a inauguração do Terminal de Contentores de Nacala (TCN), o que aumentou substancialmente sua capacidade de movimentação de carga.

Gráfico 8: Índice de Produtividade do Porto de Nacala



Fonte: O autor (2024)

O gráfico acima nos ilustra que o Porto de Nacala iniciou o período com uma movimentação robusta de 2.747.600 toneladas de carga, alcançando uma utilização impressionante de 92% da capacidade máxima. Esse alto nível de actividade indica uma demanda substancial por serviços portuários na região desde o início do período analisado.

Em 2020, o porto enfrentou os desafios impostos pela pandemia de COVID-19, resultando em uma ligeira redução na movimentação de carga para 2.524.800 toneladas, representando aproximadamente 84% da capacidade máxima. Apesar dos obstáculos, o porto manteve uma utilização significativa de sua capacidade.

Houve uma recuperação notável em 2021, com a movimentação de carga aumentando para 2.882.400 toneladas, atingindo cerca de 96% da capacidade máxima. Esse aumento sugere uma resposta eficaz às condições do mercado e uma retomada do crescimento económico após os desafios enfrentados no ano anterior.

O porto manteve uma operação consistente em 2022, movimentando 2.740.400 toneladas de carga, o que representa aproximadamente 91% da capacidade máxima. Esse valor indica uma estabilidade na demanda e na operação do porto, apesar das flutuações no ambiente económico, reflectindo uma continuidade na sua eficiência operacional e na demanda por seus serviços.

O ano de 2023 marcou um novo recorde para o Porto de Nacala, com a movimentação de carga atingindo 3.100.000 toneladas, ultrapassando ligeiramente a capacidade máxima declarada e representando uma utilização de 103%. Esse resultado demonstra a capacidade do porto de atender à crescente demanda da região, superando suas próprias expectativas.

Essa análise mais detalhada destaca não apenas a resiliência do Porto de Nacala diante dos desafios, mas também sua capacidade de se adaptar e crescer, mesmo em condições adversas. O porto continua a desempenhar um papel crucial na infra-estrutura logística da região, atendendo à demanda crescente por serviços portuários e impulsionando o desenvolvimento económico local.

#### **4.1.2.4. Índice de Crescimento dos Portos**

Os três portos de Moçambique demonstraram um crescimento positivo em sua produtividade ao longo do período analisado, indicando um progresso contínuo na modernização e eficiência das operações portuárias. Esses resultados sugerem que os investimentos em infra-estrutura, tecnologia e processos operacionais têm sido eficazes em impulsionar o desenvolvimento e a competitividade dos portos moçambicanos no cenário internacional de transporte marítimo.

Porto de Maputo

Crescimento percentual

$$\frac{(31.200.000 - 21.065.900)}{21.065.900} * 100\% = 48.04\%$$

Porto da Beira

Crescimento percentual

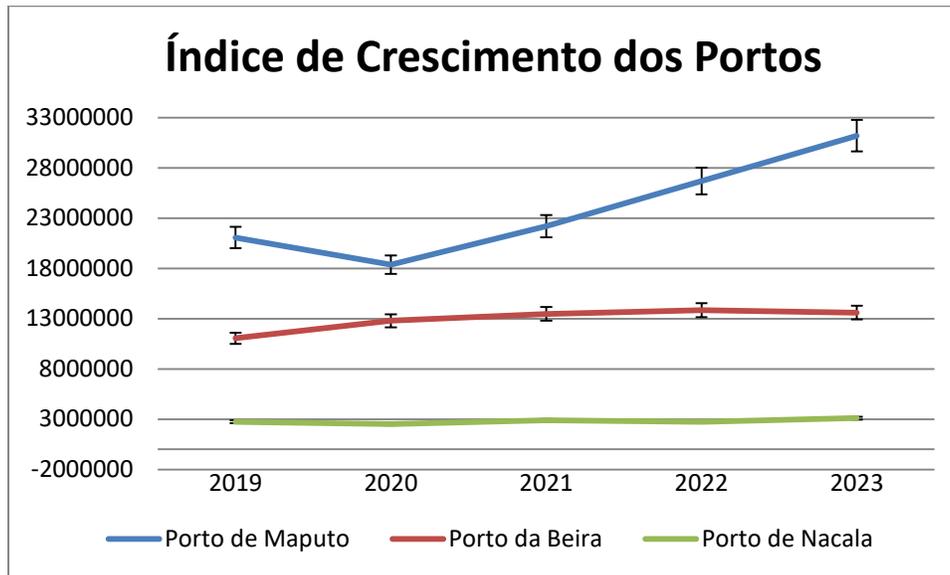
$$\frac{(13.600.000 - 11.055.900)}{11.055.900} * 100\% = 23.01\%$$

