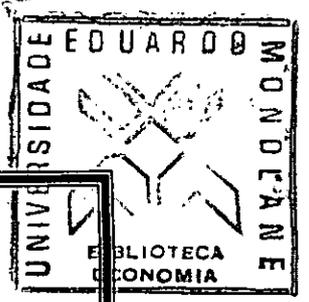


ECO
101

5 (679)

5-101



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE
FACULDADE DE ECONOMIA

TRABALHO DE LICENCIATURA EM ECONOMIA

PRIVATIZAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DA FORÇA DE
TRABALHO: IMPACTO ECONÓMICO E SOCIAL

CHITOQUIÇO, Jacinto Horácio Alexandre

MAPUTO, DEZEMBRO DE 2003

U. E. M. - ECONOMIA	
R. E.	20948
DATA	14 / 07 / 04
AQUIÇÃO	oferta
COTA	

Í N D I C E

1. INTRODUÇÃO.....	01
2. PROBLRMA DE ESTUDO E APRESENTAÇÃO DE HIPÓTESE.....	04
2.1 PROBLEMA DE ESTUDO.....	04
2.2 HIPÓTESE.....	04
3. DELINEAMENTO DA PESQUISA E METODOLOGIA ADOPTADA.....	04
4. REVISÃO DA LITERATURA E CONCEITOS BÁSICOS.....	05
5. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	12
5.1 PERÍODO COLONIAL.....	12
5.2 PERÍODO PÓS-INDEPENDÊNCIA.....	14
6. REESTRUTURAÇÃO DOS PORTOS E CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE E SEUS OBJECTIVOS.....	17
6.1 AS UNIDADES TÉCNICAS COMO INSTRUMENTOS DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO DE REESTRUTURAÇÃO DOS CFM.....	20
6.2 AS ANTIGAS E AS NOVAS FUNÇÕES DA EMPRESA CFM, COMO CONSEQUÊNCIAS DA REESTRUTURAÇÃO.....	21
6.3 OS CRITÉRIOS DE PARCERIA.....	24
6.4 RESULTADOS PROVISÓRIOS DA REESTRUTURAÇÃO DOS CFM.....	25
7. RAZÕES DA REESTRUTURAÇÃO DOS PORTOS E CAMINHOS DE FERRO.....	27
8. IMPACTO ECONÓMICO DA PRIVATIZAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO.....	28

8.1 ANÁLISE DO DESEMPENHO ECONÓMICO DOS CFM NO PERÍODO DE 1995 A 2001.....	29
8.2 ANÁLISE DA ESTRUTURA FINANCEIRA DOS CFM EM 2001.....	34
9. IMPACTO SOCIAL DA PRIVATIZAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO.....	39
9.1 SITUAÇÃO MACRO-ECONÓMICA MUNDIAL, REGIONAL (SADC) E NACIONAL.....	39
9.2 CARACTERÍSTICAS DO MERCADO NACIONAL DE TRABALHO.....	42
9.3 CARACTERÍSTICAS DOS TRABALHADORES EXCEDENTÁRIOS E CONSEQUÊNCIAS SOCIAIS.....	44
10. REINSERÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL DOS TRABALHADORES DESVINCULADOS.....	53
10.1 ACCÕES PROGRAMADAS PARA A REINSERÇÃO SÓCIO-LABORAL DOS DESVINCULADOS.....	53
10.2 ANÁLISE DAS ACCÕES REALIZADAS NO ÂMBITO DA REINSERÇÃO SÓCIO-LABORAL DOS EXCEDENTÁRIOS E SEUS EFEITOS.....	57
11. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	59
BIBLIOGRAFIA	64
ANEXOS.....	65

Luís António
Am. J. M.

A. J. P.

AGRADECIMENTOS

Estes agradecimentos são dirigidos especialmente para toda a minha família que me apoiou em momentos difíceis, tendo me encorajado sempre a não desistir até concluir a presente Licenciatura. Dirijo estes agradecimentos em particular, à minha esposa Raquelina Bernardo Chivure e aos meus filhos, em especial para Eduardo Sérgio Chitoquiço, e meus cunhados.

Agradeço igualmente a forma coerente e sábia como o Senhor Professor Doutor Salomão Munguambe, meu Tutor, orientou a elaboração do presente Trabalho de Licenciatura.

Estes agradecimentos estendem-se a todos os meus colegas e amigos que directa ou indirectamente contribuíram para o alcance deste grande objectivo. Agradeço, também, ao Gabinete de Comunicação e Imagem dos Caminhos de Ferro de Moçambique e do seu Director, Senhor Doutor António Libombo pelo inestimável apoio que me concederam. Agradeço também o Senhor Engenheiro Emílio, do Centro de Promoção de Investimentos (CPI) pelo apoio oferecido. Estendo estes agradecimentos a todas as instituições e pessoas singulares que me ofereceram o seu apoio.

Ao pessoal da Biblioteca um grande abraço.

1. INTRODUÇÃO

O processo de privatizações em Moçambique tem levantado muitas preocupações, não só por parte dos trabalhadores directamente afectados, mas também no que toca a diversas instituições, organizações não governamentais e o próprio Governo. Foi reconhecendo os problemas provocados pelo processo que em 1995 o Governo, apoiado pelo Banco Mundial, resolveu fazer um estudo de avaliação do impacto da transferência de grande parte das empresas estatais para o sector privado, em 1995. Do estudo efectuado constatou-se que as questões laborais relacionadas com as privatizações (em particular os despedimentos em massa de trabalhadores) eram temas incontornáveis nos meios de comunicação social e nos sindicatos.

“O cenário mais comum, nestas circunstâncias tem sido o de que as camadas menos qualificadas e de baixa formação profissional é que sofrem as consequências das reduções de mão-de-obra, camadas essas com poucas perspectivas de voltarem a encontrar emprego no sector formal. Esta situação crítica é exacerbada por uma variedade de políticas que vão desde a alta de preços, para aquisição de produtos de primeira necessidade, até a habitação” (Documento do Governo e Banco Mundial, 1996:2).

A empresa Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) iniciou há anos, um profundo processo de forma institucional nomeadamente, à reestruturação empresarial, a racionalização da força de trabalho e de activos, a concessão à gestão privada dos sistemas de portos e caminhos de ferro e a diversificação de actividades.

A reestruturação dos CFM tem em vista alcançar certos objectivos. Com base no Contrato-Programa assumido entre o Governo e o Conselho de Administração da empresa, os objectivos traçados, são os seguintes:

- Promover e desenvolver infra-estruturas ferro-portuárias e serviços;
- promover e desenvolver actividades de transportes e logística através da participação crescente do sector privado na operação e gestão dos sistemas ferro-portuários;

- Envolvimento associado entre CFM e o sector privado, na operação dos sistemas ferro-portuários de forma sustentável, segura, eficiente e proveitosa para o transporte de passageiros e carga e prestação de serviços portuários (os CFM vão participar como sócios minoritários, detendo 30 a 33% das acções nos sistemas concessionados e deverão desempenhar o seu papel de defensores do interesse público nessas concessões, o sector privado vai deter 51% e outros interessados nacionais e estrangeiros 16-19%);
- Maximizar a racionalização dos seus activos (financeiros, materiais, humanos, etc.);
- Operar alguns terminais que não serão concessionados;
- Diversificar actividades, abrangendo as áreas de turismo, construção civil, gestão e imobiliária e transporte aéreo;
- Criar novos postos de trabalho;
- Promover actividades sociais, culturais e desportivas.

Quando há vários objectivos traçados, surgem problemas relacionados com a incompatibilidade de uns em relação aos outros, portanto, a realização de uns podem inviabilizar a realização de outros. Outro aspecto relaciona-se com hierarquização dos objectivos para a determinação dos objectivos prioritários, e dos objectivos que podem ser realizados simultaneamente. É necessário a determinação dos instrumentos através dos quais esses objectivos serão realizados (em alguns casos, os instrumentos não estão claramente identificados). É fundamental, também, a transformação desses objectivos em actividades concretas que serão accionadas através destes instrumentos. É muito importante ter em conta que a quantidade dos objectivos não deve ser superior a dos instrumentos, sob pena de a concretização de tais objectivos fracassar. A concretização dos objectivos traçados depende, do ambiente institucional e macro-económico prevaletentes.

A conjuntura económico-social, quando o processo de desvinculação começou em 2001, era caracterizada por um crescimento do Produto Interno Bruto de 14.8%, por uma forte pressão inflacionária na ordem de 21.9%, por uma subida das taxas de juro de

empréstimos bancários e uma descida das taxas de juro dos depósitos a prazo, por uma acentuada depreciação de 36.1% do Metical face ao Dólar americano, por um crescimento do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) que atingiu 144.3 contra 118.4 de 2000 e pelo aumento dos preços dos produtos energéticos por um lado. Por outro lado, os salários reais caíram e o poder de compra dos consumidores declinou.

A par de outros programas da reforma institucional, o programa da racionalização da força de trabalho nos CFM mexe com a sensibilidade de muita gente, desde os trabalhadores abrangidos, seus familiares até instituições estatais e organizações não governamentais, devido às consequências, principalmente sociais negativas daí resultantes. A maior parte dos trabalhadores desvinculados tem um nível académico-profissional muito baixo. Estes trabalhadores terão imensas dificuldades de encontrar novo emprego dadas as suas características em termos de idade, o baixo nível de escolaridade e a capacidade actual muito limitada do mercado de trabalho em oferecer emprego.

A implementação do programa de apoio à reinserção sócio-profissional está aquém do planificado, como veremos. Por isso, como afectado pelo processo e como um interessado em saber mais do que foi programado, do que foi feito e está ainda sendo feito, resolvi encetar um estudo independente do que está sendo realizado pelas instituições directa ou indirectamente envolvidas, talvez para levar a debate este tema que é tão actual e candente.

O presente trabalho está dividido em onze capítulos. Os primeiros quatro capítulos debruçam-se sobre os objectivos do trabalho, o problema do estudo, delineamento da pesquisa, metodologia adoptada, revisão da literatura e explicação de conceitos utilizados. No quinto capítulo, apresentam-se os antecedentes históricos dos CFM, desde a sua criação, a sua evolução até ao seu figurino actual. O sexto capítulo apresenta a reestruturação dos CFM em todas as suas vertentes. O sétimo capítulo foi reservado à análise das razões da reestruturação da empresa. Os capítulos oito e nove fazem uma

análise do impacto económico e social da privatização e racionalização da força de trabalho. O capítulo dez debruça-se sobre o programa de apoio à reinserção sócio-profissional para a mitigação dos efeitos negativos deste processo. Finalmente, no capítulo onze estão as conclusões e as devidas recomendações.

Os objectivos deste trabalho são, nomeadamente, analisar, discutir e mostrar prováveis implicações económicas e sociais que a política de privatizações e racionalização da força de trabalho na empresa CFM pode provocar.

2. PROBLEMA DE ESTUDO E APRESENTAÇÃO DE HIPÓTESE

2.1 Problema de estudo

Que consequências económicas e sociais a Privatização dos CFM e Racionalização da sua Força de Trabalho podem provocar à empresa e aos trabalhadores considerados excedentários e suas famílias?

2.2 Hipótese

A maior parte dos trabalhadores excedentários dos CFM têm níveis académico-profissionais mais baixos e estão incluídos nos grupos salariais mais baixos. Por isso, o impacto social negativo será mais elevado do que noutros trabalhadores com maiores níveis académico-profissionais e o seu bem-estar social vai declinar.

3. DELINEAMENTO DA PESQUISA E METODOLOGIA ADOPTADA

Na prossecução dos objectivos definidos no âmbito deste trabalho, a pesquisa será essencialmente bibliográfica e a metodologia a ser usada consiste na leitura de

documentos, relatórios, livros, revistas, que versam sobre o tema em apreço, com o intuito de encontrar factos, causas e efeitos relacionados com o problema do estudo. Para tal recorreremos à pesquisa descritiva, embora sem muito rigor. Iremos, também, entrevistar alguns trabalhadores escolhidos ao acaso e alguns dirigentes dos CFM para recolhermos as suas opiniões e sentimentos acerca do processo de reforma institucional.

4. REVISÃO DA LITERATURA E CONCEITOS BÁSICOS

Pretendemos aqui explanar os conceitos básicos relevantes relacionados com o Tema do presente Trabalho de Licenciatura. Também iremos tecer algumas considerações sobre o que existe na literatura sobre a questão e confrontar com o que está a acontecer na realidade.

“O termo **privatização** tem sido usado para referir a passagem de qualquer actividade do sector público para o sector privado . Isso envolve nada mais que a introdução de capital privado ou técnicas de gestão privada, no sector de actividade pública” (Hemming e Mansoor 1992:6 traduzido). Este conceito sugere a ideia de que a privatização compreende somente a aplicação de recursos financeiros e materiais ou a aplicação do know how, sem que o património passe para propriedade privada.

As Nações Unidas, referem que a **privatização** pode ser a transferência de três tipos de direitos do Estado para o sector privado, nomeadamente, os direitos de propriedade, direitos operacionais e os direitos de desenvolvimento. Dependendo da forma escolhida, o sector privado pode adquirir qualquer um destes direitos ou uma combinação deles (United Nations, 1995:63). Esta definição é mais abrangente porque, além de o sector privado adquirir, em separado cada um dos direitos, pode adquirir a combinação desses direitos.

Vuylsteke (1992:1), refere que a **privatização** é a introdução de forças do mercado numa economia; nestes termos, a privatização cobre mais especificamente a transferência das empresas estatais com orientação comercial, actividades ou activos produtivos do Estado para o sector privado quer no seu todo, quer parcialmente, de modo que haja o controle efectivo do privado na gestão. Este conceito é partilhado por Fundanga e Mwaba (1998:1) e por Nikeri, Nellis e Shirley (1992:14) (Jossene, Luís. 1999:2, Trabalho de Licenciatura). Esta abordagem é mais abrangente na medida em que é tida como a transferência de empresas estatais (subentende-se a transferência do próprio património físico, também). Para o caso da Empresa CFM, a privatização abrange somente a gestão dos sistemas ferro-portuários, permanecendo propriedade do Estado todo o património da empresa.

Mussenguê, Mafalda (Trabalho de Licenciatura, 1996:3), afirma que “A **privatização** requer mudanças ao nível da empresa, nomeadamente da forma de propriedade, no relacionamento entre o patronato e trabalhadores, nos direitos e deveres do trabalhadores, nos estatutos e na estratégia e política da empresa. Ela pode assumir diferentes formas:

- a) a alienação ou venda total ou parcial do património, em que todos os direitos passam para o sector privado;
- b) a celebração de contratos de gestão, em que o risco se mantém do Estado mas a gestão é contratada no sector privado;
- c) a cessão de exploração e de arrendamento, em que a entidade privada arca com todos os riscos inerentes ao negócio;
- d) a compra de acções em empresas públicas por parte do sector privado, o que representa novo investimento.”.