Porto de Nacala

Crescimento percentual

$$\frac{(3.100.000 - 2.747.600)}{2.747.600} * 100\% = 12.83\%$$

Gráfico 9: Índice de Crescimento



Fonte: o Autor (2024)

Analisando os crescimentos percentuais ao longo do período em questão, destacam-se as seguintes taxas de crescimento:

- ✓ Porto de Maputo: Demonstrou um impressionante crescimento de aproximadamente 48.04%.
- ✓ Porto da Beira: Apresentou um sólido crescimento de cerca de 23.01%.
- ✓ Porto de Nacala: Embora tenha registrado um crescimento menor, ainda mostrou uma expansão significativa, com cerca de 12.83%.

Portanto, é inegável que o Porto de Maputo se destaca como líder indiscutível entre os portos analisados como ilustra no gráfico, com um crescimento extraordinário que corrobora sua ascensão no cenário portuário regional. Esse notável avanço não apenas reflecte uma expansão robusta em sua capacidade operacional, mas também sinaliza uma crescente relevância económica e logística da região que ele atende.

Ao mesmo tempo, embora o Porto da Beira e o Porto de Nacala tenham registrado crescimentos sólidos, sua taxa de expansão não alcança a magnitude do crescimento do Porto de Maputo. Assim, enquanto esses portos também contribuíram para o desenvolvimento económico regional,

é incontestável que o Porto de Maputo se consolida como o principal motor de crescimento e progresso na área portuária ao longo desse período.

#### 4.1.2.5. Análise Comparativa com Indicadores

**Tabela 1: Benchmarking dos principais portos de Moçambique**

Tabela 1: Análise Comparativa com Indicadores

	<b>Maputo</b>	<b>Beira</b>	<b>Nacala</b>
Cais	16 Cais com aproximadamente 4.000 metros	11 Cais totalizando 1 994 metros	4 Cais de carga geral (631 metros) e 1 cais de contentores (372 metros)
Tempo de Espera de Navios	Média de 12 horas de espera para atracar devido à alta demanda e eficiência operacional	Média de 8 horas de espera para atracar, devido à média demanda e processos operacionais eficientes.	Média de 17 horas de espera para atracar devido à limitada capacidade de atracação.
Tempo de Permanência de Carga no Porto	Média de 2 dias	Média de 1 dia	Média de 3 dias.
Eficiência de Movimentação de Carga	Taxa de ocupação de 85% dos berços de atracação, reflectindo uma gestão eficiente do espaço e do tempo de operação	Taxa de utilização de 95% dos guindastes de carga, demonstrando uma operação altamente eficiente e bem ajustada às demandas específicas do porto.	Taxa de utilização de 60% dos equipamentos de movimentação de carga, reflectindo uma capacidade subutilizada e possível necessidade de modernização.
Produtividade de Equipamentos	Utilização eficiente dos equipamentos de movimentação de carga, resultando em	Equipamentos altamente produtivos, reflectindo investimentos em	Produtividade dos equipamentos abaixo da média devido à falta de investimento em tecnologia

	alto rendimento por hora.	modernização e manutenção.	e manutenção.
<b>Taxas Portuárias e Encargos</b>	Taxas competitivas em comparação com os serviços oferecidos, contribuindo para atraírem mais tráfego de navios.	Taxas ligeiramente mais altas.	Taxas ligeiramente mais altas.
<b>Calado max.</b>	10 Metros	9,5 Metros	14 Metros

Fonte: O autor (2024).

Ao comparar os portos de Maputo, Beira e Nacala em Moçambique, podemos observar diferenças significativas em termos de eficiência operacional, capacidade de infra-estrutura, investimento em modernização e competitividade de taxas portuárias. O porto de Beira se destaca por sua eficiência operacional, com um menor tempo de espera para atracar, menor tempo de permanência de carga no porto, alta utilização de equipamentos e produtividade elevada dos mesmos. Isso sugere uma gestão eficaz e investimentos em modernização que melhoram o desempenho geral do porto, mesmo com uma infra-estrutura menor em comparação com Maputo.

Por outro lado, o porto de Maputo possui uma capacidade extensa de cais, o que poderia sugerir uma vantagem em termos de volume de carga. No entanto, seu tempo de espera e tempo de permanência de carga são intermediários, indicando que a eficiência operacional não está totalmente alinhada com sua capacidade. Apesar disso, suas taxas portuárias competitivas podem atrair mais tráfego de navios, compensando algumas deficiências operacionais.

Enquanto isso, o porto de Nacala enfrenta desafios significativos em termos de eficiência operacional. Com longos tempos de espera para atracar, tempo de permanência de carga mais alto, baixa utilização de equipamentos e produtividade inferior, sugere-se uma necessidade urgente de investimento em modernização e melhoria da eficiência.

### 4.1.3. Questionário aos representantes sobre as estratégias tarifárias adoptadas pelos portos de Maputo, Beira e Nacala

Com o intuito de compreender as estratégias tarifárias adoptadas pelos principais portos foram entrevistados três representantes dos principais portos de Moçambique, vinculados à empresa estatal Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), foram entrevistados para compreender as estratégias tarifárias adoptadas de 2019 a 2023. Entre eles, estava um representante das Relações Institucionais e Comerciais do CFM, responsável por interacções estratégicas com clientes e parceiros comerciais. Os outros representantes possuíam funções semelhantes nos portos individuais, envolvidos directamente nas decisões relativas às tarifas portuárias e políticas comerciais.

#### 4.1.3.1. Perfil dos participantes

Tabela 2: Perfil dos participantes

Função	Porto	Codificação
Representante da Facturação e Contabilidade	Maputo	R1
Representante da Direcção Comercial CDM	Beira	R2
Representante das Relações Institucionais e Comerciais	Nacala	R3

- a) Durante o período de 2019 a 2023, o porto ajustou suas tarifas em resposta à demanda do mercado?

Sim

Não

- b) Em caso afirmativo, descreva brevemente os tipos de ajustes realizados e os factores que influenciaram essas decisões:

***R1,R2,R3** – Sim, durante esse período, ajustamos nossas tarifas para acompanhar as flutuações da demanda. Por exemplo, em momentos de alta demanda, implementamos tarifas mais competitivas para atrair mais navios e aumentar o volume de carga movimentada.*

a) O porto adoptou uma política de preços competitivos para atrair mais clientes e navios?

✓ Sim

Não

b) Se sim, quais foram as principais estratégias utilizadas para manter a competitividade de preços?

*R1,R2,R3 Implementamos descontos e incentivos para clientes regulares e para determinados tipos de carga. Além disso, revisamos regularmente nossas tarifas para garantir que permaneçam alinhadas com as práticas do mercado.*

a) Durante o período analisado, o porto aumentou suas tarifas para financiar investimentos em infra-estrutura portuária e serviços adicionais?

✓ Sim

Não

b) Quais foram os principais investimentos realizados e como esses impactaram as tarifas portuárias?

*R1,R2 Investimos em melhorias na infra-estrutura portuária, como expansão de cais, modernização de equipamentos e sistemas de segurança. Esses investimentos resultaram em um aumento gradual das tarifas para ajudar a financiar essas melhorias.*

*R3 Neste período o nosso porto, já se encontrava a realizar investimentos, tendo em vista a expansão do próprio porto, como aquisição de novos equipamentos, flexibilizar todo o processo das operações.*

a) O porto utilizou estratégias de marketing e promoção para destacar seus serviços e vantagens competitivas?