Políticas de ajustamento, “A escolha de políticas de ajustamento das sociedades a seu ambiente, em conformidade com as necessidades humanas, tem estado presente na história das instituições, mesmo nos Estados Liberais. O próprio liberalismo não deixa de ser uma opção política: sempre há um mínimo de normas relativas à segurança, à sobrevivência do mercado e à regulação das acções do Estado na economia. As adaptações dos indivíduos e das instituições a seu ambiente pode dar-se em detrimento de

outros grupos ou ocorrer de forma incorrecta, diante das imperfeições de mercado. Cabe ao Estado regular a acção dos agentes económicos e agir no sentido de maximizar o bem-estar social... A insegurança aumenta os custos e os riscos, diminuindo a taxa de lucro médio da economia.”(Nali de Souza, 1993:205). Esta definição não está clara porque ela não focaliza os aspectos concretos, tais como, os preços de mercados para atingir a estabilidade macro-económica. O ajustamento estrutural que o Banco Mundial preconiza engloba a passagem de empresas estatais para privados, a liberalização dos preços e dos mercados e redução do défice orçamental.

→ “Num país como Moçambique, o ajustamento estrutural terá um impacto significativo na força de trabalho... Isto resulta principalmente da redução do emprego na Administração Estatal sobredimensionado e nas empresas estatais ineficientes e paralisadas. Afirma-se com frequência que a privatização implica ajustamentos e redução massiva de trabalhadores. Este estudo constatou a existência de elevados índices de subemprego em várias empresas estatais. Nestas empresas há trabalhadores que só vão ao serviço para não perderem as suas regalias. Milhares de trabalhadores recebem salários sem fazerem praticamente nada, o que representa um grande desperdício de recursos financeiros do Estado. Desta forma a privatização **não** deve ser considerada como **causa** do aumento do desemprego, ela simplesmente traz à superfície o que por vários anos foi desemprego **camuflado/oculto**. Este desemprego sustentado constitui de facto um programa social muito oneroso (Estudo do Governo e Banco Mundial, 1996:2).

“**Restruturação empresarial** é a componente estrutural que implica a formação de uma holding que irá gerir as participações sociais nas diversas joint-ventures que os CFM irão corporizar com os seus parceiros e as participações que tiverem noutros empreendimentos (Xitimela Nr. 10, 2001:21).

Racionalização da força de trabalho é um processo de redução da força de trabalho, considerada excedentária, numa determinada empresa com o objectivo principal de se

atingir uma dimensão óptima que leve a mesma a atingir níveis consideráveis e aceitáveis de produtividade do trabalho, competitividade e eficiência económica e financeira.

“**Trabalhador excedentário** é, por conseguinte, aquele que, de acordo com essa decisão, não reúne condições técnico-profissionais para as exigências tanto dos concessionários como dos CFM num quadro em que a empresa se encontre reestruturada e racionalizada.” (Xitimela Nr. 12, 2002:24). Na prática, o que acontece é que há trabalhadores que mesmo reunindo os requisitos técnico-profissionais, foram considerados excedentários. Contudo, pode ser compreensiva a atitude das autoridades que superintendem este processo, uma vez que também pode ser considerado trabalhador excedentário aquele que mesmo reunindo tais condições técnico-profissionais, porém, o novo quadro do pessoal não comporte todos os trabalhadores existentes. Por isso deve haver outros critérios que complementem este conceito.

“**Reforma antecipada**, significa rescisão do contrato de trabalho antes de um trabalhador atingir a idade definida por lei para ser reformado (60 anos se for homem ou 55 se for mulher). A Reforma antecipada, nos termos do Nr. 3 do artigo 237 do Estatuto Geral do Funcionários do Estado (E.G.F.E), é determinada por “**reorganização dos serviços e condições objectivas**”, neste caso específico dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. – CFM, significa o actual **processo de reestruturação da empresa**”.

“**Reinserção sócio-profissional**” dos trabalhadores excedentários é a linha de força da acção dos CFM no âmbito do programa em curso. O objectivo da empresa é garantir que os trabalhadores que não possam continuar tenham uma nova oportunidade. Nesta perspectiva, incentivam-se diversas actividades, orientando-os na adopção de opções como a criação de micro empresas, apoio em formação para reemprego e condições materiais para o trabalhador excedentário beneficiar de programas de reinserção sócio-profissional (Xitimela Nr. 10, 2001:37).

Auto-emprego, para efeitos do estudo realizado e acções a implementar, significa a

criação de empresas e/ou a execução de actividades no sector informal para assegurar a sobrevivência. O auto-emprego inclui actividades nos sectores do comércio (banca fixa nos mercados, vendedores ambulantes, barracas), produção de blocos, carpintaria, alfaiataria e serviços de cabeleireiro, sapateiros, reparação mecânica, entre outras actividades (Xitimela Nr. 12, 2002:49).

Diferença entre as categorias auto-emprego e micro-empresa, a distinção entre estas duas categorias reside no âmbito da sua actuação. A micro-empresa tem de ser formalmente constituída enquanto que na categoria de auto-emprego estão incluídas actividades no sector informal (Xitimela Nr. 12, 2002:50).

Processo de aconselhamento, o aconselhamento resulta da necessidade de se reduzir o impacto negativo derivado da perda de emprego por parte dos trabalhadores excedentários e consiste na explicação das várias alternativas de enquadramento profissional estabelecidas a partir da formação profissional e do potencial do auto-emprego resultante da compensação. A sessão de aconselhamento é feita com suporte de um psicólogo da UTFT (Unidade Técnica da Força de Trabalho) dos CFM e de técnicos do consórcio associados à formação (Xitimela Nr. 12, 2002:46).

Força de trabalho é um conjunto de capacidades físicas e intelectuais que os homens têm e que as aplicam conscientemente na produção de diversos bens e serviços para a satisfação das suas necessidades. Geralmente, os trabalhadores vendem a sua força de trabalho aos donos de empresas a fim de ser aplicada na produção de bens ou serviços.

Da análise feita à literatura e estudos sobre a privatização de empresas públicas (ou estatais), a maioria dos autores defende que as privatizações promovem a eficiência económica e financeira, permitem o aumento da produtividade do trabalho, o aumento da produção e qualidade do produto, aumentam a competitividade das empresas privatizadas, por um lado. Por outro lado, isto tudo vai contribuir para o aumento das receitas do Estado, haverá diminuição do défice orçamental e vão contribuir para a

estabilidade macro-económica. Contudo, quase todos os autores (da literatura analisada) são unânimes em afirmar que as privatizações provocam despedimentos em massa dos trabalhadores. Estes despedimentos provocam o aumento do desemprego com consequências sociais negativas, nomeadamente, a diminuição do bem-estar social dos trabalhadores, das suas famílias e da sociedade em geral. Mesmo os trabalhadores que ficam nessas empresas privatizadas não se sentem satisfeitos.

A privatização e racionalização da força de trabalho dos CFM trouxe benefícios em termos do desempenho económico da empresa como veremos a diante. Mas, as consequências sociais da privatização e racionalização da força de trabalho são negativas para a maioria dos trabalhadores abrangidos. É por essa razão que a empresa, reconhecendo a existência do impacto social negativo da racionalização da força de trabalho, estabeleceu um programa de apoio à reinserção sócio-profissional para a redução desse impacto social negativo.

Um estudo recomendado pelo Governo e Banco Mundial, revela que cerca de 74% dos trabalhadores das empresas privatizadas estão insatisfeitos principalmente por questões relacionadas com os salários, por um lado, e por um ambiente de trabalho quase de exploração do homem pelo homem, por outro lado (vide tabela I, em anexo).

A dado passo o estudo concluiu que: "A principal razão de insatisfação está relacionada com os salários. Nas empresas privatizadas, os novos gestores imprimiram um ambiente de trabalho muito mais disciplinado, o que tem resultado em maior segurança e diminuição de furtos para complementar os seus salários. Apesar de algumas empresas privatizadas terem introduzido ligeiros aumentos de salários, a grande maioria ainda não o fez. Em várias empresas privatizadas foi constatado o que se pode considerar de condições de trabalho de exploração dos trabalhadores, o que requer uma investigação ainda mais aprofundada. Pelo menos uma empresa banuiu a representação sindical" (Avaliação do Impacto e Eficiência de Reestruturação de Empresas, 1996:17, estudo do Governo e Banco Mundial).

“Em termos de efeitos directos da privatização sobre os entrevistados, as impressões obtidas eram nebulosas. Nas empresas privatizadas cerca de 1/5 afirmaram terem beneficiado da privatização enquanto que mais de metade não tinham certeza... Quanto à justeza, de como o processo de privatização foi aplicado ou deveria ser aplicado, mais uma vez havia uma grande apreensão por parte dos trabalhadores das empresas estatais dos quais mais de metade (54%) achavam que não seria aplicado com justiça para todos os trabalhadores...”(Avaliação do Impacto e Eficiência de Reestruturação de Empresas, 1996:19, Estudo do Governo e Banco Mundial).

Por seu lado, Luís Jossene, no seu trabalho de licenciatura afirma que: “O impacto das privatizações está patente, em geral, nos casos apresentados que se traduzem em aumento: i) de investimentos, ii) da eficiência produtiva das empresas privatizadas, iii) da produção, iv) do bem-estar dos trabalhadores (apesar de alguns despedimentos) e v) do emprego, como resultado de novos investimentos. Isto resulta de privatizações bem executadas... Há, no entanto, efeitos das privatizações sobre os trabalhadores que devem ser tratados com profundidade. Por exemplo, as reivindicações dos trabalhadores para manter o emprego e suas regalias são consideradas, por vezes, como problemas que entram a privatização. No entanto, alguns governos reconhecendo os direitos dos trabalhadores, preparam com antecedência pacotes de compensação aos trabalhadores das empresas a privatizar, independentemente se esses trabalhadores serão ou não absorvidos pelo novo proprietário. Outros criam condições de emprego para os trabalhadores que serão despedidos de algumas empresas previamente identificadas no âmbito da privatização (Nankani, 1992:10). Por isso, a diminuição eventual do emprego é um dos efeitos imediatos da privatização que pode afectar os trabalhadores (Jossene, 1999:9, Trabalho de Licenciatura).

Mafalda Mussengue mostra que: “ O conhecimento do impacto da privatização é ainda limitado, porque os resultados da privatização são difíceis de avaliar a curto prazo e os objectivos são fixados de forma não clara e ambígua; por exemplo, o objectivo de promover eficiência económica fomentando o bom funcionamento dos mercados e a

competição, é bastante geral dificultando a medição do grau do seu alcance. As dificuldades agravam-se pelo facto de que os objectivos da privatização são por vezes contraditórios, colocando problemas adicionais para a avaliação do seu alcance (Mafalda Mussengue. Trabalho de Licenciatura, 1996:6).

A análise destes factos e argumentos, leva-nos a concluir que, de todas as maneiras, há um impacto social mais negativo que positivo resultante do processo de privatização de empresas que leva ao aumento substancial do desemprego real. Esta situação provoca a diminuição do consumo e da procura agregada via redução do rendimento disponível, assim como a redução das receitas fiscais o que pode tornar mais deficitário o Orçamento Geral do Estado (*ceteris paribus*).

5. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

5.1 Período Colonial

“A ideia de construção de um Caminho de Ferro para Lourenço Marques(LM) remonta desde 1870, tendo sido a linha do Porto de Lourenço Marques à fronteira de Transvaall, a primeira a ser construída, com objectivo de servir de porta segura de acesso ao mar” (Xitimelas 8-9, 1999/2000:98). Para a concretização desta ideia foi criada a Companhia dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaall, com sede em Lisboa. As principais actividades da companhia eram:

- Transporte ferroviário de bens e pessoas; e
- Manuseamento de carga.

No período colonial a Direcção dos Serviços de Exploração dos Transportes, era Repartição do Estado, com orçamento inscrito no orçamento do Estado, embora com autonomia administrativa e financeira, com receitas e despesas próprias.

Por diploma legislativo n.º 315, de 22 de Agosto de 1931, foi aprovada a organização da Direcção dos serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique. Esta Direcção orientava-se pelos princípios da economia comercial.

Os Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique constituíam uma empresa industrial do Estado, competindo-lhes, entre outras, as seguintes funções:

- Promover e executar, segundo a orientação do Governo Colonial, o estudo e a construção dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia, e o estabelecimento de quaisquer outros meios de transporte em comum, em ligação com as explorações ferroviárias;
- Explorar comercial e industrialmente os portos e caminhos de ferro da colónia e, em condições e casos especiais, outros meios de transporte em comum.

A Administração dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique estava sob autoridade de um Governador Geral, e era exercida pelos seguintes organismos:

- Conselho de Administração;
- Conselho Fiscal;
- Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro, em todas as redes;
- Divisão de Estudos e Construção.

No que concerne à Direcção dos serviços, refira-se que era órgão que executava as deliberações do Conselho de Administração e que compreendia:

- Os Serviços Centrais;
- A Divisão de Finanças e Aprovisionamentos;
- A Divisão de Estudos e Construção;
- A Divisão de Inspeções de Exploração.

A designação Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique, veio a ser alterada pelo Diploma Legislativo 436, de 10 de Abril de 1935, passando a Direcção

dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, incluindo assim os serviços de administração, construção e exploração dos portos, caminhos de ferro, portagem e carreiras regulares de transportes, ou sua fiscalização, quando explorados por empresas particulares. Nesta Direcção, a estrutura orgânica dos CFM alterou-se, deixando de existir um Governador Geral, mas mantendo-se um Conselho de Administração, um Conselho Fiscal e uma Direcção dos Serviços (Xitimela Nr.8/9, 2000:98-99).

5.2 Período pós-independência

Por Diploma Nr. 82/76, de 6 de Abril, foi criada a Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro, integrada no Ministério dos Transportes e Comunicações, de modo a permitir um maior controlo económico e político do Estado sobre os portos e caminhos de ferro. Os CFM exercem a sua actividade sob tutela do Ministério dos Transportes e Comunicações, que estabelece a política a ser seguida na área dos transportes, tendo em conta os objectivos do Programa do Governo. Esta mudança visou dar uma maior dinâmica a esta instituição, mas sempre na perspectiva de servir mais e melhor a economia nacional.

O período pós-independência é caracterizado por uma reorganização total da Administração dos Portos e Caminhos de Ferro, tendo sido desde logo extinto o Conselho de Administração dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro. Em sua substituição, foi criado o Conselho Geral (órgão de gestão) juntamente com os que se seguem:

- Conselho Directivo do Norte;
- Conselho Directivo do Centro;
- Conselho Directivo do Sul.