✓ Sim

✓ Não

b) Se sim, descreva brevemente as principais iniciativas de marketing e promoção adoptadas:

*R2 Implementamos campanhas de marketing online e offline para destacar nossa eficiência operacional, segurança e capacidade de atender às necessidades dos clientes. Também participamos de eventos do sector e estabelecemos parcerias estratégicas para promover nossos serviços.*

*R1 e R3 Nem tanto, nos já estamos estabelecidos no mercado e temos nossos cliente fieis, deves enquanto fazemos publicidade de marketing, como forma de mostrar o nosso crescimento com vista a atender as necessidades dos nossos clientes.*

Adaptação às Mudanças Regulatórias:

a) O porto ajustou suas tarifas em resposta a mudanças nas regulamentações portuárias, fiscais ou comerciais?

Sim

Não

b) Em caso afirmativo, quais foram as principais mudanças regulatórias e como elas influenciaram as tarifas portuárias?

*R1, R2, R3 Sim, respondemos rapidamente às mudanças nas regulamentações para garantir conformidade e continuamos a ajustar nossas tarifas conforme necessário para reflectir essas mudanças e manter nossa competitividade.*

Com base na entrevista realizada com representantes dos portos de Maputo, Beira e Nacala, podemos contextualizar suas estratégias tarifárias à luz de autores que discutem o tema. Autores como Mangan, Bajpai e Mason afirmam que a importância da competitividade portuária e da coordenação entre portos adjacentes para maximizar sua eficiência e atractividade para navios e clientes. Nesse contexto, as estratégias de ajuste tarifário em resposta à demanda do mercado e a implementação de políticas de preços competitivos podem ser interpretadas como medidas destinadas a melhorar a posição competitiva dos portos no cenário global.

Além disso Notteboom e Monios, (2019), destacam a complexidade das decisões de fixação de tarifas portuárias e a necessidade de considerar factores como investimentos em infra-estrutura, custos operacionais e políticas comerciais. Os investimentos em infra-estrutura portuária

mencionados pelos representantes dos portos podem ser analisados à luz desses autores como uma resposta estratégica para aumentar a capacidade e a eficiência operacional dos portos, embora possam implicar ajustes tarifários para financiar tais investimentos.

Por fim, autores como Brooks (2011), discutem os desafios enfrentados pelos portos na era da globalização e as estratégias adoptadas para enfrentar tais desafios. A adaptação às mudanças regulatórias mencionadas pelos representantes dos portos pode ser examinada sob essa perspectiva, destacando a importância da flexibilidade e da capacidade de resposta dos portos às mudanças no ambiente regulatório e comercial.

Ao considerar as estratégias tarifárias dos portos de Moçambique à luz desses autores, podemos enriquecer nossa compreensão das decisões tomadas pelos portos e suas implicações para a competitividade e eficiência do sistema portuário como um todo.

#### 4.1.4. Influência nas Escolhas dos Usuários de Serviços Portuários

##### Informações Demográficas

Tabela 3: Informações Demográficas

Função	Idade	Codificação	Frequência de utilização de serviços portuários
Gerente de Logística	31 – 40	C1,C3,C7	Regularmente
Director de Logística			Regularmente
Gerente de Operações Logísticas			Regularmente

Fonte: O autor (2024)

##### Factores de Influência na Escolha do Porto

*C1, C2 e C7 Os principais factores que influenciam minha escolha do Porto de Maputo são a sua proximidade geográfica em relação aos nossos locais de produção e distribuição, bem como sua excelente infra-estrutura para manuseio de carga e a capacidade de manusear diversos tipos de carga.*

*C3 e C65 Os principais factores que influenciam minha escolha do Porto da Beira são a sua localização estratégica, proporcionando acesso a mercados-chave na região, e a infra-estrutura portuária bem desenvolvida para lidar com diferentes tipos de carga.*

*C6 e C4 Eu classificaria a proximidade geográfica como o factor mais importante, seguido pela eficiência das operações portuárias e pela qualidade dos serviços oferecidos.*

### **Experiência do Usuário**

*C1, C2 e C7 Minha experiência geral ao utilizar os serviços do Porto de Maputo tem sido muito positiva. Eles têm uma equipe altamente profissional e as operações são sempre realizadas de forma eficiente.*

*C6 e C4 No geral, minha experiência ao utilizar os serviços do Porto de Nacala tem sido muito positiva. Eles têm uma equipe altamente profissional e as operações são realizadas de forma eficiente e segura.*

*C3 e C5 Embora eu tenha enfrentado alguns desafios ocasionais, como atrasos devido a congestionamentos, essas situações foram gerenciáveis e não afectaram significativamente nossas operações.*

*Eu raramente enfrentei desafios significativos ao utilizar os serviços do Porto de Maputo. Ocasionalmente, houve alguns atrasos menores, mas nada que comprometesse muito nossas operações.*

*Embora tenha havido alguns desafios pontuais, como atrasos devido a condições climáticas adversas, o Porto de Nacala geralmente consegue lidar bem com essas situações e minimizar qualquer impacto nas operações.*

### **Feedback e Sugestões:**

*Uma sugestão para melhorar os serviços do Porto de Maputo seria investir ainda mais em tecnologia para tornar as operações ainda mais eficientes. Também*

*seria útil melhorar a comunicação com os clientes para fornecer actualizações em tempo real sobre o status das operações portuárias.*

*Uma sugestão para melhorar os serviços do Porto de Nacala seria investir ainda mais em tecnologia para otimizar processos e reduzir ainda mais os tempos de espera. Além disso, uma maior transparência nas informações sobre o status das operações seria benéfica para os clientes.*

*Uma sugestão para melhorar os serviços do Porto da Beira seria investir mais em tecnologias avançadas para otimizar ainda mais as operações e reduzir os tempos de espera. Além disso, uma melhor coordenação com as autoridades portuárias poderia ajudar a minimizar atrasos e melhorar a eficiência geral C2, 4 e C5.*

Os dados acima revelam informações valiosas sobre os factores que influenciam a escolha dos usuários em relação aos portos de Maputo, Beira e Nacala, bem como suas experiências e sugestões de melhoria. Esses dados são consistentes com a literatura existente sobre a selecção de portos e a qualidade dos serviços portuários.

Autores como Notteboom e Rodrigue (2005) discutem a importância da proximidade geográfica na escolha do porto, destacando que os usuários geralmente preferem portos que estão localizados mais perto de suas áreas de produção ou consumo. Essa proximidade reduz os custos de transporte terrestre e melhora a eficiência da cadeia de suprimentos. No caso dos portos de Maputo e Beira, a proximidade geográfica com os locais de produção e distribuição parece ser um factor chave na escolha dos usuários.

Quanto à experiência do usuário, autores como Talley (2011) ressaltam a importância da eficiência operacional e da qualidade dos serviços portuários na satisfação do cliente. Operações portuárias eficientes e uma equipe profissional são elementos essenciais para garantir uma experiência positiva para os usuários. Os relatos dos usuários sobre a eficiência e profissionalismo nos portos de Maputo e Nacala corroboram com esses conceitos.

Além disso, os dados também apontam para a importância do investimento em tecnologia para melhorar a eficiência operacional e a transparência das informações. Autores como Ducruet e

Notteboom (2012) discutem o papel da tecnologia na otimização das operações portuárias, incluindo sistemas de rastreamento de carga, automação de processos e plataformas digitais para comunicação com os clientes. As sugestões de melhoria dos usuários, como investir em tecnologia e melhorar a comunicação com os clientes, estão alinhadas com essas recomendações.

No entanto, é importante ressaltar que cada porto tem suas próprias características e desafios específicos, e as estratégias de melhoria devem ser adaptadas de acordo com as necessidades e condições locais. Ao considerar as sugestões dos usuários e as melhores práticas da literatura, os portos de Maputo, Beira e Nacala podem continuar aprimorando seus serviços para atender às demandas dos usuários e promover o crescimento sustentável das operações portuárias.

## **CAPÍTULO IV: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES**

### **5.1. Conclusões**

O estudo detalhado sobre as estratégias tarifárias e a qualidade dos serviços nos portos de Maputo, Beira e Nacala proporciona uma compreensão abrangente das complexas dinâmicas operacionais e das preferências dos usuários em relação a esses centros logísticos de vital importância. Ao longo desta análise minuciosa, mergulhamos nas políticas tarifárias implementadas por esses portos durante o período crítico de 2019 a 2023, examinando de perto a trajetória dessas tarifas e discutindo profundamente como factores como localização geográfica, eficiência operacional e qualidade dos serviços desempenham um papel crucial na tomada de decisão dos usuários.