De 1974-1980, houve fuga de técnicos qualificados o que implicou a queda da eficiência, produtividade e competitividade da empresa. O encerramento da fronteira com a Rodésia do Sul levou a queda de receitas nos portos de Maputo e Beira. Para reverter a situação,

nos meados dos anos 80, os CFM investiram na formação de recursos humanos a todos os níveis.

A integração dos estivadores, outrora pertencentes à Associação ou Sindicato dos Estivadores de Moçambique, provocou um aumento significativo da força de trabalho empregue e constituiu maiores encargos financeiros para a empresa, por um lado. Por outro lado, significava uma estabilidade social relativa dos trabalhadores, porque os rendimentos ganhos já eram regulares, independentemente de haver ou não trabalho na empresa. A integração, dirigida pelo Estado, dos estudantes, finalistas ou não, afectou em grande medida os C.F.M., pois, contribuiu para o aumento da força de trabalho que já era demasiada para as operações ferroviária e portuária dessa altura. Estes fenómenos provocaram uma baixa de produtividade e subemprego.

Enquanto o número de trabalhadores ferro-portuários aumentava devido às políticas do Estado para redução do desemprego, o volume do tráfego diminuía em flecha, como resultado da reacção provocada pela implementação das sanções decretadas pelas Nações Unidas contra os regimes minoritários de Ian Smith da Rodésia do Sul e do Apartheid da África do Sul.

Com a independência do Zimbabwe o tráfego foi recuperado até aos finais dos anos 80, rentabilizou-se o terminal de contentores de Nacala, a linha férrea Nacala-Cuamba, a linha de Machipanda e grande parte da linha de Limpopo e realizou-se parte significativa do projecto do desenvolvimento do Porto da Beira.

Na segunda metade da década 80, começa a mudança do sistema económico, de uma economia centralizada para uma economia de mercado.

Em 1985, Moçambique aderiu ao Banco Mundial (BM) e ao Fundo Monetário Internacional (FMI), tendo introduzido o Programa de Reabilitação Económica (PRE) e

mais tarde o Programa alargou-se à componente social (PRES) e ditou a necessidade de reestruturar as empresas do Estado incluindo o sistema ferro-portuário.

A necessidade de reforçar o sistema ferro portuário nacional, tendo em conta as medidas decorrentes da implementação do Programa de Reabilitação Económica (PRE), o que ditou a criação, em 1989, a Empresa Nacional de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.E.

Os CFM, como Empresa Estatal, representaram o instrumento essencial através do qual o Estado assumia a função de direcção e impulso da economia nacional e englobava todos os portos, os CFM-Sul, os CFM-Centro e os CFM-Norte.

Quanto à sua estrutura orgânica, os CFM passaram a ter os seguintes órgãos de gestão:

- Direcção;
- Conselho de Direcção;
- Assembleia de Trabalhadores.

O processo de reestruturação dos CFM é impulsionado, a partir de 1993, com transformação da Empresa Nacional de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.E em Empresa Pública, através do Dec. Nr. 40/94 de 13 de Setembro. Os Portos e Caminhos de Ferro, E.P. constituem pessoa colectiva de direito público, criados para a prossecução de interesses públicos, satisfazendo as necessidades de mobilidade e deslocação de pessoas e bens contribuindo para o equilíbrio e melhoramento da Balança de Pagamentos do país, para além de funcionarem como geradores de emprego. Os principais órgãos desta empresa são (extracto da revista Xitimela Nrs. 8-9, 2000:98-101):

- O Conselho de Administração, órgão encarregue de assegurar o desenvolvimento da Empresa;
- O Conselho Fiscal, com a responsabilidade de fazer a fiscalização da actividade desenvolvida.

6. REESTRUTURAÇÃO DOS PORTOS E CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE E SEUS OBJECTIVOS

O ajustamento estrutural imposto pelas instituições de Breeton Woods teve como consequências a determinação de uma política económica coerente com os objectivos do ajustamento estrutural, nomeadamente, introdução da economia de mercado, a liberalização do comércio e a reestruturação das empresas do Estado e sua privatização, a fim de aumentar a competitividade e a produtividade da economia.

Em conformidade com as Nações Unidas, a **privatização** faz parte do processo de ajustamento estrutural cujo objectivo geral é de alcançar a eficiência económica. Ela deve envolver a redefinição de normas pelo Estado, ela é um processo político, embora deva ser levado a cabo como um exercício económico (United Nations 1995:13, traduzido).

Ainda de acordo com as Nações Unidas, diferentes países têm prioridades diferentes na ordenação dos objectivos da privatização, em conformidade com a sua situação política, social e económica. Também afirma que os objectivos da privatização podem, frequentes vezes, entrar em conflito, uma vez que o alcance de um pode inviabilizar a realização de outro.

Nali de Souza (1993:205), refere que: "As adaptações dos indivíduos e das instituições a seu ambiente pode dar-se em detrimento de outros grupos ou ocorrer de forma incorrecta diante das imperfeições do mercado". Apesar de ela não se referir tacitamente a cerca dos objectivos da privatização, realça o conflito de interesses entre os indivíduos e as instituições. As instituições e os indivíduos têm objectivos a concretizar. São, portanto, esses objectivos que podem estar em conflito.

Os CFM há muito tempo que vinham se confrontando com os fenómenos de excesso de trabalhadores, redução dos volumes do tráfego e elevados encargos financeiros (a empresa foi duramente atingida pela guerra civil dos 16 anos, tendo destruído parte

importante das suas infra-estruturas e tendo perdido uma parte significativa dos seus melhores quadros). Esses fenómenos provocaram a queda de competitividade da empresa a nível interno, regional e internacional, ineficiência económica e inviabilidade económico-financeira. Assim, para reverter esta situação, a empresa está a empreender um profundo processo de reestruturação empresarial, de racionalização da força de trabalho excedentária e da sua reinserção sócio-profissional, com vista a tornar o sistema de transporte ferro-portuário, moderno, competitivo, eficiente, orientado para o mercado e financeiramente viável.

Em conformidade com o artigo 6 da Lei n.º 15/91 de 3 de Agosto, a reestruturação do sector empresarial do Estado tem em vista alcançar os objectivos de:

- Promover alterações profundas de tecnologias e de organização de modo a aumentar a eficiência e competitividade das empresas;
- Modernizar as técnicas de gestão, aumento da produtividade de trabalho, e incentivar a elevação das qualidades profissionais dos técnicos e trabalhadores nacionais;
- Elevar a qualidade dos produtos e serviços prestados, aumentar e diversificar a sua oferta por forma a contribuir para melhoria dos abastecimentos e do funcionamento dos mercados e para o aumento das exportações;
- Atrair investimentos privados nacionais e estrangeiros que permitam recapitalizar as empresas, reabilitando-as ou ampliando as suas capacidades de produção e de prestação de serviços e implantar novas capacidades produtivas e de serviços, abrindo acesso a novos mercados;
- Criar condições para o desenvolvimento do mercado de capitais;
- Gerar receitas para o Estado e;
- Alargar o acesso dos cidadãos em geral e dos trabalhadores em particular à titularidade de participações sociais nas empresas.

Neste contexto, a Empresa Nacional de Portos e Caminhos de Moçambique, Empresa Estatal (EE) transformou-se em Empresa Pública (EP), a partir de Janeiro de 1995,

através do Decreto nº40/94, de 13 de Setembro. A partir daí, a reestruturação dos CFM vem englobando a privatização da gestão dos sistemas ferro-portuários e a racionalização da sua força de trabalho, visando transformar a empresa numa "máquina" mais leve, funcional e com maiores retornos, com capacidade administrativa, de gestão financeira, orçamental e contabilística, para enfrentar com segurança o mercado regional e internacional altamente competitivos.

A reestruturação dos CFM tem várias componentes, nomeadamente (Xitimela Nr.10, 2001:20-21):

- a) Reestruturação empresarial, que consiste em gerir as participações sociais dos CFM nas várias "joint ventures" que a empresa irá formar com os seus parceiros, nas quais será accionista minoritário;
- b) Concessão dos Portos e Caminhos de ferro - privatização da gestão dos Portos e Caminhos de Ferro;
- c) Racionalização da força de trabalho, que significa uma redução da força de trabalho excedentária, para aumentar a eficiência e retomar o seu papel ao nível interno e da região;
- d) Formação da holding:
 - (i) responsável pelas actividades exclusivamente comerciais;
 - (ii) fazer seguimento das áreas de negócio relacionadas com a actividade ferro-portuária, bem como explorar oportunidades para formação de joint-ventures nas áreas de turismo, indústria de construção, gestão imobiliária e no sector financeiro;
 - (iii) assegurar a elaboração das demonstrações financeiras anuais da empresa, como das empresas subsidiárias e associadas para apresentação aos accionistas até ao dia 31 de Março de cada ano;
 - (iv) adoptar critérios para a nomeação e remuneração de representantes da empresa nas subsidiárias e filiadas de acordo com as orientações estabelecidas pelo Governo.

- e) Diversificação de actividades no sentido de promover o desenvolvimento, intensificar oportunidades de investimento, mobilizando os interesses privados e públicos, gestão das concessionárias nos CFM e sua participação noutras empresas.

Estas componentes, para serem operacionalizadas necessitam de instrumentos adequados para a implementação do projecto da reestruturação dos CFM. Para tal foram criadas as Unidades Técnicas.

6.1 As Unidades Técnicas como instrumentos de implementação do Projecto de Reestruturação dos CFM

As unidades técnicas são instrumentos através dos quais os CFM vão operacionalizar todas as actividades inerentes à reestruturação global da empresa. Elas têm como objectivo principal a implementação do projecto de reestruturação dos CFM em todas as suas vertentes, a saber: a reestruturação empresarial, racionalização da força de trabalho, concessão dos sistemas ferro-portuários à gestão privada e a diversificação de actividades).

Para tal, foram criadas três unidades técnicas (com duração de cinco anos), nomeadamente:

- **Unidade de Apoio à Gestão do Projecto**, que irá supervisionar o cumprimento das obrigações das concessionárias (o período de concessão varia entre 15 a 25 anos, dependendo do volume do investimento e as concessionárias são responsáveis pelo financiamento e implementação dos projectos de investimento);
- **Unidade Técnica para a Força de Trabalho**, que visa a gestão do redimensionamento da força de trabalho, em colaboração com os concessionários;
- **Unidade de Contabilização do Projecto**, que procederá a todos os registos contabilísticos e gestão financeira dos recursos dos projectos e à sua instalação e

supervisão do funcionamento dos sistemas de controlo interno contabilístico e financeiro;

6.2 As antigas e novas funções da empresa CFM-EP, como consequência da sua reestruturação

Como consequência da reestruturação dos CFM, a empresa passa a desempenhar novas actividades e funções (incluindo algumas antigas que já vinham exercendo), nomeadamente:

- ⇒ Administração e Finanças;
- ⇒ Actividade Social;
- ⇒ Assessoria Jurídica;
- ⇒ Auditoria Interna;
- ⇒ Comunicação e Imagem;
- ⇒ Estudos e Projectos;
- ⇒ Estatística;
- ⇒ Exploração Portuária – nomeadamente: Terminais de combustíveis em todos os Portos Internacionais, Terminal de Cereais no Porto de Maputo, Serviços Marítimos no Porto da Beira;
- ⇒ Formação de Quadros ;
- ⇒ Inspeção Geral, com o objectivo principal de velar pela regulamentação técnica e fiscalização das actividades dos concessionários;
- ⇒ Recursos Humanos;
- ⇒ Relações com Instituições Internacionais Congéneres;
- ⇒ Relações Públicas;
- ⇒ Planeamento Estratégico e Investimentos;
- ⇒ Património.

A empresa CFM, continuará a desempenhar o papel social que sempre teve. Para tal os CFM vão manter o seu compromisso de preservar e promover o seu papel de mecenas. A estratégia da empresa é articular a sua imagem, como política de intervenção, através destas actividades, visando o empreendimento de acções práticas para preservar e dignificar o vasto património existente em todo o país, recuperando e reabilitando todas as infra-estruturas associativas e desportivas. Paralelamente, o desporto amador e o espírito de associativismo serão revitalizados, privilegiando o atletismo, basquetebol e natação.

Os Clubes Ferroviários devem explorar as vantagens da Lei do Mecenato junto das novas empresas que actuam no interior do sistema ferro-portuário, angariando patrocínios... O grande desafio é estancar a degradação do imenso património e encontrar maneiras sustentáveis de perpetuar as actividades dos clubes. Por outro lado, os CFM vão manter o apoio social destinado aos filhos dos trabalhadores e aos estudantes que estão longe das suas famílias. Contudo, os lares que serão reabilitados e apetrechados, devem ser financeiramente sustentáveis (Xitimela Nr. 10, 2001:10-11).

O Conselho de Directores realizado na Vila de Namaacha, criou, no quadro da Reforma Institucional uma estrutura orgânico-funcional mais leve, interactiva e pró-activa capaz de responder aos desafios do futuro. Neste contexto, a empresa passa a ter somente três Direcções Executivas (CFM-Sul, CFM-Centro e CFM-Norte); três Delegações (Xai-Xai e Inhambane que vão reportar à Direcção Executiva do CFM-Sul e Zambézia que se subordina ao CFM-centro); duas pequenas Delegações de Pemba e Lichinga. Três Direcções por função (Recursos Humanos, Administração e Finanças e Gestão de Participações Financeiras); sete Gabinetes (Planeamento e Desenvolvimento Estratégico de Negócios, Estudos e Projectos de Engenharia, Inspeção Geral, Comunicação e Imagem, Auditoria Interna, Assessoria Jurídica e Secretariado Geral do Conselho de Administração); três Unidades Técnicas com carácter provisório (Unidade Técnica para a Força de Trabalho, Unidade de Contabilização Contas do Projecto - PAS e Unidade Técnica de Gestão de Redes e Equipamentos - UTEGRE); duas Brigadas de

Reconstrução (da Linha do Limpopo e da Linha de Sena) (Xitimela Nrs., 13/14, 2003:17-18).

Ainda no âmbito da reestruturação empresarial, as Direcções Executivas passarão a ter novas competências após a concessão das actividades portuária e ferroviária nos sistemas Sul, Centro e Norte, tais como a supervisão técnica, financeira, comercial e jurídica de cada contrato de concessão. As restantes actividades dos CFM em cada Direcção Executiva serão autonomizadas em sociedades dedicadas a essas actividades específicas (a diversificação das actividades é um dos pontos essenciais da reestruturação) e com parceiros estratégicos capazes, com "know how" e capacidade financeira e de gestão suficientes. (Xitimela Nr. 10, 2001:11).