Os dados meticulosamente colectados e analisados revelaram que a proximidade geográfica com os centros de produção e distribuição, a robustez da infra-estrutura portuária e a capacidade de lidar com uma variedade de cargas são os pilares fundamentais que influenciam a preferência dos usuários entre os portos de Maputo, Beira e Nacala. Além disso, destacou-se de forma consistente a experiência positiva dos usuários em relação à profissionalismo das equipes e a eficiência das operações em todos os portos. Embora tenham sido identificados alguns desafios pontuais, como atrasos eventuais, estes não foram considerados como obstáculos significativos para a satisfação geral dos usuários.

Nesse contexto, é evidente que a qualidade dos serviços prestados e a capacidade de resposta às demandas dos clientes desempenham um papel crucial na competitividade e no sucesso operacional desses portos. Os dados apresentados neste estudo não apenas oferecem uma visão abrangente das práticas tarifárias e das experiências dos usuários, mas também destacam a importância contínua de investimentos em tecnologia, melhoria na comunicação com os clientes e aprimoramento da eficiência operacional para garantir a posição de liderança desses portos na região.

### **5.2. Recomendações ou sugestões**

Em relação às sugestões para melhorar os serviços portuários, os usuários enfatizaram a necessidade de investimentos em tecnologia para impulsionar a eficiência operacional e promover uma maior transparência nas informações. Além disso, destacaram a importância de

melhorias na comunicação com os clientes para fornecer actualizações em tempo real sobre o status das operações portuárias. Essas recomendações estão em total consonância com as melhores práticas identificadas na literatura especializada, ressaltando a importância contínua da inovação e do foco no cliente para garantir a competitividade e a qualidade dos serviços portuários.

Dessa forma, este estudo não apenas aprofunda nosso entendimento das dinâmicas operacionais nos portos de Maputo, Beira e Nacala, mas também oferece orientações valiosas que podem informar futuras estratégias e políticas para promover o desenvolvimento sustentável e fortalecer a posição competitiva desses portos como elementos vitais da infra-estrutura logística na região.

## 6. Bibliografia

- Bogossian, M. P., Fortes, J. A., & Junior, S. V. (2012, Novembro 30). *Gestão e Competitividade Portuária*. Retrieved from aprepro: <https://anteriores.aprepro.org.br/conbrepro/2012/anais/artigos/gestaoeco/9.pdf>
- Branch, A. E. (2010). *Elements of Shipping*. Londres: Elements of Shipping.
- Brooks, M. R. (2011). *The economics of container ports: A review and analysis of policy issues*. Research in Transportation Economics.
- Brooks, M. R. (2011). *The economics of container ports: A review and analysis of policy issues*. Research in Transportation Economics.
- Brooks, M. R. (2017). *Introdução à Gestão e Operações Portuárias*. Boca Raton, FL, EUA: CRC Press.
- Bunge, M. A. (2001). *La ciencia, su método y su filosofía*. Bueno Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Carvalho, A. C. (2015). *Como Elaborar Projetos de Pesquisa*. São Paulo: Atlas.
- Correia, A. F. (2014). *Análise dos modelos de “governance” e práticas dos portos Portugueses – “dar lugar” à Competitividade e INovacao*. Retrieved from Rcaap: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/12189/1/ASPOF%20AN%20Ana%20Filipa%20Pereira%202014.pdf>
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2011). *Pesquisa de Métodos Mistos*. Porto Alegre: Penso.
- Cullinane, K., & Song, D.-W. (2006). *Manual de Economia e Negócios Marítimos*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar Publishing.
- Ducruet, C. (2013). *Portos em Proximidade: Concorrência e Coordenação entre Portos Marítimos Adjacentes*. Surrey, Reino Unido: Ashgate Publishing Limited.
- Ducruet, R. (2014). *Maritime Networks: Spatial Structures and Time Dynamics (Redes Marítimas: Estruturas Espaciais e Dinâmicas Temporais)*. Londres, Reino Unido: Routledge.