Os CFM pretendem rentabilizar o seu património transformando-o em actividades empresariais, nomeadamente:

- ⇒ Empresas de construção civil e obras públicas;
- ⇒ Empresas de produção de materiais de construção (pedreiras);
- ⇒ Empresas de construção de pré-fabricados (fábricas de travessas e oficinas);
- ⇒ Empresas de turismo (hotéis, estâncias de repouso e casas localizadas em lugares de atracção turística);
- ⇒ Empresas de gestão imobiliária (gestão do património de habitações que os CFM dispõem nos principais centros urbanos do país);
- ⇒ Empresas de manutenção de vias férreas (aproveitando o equipamento ferroviário de manutenção de via que os CFM têm: atacadeiras, reguladoras de balastro, balastreiros, instalações fixas e móveis de soldadura).

Ainda no contexto de autonomização de actividades e no quadro do Programa de Racionalização da Força de Trabalho e Reinserção Sócio-profissional, serão criadas unidades empresariais de pequena e média dimensão, onde os trabalhadores excedentários poderão vir a participar como sócios-trabalhadores, após reconversão e/ou formação. Serão pequenas empresas de manutenção de habitação e edifícios, empresas oficinais,

metalomecânica, mecânica auto, electricidade, entre outras. As direcções Executivas são recomendadas a apoiar e acompanhar o arranque e evolução dessas empresas até elas atingirem a sua estabilidade produtiva e financeira.

6.3 Os Critérios de Parceria

Os CFM vão privilegiar parceiros com experiência reconhecida internacionalmente, com “know-how” e com domínio total de tecnologias específicas do sector dos transportes, logística e distribuição, isto é:

- Privilegiar parceiros financeiros fortes, com músculos capazes de criarem massa crítica e continuarem a injectar capital, para darem seguimento ao programa de investimentos...Investir na busca de maximização(dos resultados), eficiência e rentabilidade...;
- Os parceiros dos CFM devem dominar e conhecer em detalhe o mercado regional. Devem ser capazes de, em cooperação com os CFM, capturar ou recapturar tráfegos do comércio internacional que cai dentro da bacia de influência de cada um dos três portos internacionais, e de cada um dos sistemas de transportes que a eles convergem incluindo o transporte rodoviário... parceiros com influência no comércio internacional, desde shipping aos brockers, de cargas, de navegação e de transportes na sua concepção multimodal e recuperar aquilo que os princípios de racionalidade, custo e eficiência determinam;
- É imprescindível que os parceiros tenham capacidade de induzir elevados retornos sobre os investimentos passados e futuros;
- Privilegiar parceiros que sejam parte interessada, dinâmica e parceira de globalização.

O empresariado nacional, regra geral, não detém todo este “know-how” exigido, nem capital suficiente para concorrer lado a lado com empresários de outros países, pelo que não poderá ser privilegiado na selecção de parceiros. A fraca capacidade financeira dos empresários nacionais é predominante nos países em vias de desenvolvimento nos quais

os privados possuem exíguos meios financeiros ou quase nada (descapitalizados). Por isso, o Estado deve promover e criar condições favoráveis para os nacionais poderem ter uma relativa capacidade para concorrerem com outras empresas estrangeiras. “O sucesso relativo do Chile, Costa do Marfim e da Malásia deveu-se à atitude positiva do Governo com o sector privado, ao dar-lhe condições mais favoráveis na compra de acções das empresas” (Nankani, 1992:10).

6.4 Resultados provisórios da Reestruturação dos CFM

O processo de reestruturação empresarial em todas as suas vertentes e de um modo geral pode ser considerado como estando a atingir os objectivos inicialmente determinados. As razões para este optimismo são evidenciadas numa entrevista que o Presidente do Conselho de Administração (PCA) dos CFM concedeu ao Gabinete de Comunicação e Imagem.

O processo da racionalização e desvinculação da força de trabalho, apesar das dificuldades encontradas durante o processo, foi praticamente concluído.

Sobre a matéria, o PCA dos CFM teceu as seguintes considerações: “ Apesar das dificuldades de arranque que o processo registou, fomos “aprendendo fazendo” e no ano 2000 desvinculamos cerca de duas mil pessoas. Nos anos 2001 e 2002 conseguimos ter a máquina toda montada, portanto todo um aparelho administrativo e de controlo e supervisão, capaz de levar para a frente a desvinculação de cerca de 10 mil trabalhadores até Fevereiro de 2003. Neste momento considero que, apesar de inicialmente o nosso horizonte apontar para 2004, temos praticamente concluído todo o processo de racionalização e desvinculação” (Xitimela Nr. 13/14, 2003:5).

Quanto ao processo de reinserção sócio-profissional a situação e o rumo dos acontecimentos são de difícil prognóstico devido ao nível de dificuldades encontrado,

apesar de se considerar que o mesmo tenha decorrido bem. A inquietação está patente na entrevista do PCA. E sobre este processo afirmou o seguinte: “Apesar deste processo ter decorrido francamente bem, é preciso acautelar um conjunto de coisas. Existe uma sub-componente da componente de racionalização da força de trabalho que é darmos oportunidades para um outro sentido de vida aos trabalhadores que foram desvinculados, para que eles não caiam no desemprego, no desespero... sobre os cursos de formação, de treinamento... aí devo dizer que nós vamos aquém daquilo que deveria ter sido atingido...” (Xitimela Nr. 13/14, 2003:6).

A reforma institucional, a mudança das estruturas de base e da sede ainda não se concretizaram na totalidade, estão ainda em processo. Por isso, não é possível falar sobre os resultados deste processo, porque a estrutura orgânica e funcional estará operacional em 2004. Contudo, o PCA dos CFM afirma que: “Ainda não surtiu o efeito mais global que gostaríamos que já tivesse atingido dado que algumas acções não foram ainda concretizadas... Não obstante, a avaliação que fazemos encoraja-nos a envidar mais esforços na prossecução dos objectivos que traçamos no início” (Xitimela Nr. 13/14, 2003:9).

No âmbito de concessão dos sistemas ferro-portuários importa referir que até ao corrente ano de 2003, já foram celebrados contratos de concessão do Porto da Beira, Porto de Maputo, linha férrea de Ressano Garcia, criou-se uma joint-venture para o Terminal de Contentores (MIPS), estão ainda em processo de concessão as Linhas de Nacala e de Sena. Este processo é dos mais difíceis e morosos, como reconhece o PCA dos CFM, ao esclarecer que: “...com relação aos prazos estabelecidos para concretizarmos as concessões, de forma nenhuma, nós não fomos capazes de cumprir... este incumprimento não tem nada a ver com questões internas, inerentes a nós próprios... Os objectivos não foram atingidos porque as questões centrais funcionam como um elemento de obstrução e, fundamentalmente, são aspectos de natureza financeira que impuseram uma velocidade diferente, lenta, afectando deste modo as nossas previsões (Xitimela Nr. 13/14, 2003:7).

No concernente à diversificação de actividades, o PCA dos CFM afirmou que, ainda neste ano de 2003 será criada uma empresa de aluguer de diverso equipamento ferroviário (locomotivas e vagões) aos concessionários. Na área de construção, estão a ser criadas parcerias com grandes empresas de obras públicas e construção civil, para tal ele disse: “Neste preciso momento estamos a desenhar e a equacionar alguns cenários sobre como vamos construir essas parcerias e estamos certos de que isto também criará novos empregos para as pessoas que foram desvinculadas” (Xitimela Nr. 13/14, 2003:8).

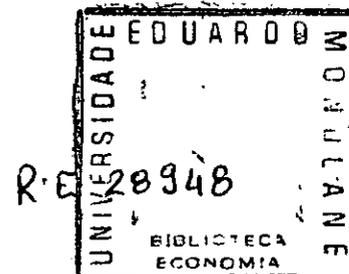
Sempre que há reestruturação seja ela económica, institucional ou empresarial, existem razões que obrigam as autoridades a levar a cabo tal reestruturação.

7. RAZÕES DA RESTRUTURAÇÃO DOS PORTOS E CAMINHOS DE FERRO

“Várias razões têm sido postas à frente para explicar mudanças em atitudes para com a privatização nos anos recentes. Tem sido sugerido que a ideologia e mudanças de atitude têm jogado um papel importante, em particular na França e no Reino Unido. Também, considerações orçamentais têm sido apontadas como razões para a privatização. Finalmente, tem sido notado que empresas privadas tendem a ser mais eficientes do que as empresas públicas” (Bela Balassa, 1992: 420, traduzido).

Algumas das razões que estão por de trás da privatização são as seguintes (United Nations 1995: 1-2):

- Promover a eficiência económica, fomentando óptimo funcionamento dos mercados e da concorrência;
- Redefinir as normas do Estado de forma a permiti-lo a concentrar-se na tarefa principal de governação;
- Diminuir o encargo fiscal das empresas públicas menos produtivas, para ajudar a reganhar o controlo fiscal e a estabilidade macro-económica;
- reduzir a dívida pública e realocar os recursos escassos do Estado para financiar outras necessidades tais como a educação e a saúde;



- gerar novo investimento, incluindo o investimento estrangeiro;
- mobilizar recursos domésticos para o desenvolvimento e aprofundar o desenvolvimento financeiro.

Comparações de vários indicadores de performance para empresas públicas e privadas têm sido feitas pela Turquia. Os resultados mostram que, em 1979, a produtividade do trabalho era 30% mais alta em empresas privadas do que em empresas públicas, embora estas últimas tivessem um rácio capital-trabalho de 50%. Outro estudo mostrou que, em 1976, empresas públicas utilizaram 1% mais trabalho e 44% mais capital por unidade do produto do que em empresas privadas no sector manufactureiro da Turquia (Bela Balassa, 1992: 423). Para o caso de Moçambique e dos CFM em particular, estas razões podem ser consideradas válidas, salvo algumas excepções (empresas que após a sua privatização pioraram a sua performance financeira ou faliram).

8. IMPACTO ECONÓMICO DA PRIVATIZAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO

Um estudo do impacto económico das privatizações, em Moçambique, indica que os objectivos traçados foram alcançados, na maior parte deles. Esta conclusão baseia-se, antes de mais, na retoma da produção e no aumento de vendas, produtividade e salários das empresas (Estudo do Governo e Banco Mundial, 1996:6).

A produtividade, medida com base nas vendas por trabalhador, aumentou substancialmente, o que provavelmente explica os aumentos salariais verificados (Governo e Banco Mundial, 1996:10).

As privatizações tiveram um impacto positivo no Orçamento Geral do Estado. A amostra de empresas privatizadas, disponibilizada pelo Ministério do Plano e Finanças, indica que, em média, o valor dos impostos pagos ao Estado aumentou, enquanto o valor dos

subsídios em forma de isenção de direitos aduaneiros, de impostos, de créditos bancários mal parados e de transferências directas, diminuiu (Governo e Banco Mundial, 1996:11).

O valor do investimento estrangeiro e nacional em Moçambique, ligado ao programa de privatizações, tem sido significativo. O investimento total acumulado autorizado pelo Centro de Promoção de Investimentos (CPI), desde 1997 até ao fim do primeiro semestre de 2003, é de USD 3,234,526,170. O nível de emprego que este investimento pode proporcionar é de cem mil duzentos e noventa e nove postos de trabalho (vide tabela V, em anexo). Não temos informação de quantos postos de trabalho o investimento realizado já criou, pois, com estes dados seria possível medir o impacto deste investimento sobre o emprego em Moçambique. Contudo os investimentos significativos são predominantemente provenientes de mega-projectos que são mais intensivos em capital e por isso são geradores de emprego não significativo, isto é, geram poucos postos de trabalho.

A privatização da gestão dos sistemas ferro-portuários, segundo o Governo, vai permitir o aumento do volume de tráfego e conseqüente aumento da produtividade que por sua vez proporcionará maiores receitas para o Estado e melhoria na Balança de Pagamentos. Segundo o mesmo estudo, a curto prazo o panorama é negativo devido à conjuntura económica desfavorável (o mercado de trabalho não tem capacidade de absorver os trabalhadores desvinculados noutras empresas e nos CFM), porém a médio e longo prazos a situação poderá melhorar, devido ao volume de investimentos solicitados e aprovados pelo Centro de Promoção de Investimentos (CPI) que poderão proporcionar novas oportunidades de emprego. Contudo, a médio e longo prazos a maioria destes trabalhadores desvinculados não poderá ser admitida nos novos postos de trabalho devido à sua idade e baixo nível técnico-profissional.

8.1 Análise do desempenho económico dos CFM no período de 1995 a 2001

Como resultado das transformações em curso na empresa, registou-se uma evolução positiva nos volumes de tráfego ferroviário e manuseamento portuário durante o período

de 1995 a 2001, apesar de terem se registado oscilações neste período. Assim, em 1995, foram manuseadas 5.420.406 toneladas métricas, enquanto em 1996 foram manuseadas 6.223.557 toneladas métricas, representando um crescimento positivo de 803.150 toneladas métricas, que corresponde a um crescimento percentual positivo de 14,8%. Em 1997 a carga manuseada foi de 6.322.700 toneladas métricas, registando uma evolução positiva (porém, decrescente) de 1.6%. No ano de 1998 registou-se um decréscimo da carga manuseada, fixando-se em 5.989.600 toneladas métricas, correspondendo a uma evolução negativa de 5.3% em relação a 1997. Em 1999, registou-se um aumento da carga manuseada que se fixou em 6.117.600 toneladas métricas, que representa uma evolução percentual positiva de 21.4%, relativamente ao ano anterior. A carga manuseada em 2000, foi de 6.096.800 toneladas métricas, significando uma variação percentual negativa de 0.34%. Finalmente, em 2001, a carga manuseada foi de 7.311.900 toneladas métricas, tendo se registado um aumento de carga manuseada em 1.215.100 toneladas métricas, que corresponde a uma evolução percentual positiva de 19.9% em relação ao ano de 2000. Importa realçar que 1997 foi o ano que mais carga foi manuseada durante o período em análise (vide o quadro I, a seguir).

(Quadro I)

Manuseamento Portuário de mercadorias diversas

(em toneladas métricas)							
Anos	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Tons.	5420406	6223557	6322700	5989600	6117600	6096800	7311900
Evol.%(i)	-	14.8%	01.6%	(5.3%)	21.4%	(0.34%)	19.9%

FONTE: Revista Xitimela, Nr. 8-9, 1999/2000 e Relatório e Contas 2001 (i) Base móvel

No que respeita a cargas transportadas pelo tráfego ferroviário, em 1995 foram transportadas 3.110.000 toneladas líquidas de carga diversa, enquanto no ano seguinte o volume de carga transportada foi de 4.085.300 toneladas líquidas que representam um crescimento de 975.300 toneladas líquidas, que correspondem a uma variação positiva de 31.4%. Para 1997, o transporte de mercadorias diversas baixou para 3.846.700 toneladas líquidas correspondentes a uma evolução negativa de 5.8%, em relação ao ano anterior.

As mercadorias transportadas em 1998, atingiram a cifra de 4.119.000 toneladas líquidas, que representam uma evolução percentual positiva de 7.1%. Mais uma vez, em 1999 registou-se uma queda do volume de mercadorias transportadas para 3.960.600 toneladas líquidas, significando uma evolução negativa na ordem de 3.8%. No ano 2000, continuou a verificar-se a queda no volume de mercadorias transportadas, tendo baixado para 3.454.200 toneladas líquidas, que correspondem a uma variação percentual negativa de 12.8%. Finalmente, em 2001, o volume de mercadorias transportadas registou uma subida significativa, superando todos os volumes por ano transportados durante o período em análise, tendo atingido 4.193.200 toneladas líquidas. Este valor representa uma evolução percentual positiva de 21.4% (vide o quadro II em baixo).

Importa referir que as oscilações registadas, durante o período em estudo, deveram-se a crise política, social e económica que a República do Zimbabwe atravessa "...com motivos estruturais preocupantes, incluindo a fraca capacidade em vagões, contribuiu significativamente para uma redução em 14% de mercadoria diversa (Ton/km), em trânsito por Moçambique ...mantendo-se todavia o Zimbabwe como o maior utilizador do sistema ferroviário nacional. Outra razão que concorre para este decréscimo é a considerável reabilitação das vias rodoviárias sem o devido paralelismo na área ferroviária, existindo por isso algumas linhas deficientes, o que origina descarrilamentos e atraso, favorecendo assim uma certa opção pelo transporte rodoviário."(Xitimela Nrs. 8-9, 1999/2000:20).

Quadro II	Transporte de mercadorias diversas						(em tons. Líquidas)
	Anos	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tons	3.110.000	4.085.300	3.846.700	4.119.000	3.960.600	3.454.200	4.193.200
Evol.% (i)	-	31.4%	(5.8%)	07.1%	(3.8%)	12.8%	21.9%

FONTE: Revista Xitimela, Nr. 8-9, 1999/2000 e Relatório e Contas 2001 (i) Base móvel

As cheias que se registaram no ano 2000 danificaram seriamente importantes infra-estruturas ferroviárias no Sul e Centro do país impossibilitando a circulação de mercadorias diversas e de passageiros, tudo isto implicou a necessidade de mobilização de recursos financeiros avultados o que se reflectiu nos resultados negativos registados.

Segundo o Relatório anual do Banco de Moçambique de 2000, a situação macro-económica internacional foi caracterizada pela subida substancial dos preços de petróleo alcançando, em Setembro de 2000 o nível mais alto dos últimos dez anos, cerca de USD37.8 por barril, apesar de ao longo dos últimos meses do ano se terem registado reduções significativas nos respectivos preços, tendo atingido nos finais do ano cerca de USD28 por barril, como resultado dos consecutivos aumentos de produção determinados pela OPEP ao longo do ano, por um lado. Por outro, os principais mercados accionistas revelaram um comportamento negativo, que foi penalizado pelas revisões em baixa das expectativas para as empresas de informática e telecomunicações, devido aos problemas eleitorais nos Estados Unidos e a incerteza dos investidores. O crescimento económico mundial, em 2000, foi de 4.7% contra 3.4%, em 1999.

A região da SADC foi afectada negativamente pela crise política, económica e social da segunda maior economia da região (o Zimbabwe), tendo se reflectido no agravamento do défice fiscal e da taxa de inflação, diminuição das exportações que provocaram a falta de divisas, tendo esta situação obrigado “o Governo a decidir pelo abandono, em Agosto último, do regime de taxa de câmbio fixa que vigorava desde Dezembro de 1998” (Relatório Anual do Banco de Moçambique, 2000:31). Esta situação provocou um ajustamento automático da taxa de câmbio anual em relação ao Dólar Americano, tendo, segundo a informação estatística do Banco de Moçambique de 2002, atingido em 1999 13.218,00, em 2000 atingiu 16.989,00, em 2001 cifrou-se em 22.885,00, em 2002 em cerca de 23.700,00 e no presente ano, atingiu cerca de 24.000,00 meticais.

“Segundo a comissão económica do Centro de Desenvolvimento da África Austral, o decréscimo registado pela economia zimbabweana (-6%) em 2000 afectou, negativamente, a região austral de África como um todo que depois de ter crescido em 3.4% em 1999, viu a sua produção crescer apenas 3.3% até ao final de 2000, não obstante terem se registado taxas de crescimento económico em 10 dos 11 países que fazem parte do Centro” (Relatório Anual do Banco de Moçambique, 2000:31).

A situação macro-económica moçambicana, em 2001 (escolhemos o ano de 2001 para caracterizarmos a situação macro-económica do país, por ser o ano do arranque do processo de desvinculação efectiva dos trabalhadores excedentários), foi caracterizada por um crescimento do Produto Interno Bruto de 14,8%, por um incremento da inflação em 21,9% e uma desvalorização do Metical em 36,1% em relação ao Dólar Americano. A crise social e económica que o Zimbabwe atravessa provocou a redução da contribuição da empresa (CFM) para a Balança de Pagamentos, devido à redução do transporte do combustível e à forte desvalorização do Dólar Zimbabweano, de referir que no período de Maio de 2000 a Maio de 2001, 400 empresas do Zimbabwe encerraram a sua actividade. O sector mineiro tem vindo a resistir a esta tendência geral, mas com menores volumes de produção. Este sector produz e exporta 500 a 600 mil toneladas, tendo produzido e exportado em 2001 somente 130 mil toneladas.

Em 2001, verificou-se um crescimento das actividades económicas a nível nacional, apesar das circunstâncias adversas que assolaram o país em geral e o sector ferro-portuário, em particular. Segundo o Relatório do Conselho de Administração, o desempenho operacional da empresa foi positivo com um crescimento na ordem dos 28.1% no sector ferroviário (em tons-kms transportadas) e de 19.9% no sector portuário (em tons.-métricas manuseadas) relativamente ao ano 2000 (CFM Relatório e Contas, 2001:19).

Dados mais recentes revelam que o desempenho económico da empresa tem evoluído positivamente desde que a reforma institucional arrancou. Consequentemente, as autoridades da empresa afirmam que: "O balanço da actividade do CFM ao longo do ano de 2002, com destaque para os resultados operacionais e financeiros, indica um franco crescimento de actividade ferro-portuária. O desempenho da empresa na área ferroviária registou um aumento de 4,3% no transporte de carga, a área de exploração portuária registou um crescimento de 12.2%, em relação ao ano anterior, e os proveitos financeiros cresceram 25%, relativamente ao ano homólogo de 2001. Confrontando os dados do primeiro semestre do ano 2002 com os de igual período de 2003, mais uma vez,

assinalámos a tendência de consolidação de negócios e subida real do desempenho financeiro e operacional da empresa. Ao longo dos primeiros 6 meses de 2003, registamos um aumento de 5.8% na área de manuseamento portuário e, por sua vez, na área de exploração ferroviária obtivemos um crescimento de 2.6%” (Xitimela Nr. 13/14, 2003:20). Importa salientar que dos cerca de 18.000 trabalhadores existentes quando o processo de racionalização arrancou, a empresa possui agora cerca de 4.500 trabalhadores. Por isso, as condições de trabalho e salariais melhoraram substancialmente para incentivar os trabalhadores que ficaram na empresa, segundo disse o Director do Gabinete de Comunicação e Imagem dos CFM.

8.2 Análise da estrutura financeira dos CFM em 2001

A mensagem do Presidente do Conselho de Administração é preocupante, apesar de transmitir esperança e “certeza “ de um futuro melhor. Com efeito ele afirma: “O nosso desempenho foi influenciado em grande medida pelo efeito das cheias registadas em 2000, pois desencadeamos um esforço financeiro com vista a garantir a reabilitação de infra-estruturas ferroviárias afectadas pelas cheias, nomeadamente nas zonas centro e sul. “...A erosão do dólar zimbabweano e a redução de tráfego de e para o Zimbabwe significaram prejuízos enormes para os CFM. Com os resultados do exercício negativos na ordem dos 509.884 milhões de meticais, os resultados operacionais decresceram na ordem dos 12% e os resultados financeiros melhoraram na ordem dos 3%. O serviço da dívida e as amortizações continuam a ter um forte peso nos nossos resultados, dado que representam 48% dos custos... Prosseguiremos os nossos esforços com apoio do Ministério do Plano e Finanças, no quadro do estabelecido pelo Contrato Programa, no sentido de se finalizar o saneamento da empresa. Esta acção é imprescindível, pois sem ela o CFM não terá a sustentabilidade económico-financeira e a sua existência será posta em causa.” (Relatório e Contas, 2001:5).

A mensagem do Presidente do Conselho de Administração termina com a ilustração do esforço que os CFM empreenderam depois da paralisação da Linha do Limpopo, indicando que os investimentos em fundos próprios ultrapassaram 7 milhões de dólares Americanos. Para a manutenção da Linha Cuamba-Entrelagos e Cuamba-Lichinga, foram investidos oito milhões de dólares americanos, por um lado. Estas acções foram realizados paralelamente com o processo da racionalização da força de trabalho e da reinserção sócio-profissional em curso na empresa e que tudo isto vai permitir que os CFM cresçam e que o futuro, apesar de grandes desafios e ameaças, deve ser encarado com certeza de que será melhor que o presente, por outro lado.

O Relatório do Conselho de Administração de 2001 aponta como uma das possíveis soluções para a sustentabilidade económico-financeira o saneamento económico e financeiro da empresa pelo Estado, nomeadamente:

- A redução do actual stock de dívida externa dos CFM de USD 276.5 milhões incluindo a componente de capital mutuado e a componente dos juros já vencidos, para um nível sustentável de 10%, a liquidar pela empresa, ficando os restantes 90% dessa dívida, sob responsabilidade do Orçamento geral do Estado;
- O pagamento da dívida reduzida do CFM (USD27.6 milhões) junto do Tesouro do Estado, nas seguintes condições: (1) taxa de juro anual de 2%; (2) período de graça para pagamento de capital e juros de 10 anos; e (3) reembolso do capital e juros nos 30 anos subsequentes ao período de graça;
- Incorporação de USD 248.9 milhões de redução de dívida externa no capital social da empresa;
- Saneamento dos actuais prejuízos acumulados da empresa, contra a redução do capital social da empresa, da dívida ao Estado e da conta de reservas;
- Ajustamento dos activos fixos dos CFM, através da tomada das seguintes medidas: (1) separação do inventário do imobilizado dos CFM de alguns activos não produtivos, obsoletos, destruídos e/ou eminentemente sociais; (2) Segregação do inventário do imobilizado dos CFM dos activos a alienar visando a realização das participações da empresa no capital social das sociedades concessionárias de sistemas

ferro-portuários; (3) Segregação do inventário do imobilizado dos CFM de activos a alienar visando a realização das participações dos CFM no capital social de outras sociedades a constituir no contexto da diversificação de actividades e rentabilização de activos; (4) Ajustamento de valores contabilísticos dos activos imobilizados afectos às actividades principais dos CFM e dos valores das depreciações acumuladas correspondentes; (5) providenciar negociações e cessão de exploração de outros activos imobilizados que não estejam afectos às actividades principais dos CFM, nas condições em que se encontrem, visando a sua potencial exploração comercial futura.

Da demonstração de resultados observamos que os resultados do exercício foram negativos em 2000 (276.051 milhões de meticais) e de forma crescente, atingindo em 2001 a cifra negativa de (509.884 milhões de meticais). Esta constatação ilustra a inquietação do Conselho de Administração no que respeita à necessidade de tomada de medidas futuras para o saneamento financeiro dos CFM por forma a torná-los financeira e economicamente viáveis.

Experiências de outros países que enveredaram pelos caminhos de reestruturação de empresas que outrora pertenciam ao Estado, fizeram um saneamento financeiro dessas empresas antes desses processos serem implementados. Podemos apontar como exemplos:

- Na privatização da Companhia Ferroviária Nacional Japonesa, o Estado teve que suportar a dívida da companhia da ordem de Y37.000 biliões - equivalente às dívidas do México e do Brasil juntas - e ainda o Governo teve que assegurar o emprego para 61.000 trabalhadores (Financial Times 12/12/1986);
- No Togo, o Estado absorveu cerca de USD42 milhões do passivo da empresa de aço no acto da sua privatização. A privatização da Austral Airlines na Argentina foi feita depois do Governo liquidar a dívida da empresa e ter garantido as suas rotas para 15 anos (Nankani 1988:10).

Em muitos casos, o Estado perde, a curto prazo, apostando em ganhar a médio e longo prazos com os impostos pagos pelas empresas depois da privatização porque supõe-se que elas irão funcionar eficientemente pois esse é um dos objectivos da privatização (Kikerl, Nellis e Sherley 1992:24-27)¹.

O Relatório e o Parecer dos Auditores Externos revelam, de forma clara, as dificuldades encontradas na análise das contas apresentadas pelo Conselho de Administração, tendo a propósito comentado o seguinte:

- Que embora tivessem solicitado, não obtiveram de terceiros, confirmações directas dos saldos e, a aplicação de procedimentos alternativos de auditoria não lhes permitiu retirar conclusões satisfatórias sobre a totalidade e exactidão dos seguintes saldos divulgados no Balanço (em milhões de meticais); Antecipações activas (4.247); Fornecedores (17.737); e Outros credores (11.955). Também não lhes foi possível comprovar se todos os direitos e responsabilidades perante terceiros, existentes à data de 31 de Dezembro de 2001, estavam adequadamente registados nas demonstrações financeiras dos CFM;
- Igualmente, como foi referido em relatórios de exercícios anteriores, há possibilidade de ocorrência de erros nos sistemas informáticos e, na ausência de registos auxiliares adequados, não foi possível aplicar procedimentos de auditoria alternativos que permitissem comprovar a validade, exactidão e totalidade dos saldos constantes das rubricas de Custos e Proveitos (vide quadro III);
- Por não terem obtido resultados satisfatórios ao teste que efectuaram aos Meios Circulantes Materiais, nomeadamente, confirmação de preços, de quantidades e separação de obsoletos, não lhes foi possível concluir sobre a totalidade e exactidão do valor registado no Balanço naquela rubrica, incluindo o valor da provisão (Balanço em 31 de Dezembro de 2001);
- De acordo com as normas internacionais de contabilidade, e devido a contínua desvalorização da moeda base o saldo das antecipações activas devia ser anulado.

¹ Extraído do Trabalho de Licenciatura de Luís Jossene (1999:8)

Da demonstração de resultados constata-se que os resultados operacionais depois das amortizações do exercício são negativos, em 2001 (328.093 milhões de meticais) e em 2000 (374.399 milhões de meticais), porém, antes das amortizações do exercício, os resultados operacionais revelam-se positivos na ordem dos 371.094 milhões de meticais em 2001 e dos 209.301 milhões de meticais em 2000, isto corresponde a um crescimento na ordem dos 77.3% em relação ao ano anterior.