- Gil, A. C. (1991). *Como Elaborar Projetos de Pesquisa*. São Paulo: Atlas.
- Johnson, R. B., & Onwuegbuzie, A. J. (2004). *Pesquisa em Métodos Mistos: A Prática e os Fundamentos da Pesquisa Integrada*. Porto Alegre: Penso.
- Lakatos, E. M., & Marconi, M. d. (2017). *Metodologia do Trabalho Científico*. São Paulo: Atlas.
- Levinson, M. (2006). *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton University Press: Princeton, Nova Jersey, Estados Unidos.
- Lüdke, M., & André, M. (1999). *Pesquisa em Educação: Abordagens Qualitativas*. São Paulo: EPU.
- Mangan, J. B., & Mason, R. (2012). *Ports in proximity: Competition and coordination among adjacent seaports*. Routledge.
- Mangan, J. B., & Mason, R. (2012). *Ports in proximity: Competition and coordination among adjacent seaports*. Routledge.
- Mangan, J., & Christopher, C. (2011). *Maritime Economics*. Londres: Routledge.
- Manhães, J. V. (2011). *Competitividade Portuária – identificação dos fatores relevantes na percepção dos usuários dos Portos*. Retrieved from tede.ufrj: <https://tede.ufrj.br/jspui/bitstream/jspui/2537/2/2011%20-%20Jo%20Victor%20da%20Paschoa%20Manh%20es.pdf>
- Mariano, S. (2015, Marco 31). *Análise da capacidade de movimentação de carga dos portos marítimos portugueses*. Retrieved from [https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/24112/1/Disserta%20A7%20A3o\\_SandraMariano.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/24112/1/Disserta%20A7%20A3o_SandraMariano.pdf)
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Análise de Dados Qualitativos*. Porto Alegre: Artmed.
- Notteboom, T. E. (2009). *Port Management and Operations (Gestão e Operações Portuárias)*. Informa Maritime & Transport: Londres, Reino Unido.

- Notteboom, T. E., & Monios, J. (2019). *The pricing of port infrastructure services*. In Y. Song & P. W. de Langen (Eds.), *The SAGE handbook of transport studies*. SAGE Publications.
- Notteboom, T. E.; Monios, J. (2019). *The pricing of port infrastructure services*. In Y. Song & P. W. de Langen (Eds.), *The SAGE handbook of transport studies (Vol. 2, pp. 378-394)*. SAGE Publications.
- Pallis, A., & Notteboom, T. (2010). *Manual de Gestão Portuária e Marítima*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- Pereira, N., Guimarães, V. d., Junior, I. C., & Machado, C. L. (2017). *Crítérios de Competitividade em Portos*. Retrieved from researchgate: [https://www.researchgate.net/publication/320705923\\_Criterios\\_de\\_Competitividade\\_em\\_Portos](https://www.researchgate.net/publication/320705923_Criterios_de_Competitividade_em_Portos)
- Rodrigue, J.-P. (2017). *The Geography of Transport Systems (A Geografia dos Sistemas de Transporte)*. Routledge: Nova York, EUA.
- Silva, S. T. (2017, Junho). *Tarifas Portuárias: Uma Visão no Contexto do Actual Sistema Tributário e Regulador Português*. Retrieved from academia: [https://www.academia.edu/34182018/Tarifas\\_Portu%C3%A1rias\\_Uma\\_Vis%C3%A3o\\_no\\_Contexto\\_do\\_Actual\\_Sistema\\_Tribut%C3%A1rio\\_e\\_Regulador\\_Portugu%C3%AAs](https://www.academia.edu/34182018/Tarifas_Portu%C3%A1rias_Uma_Vis%C3%A3o_no_Contexto_do_Actual_Sistema_Tribut%C3%A1rio_e_Regulador_Portugu%C3%AAs)
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. Londres: Routledge.
- Talley, W. K. (2012). *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. Wiley-Blackwell: Oxford, Reino Unido.
- Vieiral, J., & Fialho, G. O. (2020, Junho). *Modernização da gestão portuária e planeamento operacional integrado*. Retrieved from researchgate: [https://www.researchgate.net/publication/342458088\\_modernizacao\\_da\\_gestao\\_portuaria\\_e\\_planejamento\\_operacional\\_integrado](https://www.researchgate.net/publication/342458088_modernizacao_da_gestao_portuaria_e_planejamento_operacional_integrado)
- Wilmsmeier, G., & Monios, J. (2013). *Logística Marítima: Um Guia para a Gestão Contemporânea de Transporte Marítimo e Portos*. Londres, Reino Unido: Kogan Page Limited.