Quadro III Demonstração de Resultados 2001 (em milhões de meticais)

Descrição	Notas	2001	2000
PROVEITOS			
Venda de serviços	16	1.072.313	787.101
Outros proveitos	17	404.552	265.591
		1.476.865	1.052.692
CUSTOS			
Custo dos materiais consumidos		186.207	140.102
Ordenados e salários	18	440.045	404.675
Fornecimentos de terceiros	19	123.806	80.893
Serviço de terceiros	20	226.481	132.062
Impostos e taxas		4.070	4.524
Amortizações do exercício	11	699.187	583.700
Outros custos	21	125.162	81.135
		1.804.958	1.427.091
Resultados operacionais		(328.093)	(374.399)
Resultados financeiros	22	(82.725)	(80.043)
Dotação para provisões		(45.492)	(4.138)
Resultados extraordinários	23	(11.578)	(131.115)
Result. Imp. A exerc. anteriores	24	(41.996)	(51.414)
Resultados do exercício		(509.884)	(276.051)

FONTE: Relatório e Contas dos CFM, 2001.

Isto mostra claramente o impacto negativo desta rubrica nos resultados finais da empresa, pois a inclusão de montantes significativos de activos cuja contribuição na produção é nula distorce os resultados operacionais da empresa. Para contornar este

constrangimento, a empresa levou a cabo um processo de reavaliação dos seus activos para proceder à sua racionalização através do abate dos componentes que se encontrem obsoletos e/ou destruídos, ociosos e os dedicados a actividades sociais ou desportivas (Relatório e Contas, 2001:19).

9. IMPACTO SOCIAL DA PRIVATIZAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO

9.1 Situação macro-económica, mundial, regional (SADC) e nacional em 2001¹⁾

Quando o processo de desvinculação dos trabalhadores excedentários arrancou, em 2001, a situação económica internacional era caracterizada “pela desaceleração generalizada do ritmo de crescimento da economia mundial, estimada pelo FMI em 4.2% no início do ano e revista para 2.4% em Dezembro (4.2% em 2000)” (Relatório e Contas do BIM, 2001:17). Ainda o mesmo relatório afirma que, os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 contrariaram a expectativa de recuperação da economia norte americana, tendo a taxa de desemprego em 2001 piorado para cerca de 5%, contra 4% em 2000.

A região da SADC pode ter atingido um crescimento estimado entre 2 a 2.8% entre 2000 e 2001 (não possuímos dados reais). A segunda maior economia da região continua a afectar negativamente os restantes países e a registar um fraco desempenho da sua economia com elevados níveis de inflação, aguda desvalorização da sua moeda e redução dos níveis do PIB. Esta situação, provocou “a redução da actividade económica no Centro de Moçambique, nomeadamente nos CFM e no uso do pipeline (Relatório e Contas do BIM, 2001:20).

Moçambique é um país economicamente dependente do exterior, por isso, é muito vulnerável aos choques externos, isto é, às flutuações dos preços de petróleo, flutuações dos preços das moedas estrangeiras, dos preços das matérias primas que Moçambique

importa para alimentar a sua indústria e outros sectores da actividade económica (é uma economia pequena).

A situação económica de Moçambique, em 2001, apontava que a taxa de crescimento do PIB seria de 14.8%, incluindo o efeito MOZAL (10% sem MOZAL). A variação média anual da inflação foi de 9.1% e a inflação do fim do período atingiu 22% (Vide Tabela I em anexo). No mesmo ano, o país foi beneficiado pelo alívio da dívida no âmbito do HIPC Reforçado quando atingiu o "completion point" em setembro e após a aprovação do PARPA pelo Banco Mundial e FMI. O Metical sofreu uma depreciação acumulada de 36% contra 28.8% em 2000, em relação ao Dólar Americano, o que afectou o valor do PIB per capita que se situou em USD200.

A taxa de juro de referência MAIBOR (Maputo Interbank Offered Rate)², para o prazo de um ano subiu cerca de 61%, no período compreendido entre Dezembro de 2000 (22.38%) e Outubro de 2001 (35.98%)(Relatório e Contas do BIM, 2001:24).

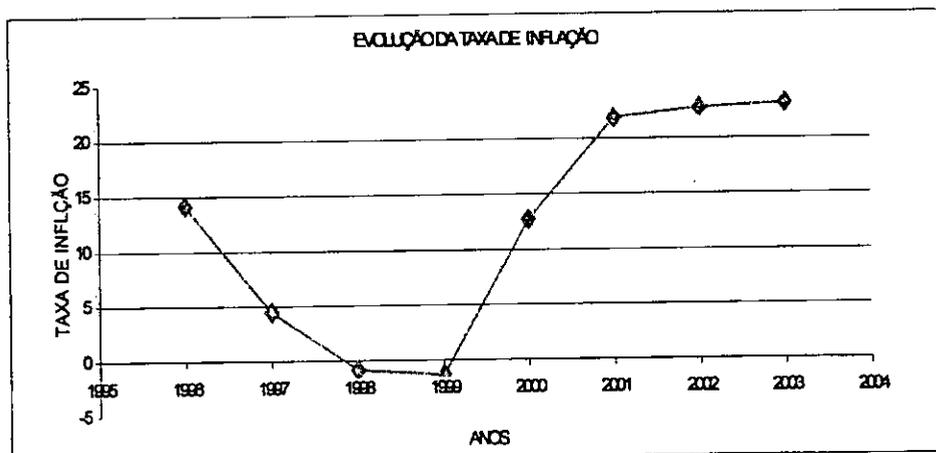
O país tem sido abalado por calamidades naturais, nomeadamente, cheias, depressões tropicais e nos últimos três anos é assolado por uma seca intensa. As empresas estão descapitalizadas, há uma grande pressão inflacionista na economia, as taxas de juro para empréstimo são elevadas (em Março de 2002 atingiram cerca de 36.4%, para prazo de 90 dias, Tabela II, em anexo). As taxas de juro para depósitos a prazo no período de 1 ano foram de 20.55% no ano 2002. Estas taxas baixaram significativamente no ano corrente para cerca de 10 a 14% ao ano, até aos 500 milhões de meticais. O Índice de Preços ao Consumidor (IPC) no período de 1998 a 2001 teve uma variação positiva e significativa. Assim, entre 1998 e 1999, o IPC teve uma variação positiva da ordem dos 6.2%. No período de 1999 a 2000, a variação do IPC representou 18.4% para a base fixa e 11.5 para a base móvel. No período 2000 e 2001 o IPC teve uma variação significativa de 44.3%,

² Taxa de juro média obtida a partir das cotações de oferta de liquidez enviadas pelos bancos subscritores ao acordo de adesão à utilização da MAIBOR para os prazos determinados e indicados nos jornais de maior circulação (por exemplo, o Jornal Notícias). As taxas são utilizadas como referência nas transacções entre as instituições que aderiram ao acordo no mercado interbancário, apenas para montantes iguais ou superiores a 5.0 milhões de contos.

recorrendo a base fixa e de 21.9%, recorrendo a base móvel (Tabela III, em anexo). Estes dados demonstram uma subida generalizada e persistente dos preços, isto é, a persistência de inflação a dois dígitos e o aumento do custo de vida.

Para o ano 2002, registou-se um aumento da massa monetária em circulação devido, dentre outros factores, ao pagamento das compensações que os trabalhadores desvinculados tinham direito (foram pagos 5.431 agentes um valor correspondente a 373.292.753.006,00Mts). O aumento da massa monetária em circulação na economia (*ceteris paribus*), provoca a queda da taxa de juro dos depósitos bancários. Esta queda pode incentivar o aumento das despesas de investimento ou de consumo privados. Na realidade, o que se verificou no presente ano foi que a maior parte dos trabalhadores que tinham constituído os depósitos a prazo na chamada conta rendimento do BCI (noutros bancos a tendência foi a mesma), findo o prazo foram obrigados a levantar as suas poupanças porque as taxas de juro em vigor não remuneraram o suficiente para manter tais depósitos (as taxas baixaram de cerca de 20 a 23,5% para cerca de 10 a 14%). Se por um lado as taxas de juro dos depósitos a prazo diminuem, outro lado, os preços dos principais produtos de primeira necessidade aumentam. É este o dilema com que os trabalhadores desvinculados são confrontados.

Esta situação pode ter exercido uma pressão sobre os preços dos bens de consumo devido ao aumento da procura na economia. De facto, os preços têm vindo a subir até ao presente ano. As expectativas sobre a incerteza em relação ao futuro, podem também contribuir para a subida dos preços e consequente subida dos níveis de inflação. Realmente, os níveis de inflação têm vindo a subir desde o ano de 1999 até ao corrente ano (os dados de 2002 e 2003,são estimativas), como ilustra o gráfico da página 42.



FORNTE: INE

A conjuntura macro-económica actual é desfavorável para o mercado de trabalho. Dadas as características dos trabalhadores desvinculados (baixo nível de escolarização e profissional), a forma mais prudente, para o pagamento das compensações, aos trabalhadores abrangidos pela reforma antecipada e que constituem a maioria, poderia ter sido feito de maneira similar à dos trabalhadores que reformaram normalmente. As restantes compensações, nomeadamente, 27.5% sobre o valor presente da pensão da reforma e os 6 meses de salário continuariam ser pagos de uma só vez. Isto teria evitado que os trabalhadores desvinculados estivessem na situação aflitiva em que agora se encontram.

9.2 Características do mercado nacional de trabalho

O nosso país é essencialmente agrícola e a maioria da população economicamente activa desenvolve as suas actividades na agricultura de subsistência, contribuindo esse facto para altas taxas de subemprego, maiores que o desemprego.

As reformas macro-económicas e a estabilidade sócio-política têm contribuído para o incremento do Investimento Directo Estrangeiro (IDE) e o crescimento económico nacional. Assim, de 1998 a 2001 (excepto o ano 2000), o PIB registou crescimento de 10 a 14%. Os investimentos aprovados entre 1992 e 2000, totalizaram perto de 6,03 biliões de Dólares Americanos, com capacidade para criar directamente mais de 179 mil postos

de trabalho. Contrariamente a esta tendência, observa-se no mercado de trabalho um aumento da população desempregada, devido basicamente aos seguintes factores:

- À desvinculação dos trabalhadores por motivo de falência ou por dificuldades económico-financeiras da maior parte das empresas recentemente privatizadas;
- À reestruturação das grandes empresas nacionais, que atravessam processos de reorganização e modernização, com o intuito de atingir a eficiência e competitividade;
- As empresas nacionais têm uma capacidade de absorção muito limitada e marginal da força de trabalho excedentária das empresas que foram reestruturadas ao abrigo da Lei Nr. 15/91 de 3 de Agosto.

O mercado informal tem vindo a crescer, contrariamente ao mercado formal de trabalho e tem vindo a absorver parte significativa da força de trabalho ociosa. As oportunidades de emprego variam de região para região, sendo que a região Norte do país é que apresenta poucas oportunidades de emprego em relação às regiões Centro e Sul do país. Dados disponíveis no Ministério de Trabalho indicam que há um défice significativo entre os desempregados inscritos e as ofertas de trabalho recebidas no Instituto Nacional de Emprego e Formação Profissional (INEFP) (Xitimela Nr. 12, 2002:36).

O Relatório do Fórum de Concertação Social de Novembro de 1995 afirma que um número considerável de empresas privatizadas estão paralisadas, semiparalisadas, transformadas em armazém, enquanto outras estão tecnicamente falidas (OTM, 1996:1).

Segundo um estudo efectuado pelos CFM, revela que existem grandes diferenças de oferta de emprego, oportunidades de auto-emprego ou à prática da agro-pecuária, nessa base, foram identificadas e analisadas cinco categorias, nomeadamente: oferta de emprego; actividades agrícolas; auto-emprego; criação de micro empresas e exploração de infra-estruturas dos CFM. Isto revela a magnitude que o desemprego está a ter e as dificuldades que os trabalhadores desvinculados estão a enfrentar.

Dados fornecidos pelo CPI, referidos a 2001, indicam que, os postos de trabalho a serem criados em Moçambique por sectores de actividade no âmbito do Investimento Directo Estrangeiro (IDE) são os seguintes:

Sector da agricultura.....	4.904
Número de projectos aprovados.....	34
Sector da indústria (incluindo a construção).....	3.518
Número de projectos aprovados.....	42
Sector dos recursos minerais.....	41
Número de projectos aprovados.....	11
Sector de bancos, seguros e leasing.....	15
Número de projectos aprovados.....	02
Sector de hotelaria e turismo.....	3.159
Número de projectos aprovados.....	17
Outros sectores de actividade.....	832
Número de projectos aprovados.....	22
Total de postos de trabalho.....	12.469
Total de projectos do IDE aprovados.....	128

Estes dados revelam que cerca de 39.33% dos postos de trabalho a serem criados pelos projectos aprovados são do sector de agricultura; Cerca de 28.21% pertencem ao sector de indústria, que em conjunto constituem cerca de 68% do total dos postos de trabalho a serem criados pelos projectos aprovados. Em relação aos próprios projectos, nota-se que cerca de 59% dos projectos aprovados pertencem aos sectores da agricultura e indústria. Estes postos de trabalho serão criados a médio e longo prazos e não a curto prazo. Isto explica que o impacto social negativo para a maioria destes trabalhadores desvinculados não poderá ser reduzido por estes projectos. A maioria dos projectos é mais intensiva em capital e não em mão-de-obra.

9.3 Características dos trabalhadores excedentários e consequências sociais

Cerca de 49% dos trabalhadores excedentários têm mais de 51 anos de idade; cerca de 91% dos trabalhadores abrangidos tem apenas o ensino primário do segundo grau, 68% o

ensino primário do primeiro grau e 6% são analfabetos, e 3% são mulheres (Xitimela Nr. 12, 2002:34).

Analisando os dados do Quadro IV, eles revelam que cerca de 6554 trabalhadores considerados excedentários, o seu nível de escolaridade é baixíssimo e corresponde a 74% do total (8853). Eis as características relevantes dos excedentários:

- 74% têm quarta classe ou menos;
- Os grupos salariais que ocupavam são os mais baixos;
- Não têm noção de planeamento nem de gestão seja do que for;
- A maioria não possui habitação própria, e se possui é uma habitação precária;
- A maioria possui um agregado familiar de mais de seis pessoas a dependerem inteiramente do chefe do agregado familiar.

Este cenário permite-nos prever um futuro incerto para a maioria dos trabalhadores excedentários, apesar dos apoios prometidos para a reinserção sócio-profissional. A maioria destes trabalhadores, a primeira preocupação que teve, foi a construção de uma casa para habitação, tendo esgotado ou quase esgotado a totalidade dos fundos recebidos. O mercado nacional de trabalho não pode absorver a maioria destes novos desempregados, devido às suas características.

Cerca de 19% do total dos trabalhadores excedentários possui entre sexta a oitava classes. É outro grupo que se pode considerar de risco, pois, as possibilidades de reemprego são também precárias. Ao subirmos na escala das habilitações literárias, verificamos que as percentagens vão caindo progressivamente. Concretamente, para os níveis de nona a décima classes, encontramos cerca de 4%. Este grupo possui maiores probabilidades de encontrar alternativas de emprego, pois alguns têm o nível técnico profissional básico. Os trabalhadores com nível médio representam somente 2% do universo considerado, sendo que estes têm ainda maiores possibilidades de reemprego, auto-emprego e desenvolvimento de negócios. O grupo dos bacharéis, licenciados e mestrados

representam somente 0.17% do total e têm ainda maiores possibilidades (todos os valores, absolutos e percentuais constam do quadro IV na página 46).

A análise destes dados leva-nos a concluir que a maioria destes trabalhadores deviam ter recebido assistência para gerir os fundos recebidos no âmbito do apoio a sua reinserção sócio-profissional.

QUADRO IV

EXCEDENTÁRIOS	SEDE	SUL	CENTRO	NORTE	ZAMBEZIA	TOTAL	Percentagem	Per. Por Níveis
Mestrado	0	0	1	0	0	1	0.01	0.17
Licenciados	2	1	4	0	0	7	0.08	
Bacharéis	3	2	1	1	0	7	0.08	
Médio TP	20	5	98	1	0	124	1.40	2.17
12 Classe	4	6	21	0	0	31	0.35	
11 Classe	2	5	26	4	0	37	0.42	
10 Classe	2	21	30	1	0	54	0.61	4.44
9 Cl. Geral	9	64	235	18	5	331	3.74	
9 Cl.Com	0	3	0	0	0	3	0.03	
9 Cl. Ind.	0	3	0	0	2	5	0.06	
8 Classe	10	64	152	8	2	236	2.66	19.24
7 Classe	4	116	195	23	6	345	3.90	
6 Classe	12	215	817	51	28	1123	12.68	
5 Classe	9	569	355	27	11	971	10.96	74.00
4 Classe	43	1346	1249	285	105	3028	34.19	
3 Classe	6	426	464	113	33	1042	11.76	
2 Classe	7	288	322	160	26	803	9.07	
1 Classe	3	73	143	64	29	312	3.52	
Analfabetos	0	74	303	11	10	398	4.49	
TOTAL	136	3281	4416	767	257	8857	100.00	

FONTE: XITIMELA Nr. 10, 2001

Analisando a estrutura salarial dos excedentários, verificamos que a maioria dos trabalhadores excedentários ocupa os grupos salariais mais baixos, 51.5% do total dos trabalhadores excedentários, geralmente compostos por serventes e auxiliares, auferiam salários mais baixos pagos pela empresa. É evidente que a maioria recebeu as compensações mais baixas (Quadro V). A Teoria de Consumo de Keynes mostra que as

famílias de rendimentos mais baixos têm maior propensão marginal a consumir da renda disponível e a propensão marginal a poupar mais baixa. Isto pode significar que a maioria já consumiu todas ou quase todas as compensações que recebeu e pouco ou quase nada poupou. Ao subir na escala salarial encontramos os grupos dos empregados, contínuos e operários (grupos IV a X da escala salarial em vigor), representando cerca de 45% do total dos trabalhadores excedentários. Nesta faixa, não existe a homogeneidade que há no grupo dos serventes e auxiliares, pois aqui podemos verificar que existem também chefes de secção e de sector, cujos salários eram relativamente muito maiores que os salários das respectivas categorias, algumas vezes representando o dobro ou mais desses salários. Estamos perante um grupo heterogéneo que em termos de compensações recebidas são dos mais diversificados. Continuando a digressão ascendente pelos grupos de escala salarial, vamos encontrar técnicos profissionais (grupos X a XIII) e técnicos médios (grupos XI a XIV), representando somente 3.12% do universo total. A maioria destes grupos desempenhava funções de chefia e os seus salários eram relativamente melhores que os que recebiam na base das categorias respectivas. É óbvio que as compensações recebidas foram maiores que as dos grupos anteriores. Finalmente, temos o grupo dos técnicos superiores, cuja maioria desempenhava funções de chefia e direcção (grupos XV a XX da escala salarial). Este grupo não chega a representar sequer um por cento do total (0.12%), constituindo deste modo uma minoria (Quadro V).

QUADRO V

EXCEDENTARIOS								Perc. Por
GRUPO	SEDE	SUL	CENTRO	NORTE	ZAMBEZIA	TOTAL	Percentagem	conj. Grupal
XX	0	0	1	0	0	1	0.01	0.12
XIX	0	0	0	0	0	0	0.00	
XVIII	0	0	0	1	0	1	0.01	
XVII	0	0	0	0	0	0	0.00	
XVI	0	0	3	0	0	3	0.03	
XV	2	1	2	1	0	6	0.07	
XIV	12	9	4	0	0	25	0.28	
XIII	5	7	22	1	0	35	0.40	3.12
XIII	5	29	61	1	0	96	1.08	
XI	6	70	62	7	0	145	1.64	
X	6	302	271	26	10	615	6.94	45.22

IX	10	79	254	7	3	353	3.99	
VIII	19	481	410	79	27	1016	11.47	
VII	4	39	101	13	1	158	1.78	
VI	13	683	555	156	53	1460	16.48	
V	4	81	86	24	5	200	2.26	
IV	3	61	89	17	8	178	2.01	
III	34	1398	2090	402	104	4028	45.48	51.54
II	8	5	199	26	37	275	3.10	
I	5	36	206	6	9	262	2.96	
TOTAL	136	3281	4416	767	257	8857	100.00	100.00

FONTE: XITIMELA Nr. 10, 2001

Analisando a estrutura etária dos trabalhadores excedentários constatamos que os trabalhadores dos 18 aos 35 anos, aqueles que segundo o Estatuto Geral dos Funcionários do Estado, estão na idade do ingresso no aparelho do Estado e noutras instituições privadas (Lei do Trabalho) são a minoria com 22.83% do universo total. Dependendo do seu nível académico e formação profissional, estão em melhores condições de reemprego ou de autoemprego e estão ainda a tempo de aumentar os seus conhecimentos académicos e/ou profissionais.

QUADRO VI

EXCEDENTARIOS

IDADE	SEDE	SUL	CENTRO	NORTE	ZAMBEZIA	TOTAL	Perc.	PPFEA a)
18-20	0	0	9	0	0	9	0.10	22.83
21-25	3	41	81	0	1	126	1.42	
26-30	9	119	472	8	2	610	6.89	
31-35	27	245	946	38	21	1277	14.42	
36-40	28	569	899	80	37	1613	18.21	36.28
41-45	14	612	822	101	51	1600	18.06	
46-50	14	564	451	172	52	1253	14.15	40.89
51-55	28	711	406	186	57	1388	15.67	
56-59	13	404	315	179	29	940	10.61	
>=60	0	16	15	3	7	41	0.46	
Total	136	3281	4416	767	257	8857	100.00	100.00

FONTE: XITIMELA Nr. 10, 2001

a) Percentagem por Faixa Etária Alargada

Contudo, as compensações recebidas por esta faixa etária são insignificantes se considerarmos que o seu tempo de serviço oscila entre 1 a 17 anos de serviço e parte significativa pertence ao grupo dos indemnizados, como veremos no quadro VII. Na faixa etária dos 36 aos 45 anos de idade temos cerca de 36% do total dos trabalhadores excedentários. Este grupo de excedentários, dependendo do seu grau de formação académico-profissional, (principalmente níveis técnico médio e superior), pode encontrar alternativas para a reinserção sócio-profissional. Na faixa etária dos 46 aos mais de 60 anos de idade encontramos a maioria dos excedentários com cerca de 41% do seu universo total (Quadro VI). Esta faixa pode enfrentar grandes dificuldades de se reempregar se tais trabalhadores tiverem baixo nível de formação académica e profissional.

De facto, a maioria destes trabalhadores excedentários possui baixo nível académico e por consequência baixos níveis salariais. Cerca de 51% estão distribuídos entre os grupos I e III, da escala salarial (vide Quadro V)

Uma das componentes mais importantes da reestruturação dos CFM é a racionalização da força de trabalho, que prevê a desvinculação de mais de doze mil(12.000) trabalhadores dos mais de dezoito mil(18.000) efectivos. Este processo deverá estar concluído no período de três anos.

Os trabalhadores desvinculados no âmbito da reforma institucional têm a compensação financeira, e um programa de reinserção sócio - profissional, conforme a condição de cada trabalhador. Existem dois caminhos que são:

- (i) Os trabalhadores admitidos antes de um de Janeiro de 1989, têm direito a uma aposentação, nos termos do Estatuto Geral dos Funcionário do Estado, com duas opções: a) receber de uma só vez, o valor actual equivalente a pensão de reforma; b) receber mensalmente a sua pensão de reforma. Independentemente da opção, têm também o direito de receber 27.5% sobre a pensão de reforma.

- (ii) Os trabalhadores admitidos depois de 1 de Janeiro de 1989, têm o direito a receber uma indemnização de seis meses de salário, por cada dois anos de serviço.

Estas duas modalidades, terão ainda um bónus adicional de seis meses de salário.

A curto prazo, as compensações oferecidas aos trabalhadores abrangidos podem minimizar o impacto negativo que a racionalização da força de trabalho provoca. Contudo a médio e longo prazos, a situação poderá ser complicada devido às características (baixo nível académico-profissional e estrutura etária) que os trabalhadores considerados excedentários têm.

O cálculo da Pensão de Reforma Antecipada é determinada pela seguinte fórmula: $Tse \cdot SA / 35A$, onde Tse=Tempo de serviço efectivo, SA=Salário Actual e 35A=35 anos (tempo máximo que o funcionário do Estado deve prestar para receber uma pensão igual ao seu salário actual). Desta fórmula podemos observar que quanto maior for o tempo de serviço prestado ao Estado e quanto maior for o salário actual, maior é a pensão de reforma antecipada e vice-versa.

QUADRO VII

Distribuição dos trabalhadores por tempo de serviço							
ANOS	SEDE	SUL	CENT RO	NORT E	ZAMBEZIA	TOTAL	Percentagem
<10	42	628	761	35	44	1510	17.05
10 a 15	23	449	1398	31	88	1989	22.46
16 a 20	27	868	836	199	56	1986	22.42
21 a 25	9	486	631	150	51	1297	14.64
26 a 30	25	574	517	228	31	1375	15.52
31 a 35	10	274	259	121	17	681	7.69
>35	0	2	14	3	0	19	0.21
TOTAL	136	3281	4416	767	257	8857	100.00

FONTE: XITIMELA Nr. 10, 2001

Considerando a distribuição dos trabalhadores excedentários por tempo de serviço, constatamos que a maioria dos trabalhadores com 1 a 15 anos de serviço pode ocupar os

grupos salariais mais baixos e os seus salários são mais baixos, deduzimos isto pelo facto de que para a ascensão às categorias mais elevadas e à ocupação dos cargos de chefia e de direcção é necessário tempo de serviço suficiente para ganhar experiência e confiança, salvo raras excepções (esta constatação é discutível). Este grupo de trabalhadores corresponde a 39.51% do universo total dos excedentários. Trabalhadores excedentários com 16 a 25 anos de serviço, correspondem a 37.06% do total dos trabalhadores excedentários. Os excedentários com 26 a mais de 30 anos de serviço representam 23.42% do universo total (Vide Quadro VII).

Os dados que analisamos e a conjuntura sócio-económica (a tendência de alguns indicadores económicos e sociais) julgamos serem suficientes para mostrar um provável panorama sombrio para o futuro da maioria dos trabalhadores excedentários, a médio e longo prazos. Finalmente, fica patente que o desemprego vai aumentar, e o bem-estar social destes excedentários e suas famílias vai declinar.

Dos contactos que realizamos com alguns trabalhadores desvinculados percebemos que as suas expectativas sobre o futuro são sombrias. Quase todos os trabalhadores contactados foram unânimes em afirmar que se defrontam com muitas dificuldades no concernente aos valores das compensações que receberam, pois eram insignificantes para a sua sobrevivência para o resto das suas vidas. Segundo eles, esta situação foi agravada pela queda acentuada das taxas de juro de depósitos bancários no ano corrente, tendo sido forçados a retirar as suas compensações dos bancos onde tinham depositado.

Para a mitigação dos efeitos sociais negativos da racionalização da força de trabalho, a empresa CFM e seus parceiros está a levar a cabo um conjunto de acções para a reinserção sócio-profissional dos trabalhadores abrangidos.

Em entrevista concedida, o Director do Gabinete de Comunicação e Imagem dos CFM afirmou que o programa de apoio à reinserção sócio-profissional está a encontrar dificuldades para a sua implementação porque a maior parte destes trabalhadores não

aderiu aos programas de formação profissional para reemprego, auto-emprego e outras áreas definidas no âmbito deste programa. Contribuíram para isso os seguintes factores:

- Logo que os trabalhadores receberam as suas compensações afastaram-se totalmente da empresa.
- A existência de recalcaamentos entre dirigentes e trabalhadores abrangidos que obrigou ao afastamento destes desvinculados.
- Exigência de participação em 10% do custo total de cada curso.

Apesar das dificuldades encontradas, não se pode dizer que o programa está votado ao fracasso uma vez que o processo ainda está em curso e só terminará em 2004, segundo afirmou o Senhor Director do Gabinete de Comunicação e Imagem. O optimismo manifestado por ele, se deve ao facto de a empresa e o consórcio estarem a fazer tudo o que estiverem ao seu alcance para contornar estas dificuldades. Por exemplo, foi necessário a empresa e o consórcio desistirem da exigência do pagamento da participação pelos desvinculados, por um lado. Por outro lado, aceitaram que não estando interessados os desvinculados, podiam inscrever os seus filhos, irmãos, sobrinhos, netos ou outros parentes aos cursos programados. “É por essa razão que nos últimos tempos se regista uma adesão significativa ao programa, apesar de ainda não ser possível apresentar resultados”, disse.

Outra questão levantada pelos trabalhadores abrangidos pelo processo de racionalização, é que uma parte destes trabalhadores foi lhe descontada 7% para a pensão de reforma. Contudo, eles não são considerados funcionários do Estado e por isso, não têm direito de reforma, mas sim de indemnização em conformidade com a Lei do Trabalho em vigor no país. Sendo assim, eles estão a reivindicar o dinheiro que descontaram porque aqueles valores não foram encaminhados ao Instituto Nacional de Segurança Social como deveria ter sido, por um lado. Por outro lado, os trabalhadores considerados funcionários do Estado reclamam que a maneira como os cálculos das compensações foi efectuada não foi justa, pois nem houve clareza nem transparência na explicação desses cálculos. Contudo

as autoridades ferro-portuárias refutam tais acusações argumentando que os mecanismos e as fórmulas aplicadas são credíveis e de reconhecimento internacional.