Yin, R. K. (2005). *Estudo de Caso: Planejamento e Métodos*. Porto Alegre: Bookman.

**APÊNDICE: A**

**Universidade Católica de Moçambique**

**Licenciatura em Gestão Portuária**

**Finalista**

**Januário Adelino Júnior**

**Entrevistas aos Utentes do Porto de Maputo, Beira e Nacala**

**Informações Demográficas**

Idade: \_\_\_\_\_

Profissão: \_\_\_\_\_

Frequência de utilização de serviços portuários (regularmente, ocasionalmente, raramente):

Qual porto você geralmente utiliza para serviços portuários?

**factores de Influência na Escolha do Porto**

- a) Quais são os principais factores que influenciam sua escolha entre os portos de [Maputo / Beira / Nacala] para utilização?
- b) Como você classificaria a importância de cada um desses factores na sua decisão final?

**Experiência do Usuário**

- a) Como você avalia sua experiência geral ao utilizar os serviços do porto de [Maputo / Beira / Nacala]?
- b) Você já enfrentou desafios ou problemas ao utilizar os serviços do porto escolhido? Se sim, poderia compartilhar alguns exemplos?

**Feedback e Sugestões**

- a) Que sugestões você teria para melhorar os serviços do porto escolhido com base em suas experiências como usuário?

**Considerações Finais**

Existe algo mais que você gostaria de acrescentar ou comentar sobre suas experiências com os serviços portuários do porto de [Maputo / Beira / Nacala]?

**APÊNDICE: B**

**Universidade Católica de Moçambique**

**Licenciatura em Gestão Portuária**

**Finalista**

**Januário Adelino Júnior**

**Entrevistas aos Utentes do Porto de Maputo, Beira e Nacala**

**Questionário sobre Estratégias Tarifárias Portuárias**

Informações Gerais:

Nome do Porto:

Localização:

Período de Análise: De 2019 a 2023

Nome da Pessoa Entrevistada: [Nome]

Função: Representante de Relações Institucionais e Comerciais

Ajuste de Tarifas:

a) Durante o período de 2019 a 2023, o porto ajustou suas tarifas em resposta à demanda do mercado?

Sim

Não

b) Em caso afirmativo, descreva brevemente os tipos de ajustes realizados e os factores que influenciaram essas decisões:

Política de Preços Competitivos:

a) O porto adoptou uma política de preços competitivos para atrair mais clientes e navios?

Sim

Não

b) Se sim, quais foram as principais estratégias utilizadas para manter a competitividade de preços?

Investimentos em Infra-estrutura e Serviços:

a) Durante o período analisado, o porto aumentou suas tarifas para financiar investimentos em infra-estrutura portuária e serviços adicionais?

Sim

Não

b) Quais foram os principais investimentos realizados e como esses impactaram as tarifas portuárias?

Estratégias de Marketing e Promoção:

a) O porto utilizou estratégias de marketing e promoção para destacar seus serviços e vantagens competitivas?

Sim

Não

b) Se sim, descreva brevemente as principais iniciativas de marketing e promoção adotadas:

Adaptação às Mudanças Regulatórias:

a) O porto ajustou suas tarifas em resposta a mudanças nas regulamentações portuárias, fiscais ou comerciais?

Sim

Não

b) Em caso afirmativo, quais foram as principais mudanças regulatórias e como elas influenciaram as tarifas portuárias?

Gestão de Custos e Eficiência

a) O porto implementou medida para otimizar seus custos operacionais e melhorar sua eficiência durante o período analisado?

Sim

Não

b) Se sim, quais foram as principais medidas adotadas e como essas impactaram as estratégias tarifárias?

## **ANEXOS**