Com efeito, as autoridades afirmam, a dado passo, que: “ Têm vindo a público informações segundo as quais a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P.-CFM está a lesar os trabalhadores desvinculados no âmbito do processo de Racionalização da Força de Trabalho. Estas informações constituem uma absoluta inverdade... O valor destas compensações é obtido... através de cálculos actuariais. O cálculo actuarial é um cálculo de determinação do valor que o trabalhador em causa receberá no futuro (até aos 72 anos, neste caso), tendo em conta a sua idade e as probabilidades de sobrevivência, ano a ano, até aos 72 anos de idade. Estas probabilidades são em função de um conjunto de factores de índole económica e social que afectam a esperança de vida. Para além disso, existe uma taxa de actualização de 5%, dado que os beneficiários recebem no presente um valor que receberiam no futuro... Não há possibilidade de erro nos cálculos das compensações tendo em conta os métodos de cálculo acima referidos. Para além dos programas informáticos, existem mecanismos fortes de fiscalização preventiva, interna e externamente... Este processo é complexo e envolve um conjunto de mecanismos de um domínio especificamente difícil, como é o financeiro. O princípio da empresa é repor a justiça onde se verificar que, eventualmente, houve falhas no processo de determinação das compensações” (Xitimela Nr. 13/14, 2003:24-25).

10. REINserÇÃO SÓCIO-PROFISSIONAL DOS TRABALHADORES DESVINCULADOS

10.1 Acções programadas para a reinserção sócio-laboral dos desvinculados

A Gestão do Programa de Reinserção Social da Força de Trabalho é conduzida pelos CFM com o apoio do Consórcio GAPI/KPMG/TRANSCOM e têm programado as seguintes acções:

- Oferta de serviços de aconselhamento aos trabalhadores excedentários;
- Desenvolvimento de programas de formação profissional para os trabalhadores desvinculados com o objectivo de aumentar as potencialidades, oportunidades e opções para o reemprego ou auto-emprego;
- Ajuda aos trabalhadores desvinculados na sua preparação para a procura de alternativas profissionais;
- Apoiá-los na preparação de planos de negócios e sua implementação, incluindo ajuda no processo de solicitação de crédito para este fim;
- Monitorar as actividades desenvolvidas pelos trabalhadores desvinculados no âmbito do programa de racionalização da força de trabalho (Xitimela Nr. 12, 2002:45).

Foi efectuado um estudo no qual foram identificadas cinco acções a serem implementadas pelos CFM e pelo consórcio, nomeadamente:

- **Procura de emprego**, vai abarcar trabalhadores desvinculados que vão ao mercado à procura de novo emprego formal; enquadram-se nesta acção os trabalhadores com boa formação académico-profissional; com nível técnico básico ou nível médio geral; experiência profissional e um certo grau de responsabilidade e idade inferior a 45 anos de idade. Serão beneficiados por uma formação complementar para aperfeiçoamento profissional, cursos sobre como elaborar o currículo vitae e sua preparação para entrevistas de candidatura. O Consórcio está a preparar um banco de dados com as características relevantes com CV interessantes, estabelecer contactos com o Instituto Nacional de Emprego e Formação Profissional e outras instituições importantes para a introdução de perfis dos candidatos no banco de dados dessas instituições. Segundo o mesmo estudo, para este grupo de trabalhadores excedentários não há necessidade de créditos.
- **Auto-emprego**, é destinado aos trabalhadores excedentário da faixa etária entre 20 a 50 anos de idade que tenham uma certa experiência técnica que tenham trabalhado nas oficinas, via e obras, estivadores e pessoal de manutenção. Foi prevista a organização de seminários de acompanhamento o mais tardar até um ano depois dos cursos de formação. O estudo realizado pelo consórcio conclui que é para esta

categoria de auto-emprego que se vão orientar a maior parte dos desvinculados, principalmente nos centros urbanos e concluiu também que nas zonas urbanas e semi-urbanas, há uma tendência de desenvolvimento simultâneo de agricultura e actividades de auto-emprego (Xitimela Nr. 12, 2002:49).

- **Actividade agrícola**, esta actividade abrange os desvinculados não interessados e/ou sem potencialidades de reemprego ou auto-emprego. É agricultura de sobrevivência, apesar de existir uma parte destes que irá desenvolver agricultura comercial. Segundo o estudo realizado pelo consórcio, estão enquadrados nestas actividades, desvinculados com mais de 50 anos e com habilitações abaixo do nível primário. A formação, para este grupo de desvinculados tem o objectivo de melhorar as técnicas de produção, sendo realizados em parceria com a Faculdade de Agricultura da Universidade Católica de Moçambique (em Cuamba), ou o centro da GPE na Beira. O curso está subdividido em duas partes, um mês para agricultura e outro mês para a pecuária. Este grupo será encorajado a formar associações de agricultores e será beneficiado em créditos para financiar as campanhas agrícolas. O consórcio apoiará a criação de associações entre os abrangidos pelos cursos de formação, através do contacto com outras associações e organizações tais como, a CLUSA e a OLIPA. A actividade agrícola e a criação de animais são apontadas como sendo a alternativa fundamental e imprescindível para este grupo de excedentários, principalmente nas zonas rurais, sendo também importante estimulá-los a colocar a sua produção de culturas de rendimento nos mercados (Xitimela Nr. 12, 2002:48).
- **Criação de micro-empresas**, esta acção inclui os desvinculados com idades compreendidas entre os 25 e os 50 anos de idade com formação de nível médio e superior, que exerciam funções de chefia nos CFM, com visão empreendedora e com um valor de indemnização ou de reforma antecipada acima de 250 milhões de meticais e os trabalhadores que já estejam a desenvolver um negócio informal. A formação vai incidir sobre a gestão de empresas, incluindo informática e contabilidade. A GAPI vai apoiar directamente alguns elementos deste grupo alvo, já que a concessão de crédito para a promoção de pequenas e médias empresas é a sua actividade principal, Contudo, não haverá condições especiais, apesar de a GAPI

tratar os seus pedidos com prioridade. Os proponentes que elaborarem um plano de negócios economicamente viável e com um investimento de capital próprio no mínimo de 30% do investimento total são considerados potencialmente elegíveis para um financiamento da GAPI. O consórcio apoia directa e individualmente cada participante do programa que pretende constituir uma empresa, assistindo na elaboração do plano de negócio, na criação de estruturas de gestão apropriadas e na elaboração de estatutos e de outros documentos e dar informações sobre o acesso a micro-crédito. Estão previstas visitas regulares às novas empresas, pelo menos até ao final do primeiro ano de actividades e a realização de uma avaliação qualitativa de todos os projectos monitorados. A reorganização e redimensionamento de grandes empresas, dificuldades financeiras, aparecimento de novas empresas, especialmente no sector de serviços, crescimento do comércio e expansão do sector informal são algumas das grandes dificuldades que afectam o tecido empresarial e a economia nacional como um todo (Xitimela Nr. 12, 2002:50).

- **Exploração de infra-estruturas dos CFM**, no âmbito do processo da reestruturação empresarial, Os CFM deixarão de explorar algumas infra-estruturas que poderão ser aproveitadas pelos desvinculados, para desenvolverem actividades económicas. Estas infra-estruturas podem ser cedidas, vendidas ou arrendadas. O grupo alvo para a exploração destas infra-estruturas é bastante extenso devido às especificidades das vilas ferroviárias, a indispensabilidade de envolver as comunidades locais e a maior parte dos trabalhadores desvinculados fazerem parte de um grupo etário com mais de 45 anos de idade (com pelo menos 150 milhões de meticais de compensações). O estudo conclui que a idade e a formação não são relevantes, sendo fundamental a experiência em chefia ou gestão. Para este grupo alvo serão ministrados os seguintes cursos: Gestores de projectos (gestão empresarial, marketing, informática e contabilidade); Operacionais (cursos de formação profissional para auto-emprego). Os projectos de aproveitamento de infra-estruturas dos CFM implica a criação de pequenas e médias empresas formais. Por isso, os CFM ainda vão definir as condições para a elegibilidade e para o aproveitamento de tais infra-estruturas, uma vez que a estrutura financeira destes projectos ainda não foi definida (Xitimela Nr. 12,

2002:51). Concretamente, o Director Executivo do CFM-Sul, declarou numa entrevista que concedeu à revista Xitimela que eram somente ideias ainda não concretizadas, em relação à cedência, venda ou arrendamento de infra-estruturas que serão descontinuadas no âmbito do processo de reestruturação empresarial.

10.2 Análise das acções realizadas no âmbito da reinserção sócio-laboral dos excedentários e seus efeitos.

O Dr. Souto, Presidente do Conselho de Administração do GAPI (instituição criada com o objectivo de apoiar financeiramente, através da concessão de créditos, as pequenas e médias empresas), explica que o primeiro passo decorreu no ano 2001 envolvendo mais de mil trabalhadores do Porto da Beira que estavam acantonados há mais de dois anos. Aquela situação provocava consequências nas suas expectativas e criava frustrações no seio dos desvinculados. O Dr. Adolfo Adriano Muholove, Director do Departamento de Formação no GAPI, explicou que inicialmente fez-se um trabalho de aconselhamento dando-lhes a entender que aquilo não era o fim da vida mas o início, frisando que aquele momento era tão bom como aquele em que estiveram nos CFM. O aconselhamento baseou-se, fundamentalmente, na explicação do conjunto de compensações que os CFM iam oferecer e que deviam ser utilizadas com muito cuidado para garantir a sua poupança e investimento em áreas produtivas, quer em auto-emprego, actividades agrícolas, criação de micro-empresas e exploração de infra-estruturas dos CFM, para prepararem e garantir um futuro melhor. É por isso que os CFM e o consórcio formado, que inclui o GAPI, realizaram as seguintes acções:

- O consórcio já realizou, até ao final de Julho de 2002, mais de 104 cursos de formação profissional e empresarial com duração de três meses e que envolveram mais de 1270 participantes. Foram realizados cursos de formação para serralheiros, pedreiros, electricistas, mecânica-auto, electricista-auto, pintores, mestres de obras de construção civil e construção hydraform, modistas e alfaiates, canalizadores, contabilistas e operadores de informática. Dos números apresentados é fácil verificar

que foram abrangidos somente cerca de 13% do total dos trabalhadores até aqui considerados excedentários. Portanto é claramente uma minoria que foi abrangida pelo programa. Sendo assim, há certas dúvidas em relação ao sucesso que se deseja alcançar para a mitigação dos efeitos negativos da racionalização da força de trabalho.

- O Gabinete de Comunicação e Imagem dos CFM, no ano 2000, lançou um vasto programa de comunicação no âmbito do projecto de reestruturação empresarial e que contempla vários meios de comunicação, nomeadamente, rádio, televisão jornais, revistas, entretenimento e produção de cartazes.

As acções que estão a ser realizadas, são, em nossa opinião, básicas e fundamentais, porém preliminares, pois as acções que não constam neste processo e que julgamos indispensáveis e pertinentes (deveriam contemplar o acompanhamento permanente em todas as suas vertentes, até à sua consolidação), são nomeadamente:

- Acompanhamento de todos os processos relativos a novos empregos e sua quantificação, para se ter no mínimo, a certeza de que esta acção está a ter ou não o sucesso ou o efeito desejado;
- No âmbito de auto-emprego é necessário uma monitoria no sentido de se saber o que está a acontecer com os beneficiários dos cursos ministrados para este grupo alvo. E introduzir correcções pertinentes de modo a que, de facto, os propósitos definidos para a mitigação dos efeitos sociais negativos sejam alcançados. Por exemplo, depois da formação terão estes desvinculados conseguido o auto-emprego e estão bem inseridos nessa nova actividade e quais são as suas dificuldades por forma a orientá-los para o sucesso;

Para as restantes acções notamos igualmente a falta da análise de dados concretos e quantificados do resultado das acções realizadas e que visam atingir objectivos previamente definidos.

Como a maior parte das acções definidas ainda estão a ser implementadas ou ainda as suas estruturas, nomeadamente financeiras não foram definidas (referimos à forma como

algumas infra-estruturas dos CFM serão cedidas aos trabalhadores), é muito difícil tirar ilações sobre o sucesso ou não do processo de reinserção sócio-laboral e a mitigação dos efeitos negativos que dele se pretende. O Presidente do Conselho de Administração, reconhece esta nossa inquietação sobre a realização dos cursos de formação e não só, ao afirmar que "...aí devo dizer que nós vamos aquém daquilo que deveria ter sido atingido, daí que seja necessário exercermos um controlo muito mais efectivo, monitorar, fazer uma supervisão mais apertada sobre o trabalho do consultor, nesta área particular de formação... o mercado é carente, contudo, há possibilidades de desenvolvimento, de reinserção dessas pessoas nesse meio laboral. Há alguns resultados encorajadores, mas não são aqueles que tinham sido previstos e projectados por nós. No fim do programa, nós devemos ter entre 40 a 50% das pessoas desvinculadas que se encontrem, de facto, inseridas ou num novo posto de trabalho, ou na situação de auto-emprego e/ou de desenvolvimento de negócios" (Xitimela Nrs. 13/14, 2003:6).

Um estudo encomendado pelo Governo e Banco Mundial levado a cabo nos princípios de 1996, e que os seus resultados foram divulgados no relatório intitulado "Avaliação do Impacto e Eficiência do Programa de Reestruturação de Empresas" (Agosto de 1996), chama especial atenção sobre o papel do Governo após a privatização ao enfatizar que "O Governo não dispõe de informação sobre os resultados dos processos e, muitas vezes, conhece os problemas, pela primeira vez, através da imprensa" (Documento do Governo e Banco Mundial, 1996:33).

11. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O estudo que realizámos tinha como objectivos, analisar, discutir e mostrar possíveis consequências económicas e sociais resultantes do processo de privatização e racionalização da força de trabalho nos CFM. O problema que colocámos e que representa a nossa preocupação fundamental, é: "que consequências económicas e sociais a privatização e racionalização da força de trabalho podem provocar à empresa e aos

trabalhadores considerados excedentários e suas famílias?”. A hipótese apresentada é de que a maioria dos trabalhadores excedentários dos CFM tinham níveis académico-profissionais mais baixos e por isso auferiam salários mais baixos. Por isso, o impacto social negativo seria mais elevado para estes trabalhadores. Os estudos realizados e os contactos que efectuamos com os trabalhadores afectados revelam que:

- A situação da maioria piorou, pois as suas perspectivas de encontrarem novo emprego são remotas e o seu bem-estar social foi negativamente afectado.
- Assumindo que a maior parte das famílias moçambicanas são alargadas, com baixo nível de escolarização e por isso com menos oportunidades de emprego, teremos no futuro próximo, muitas crianças sem acesso a educação, saúde e outros cuidados a que têm direito. Esta situação vai provocar o aumento da criminalidade e a diminuição do bem estar social destes trabalhadores e seus familiares em particular, e da sociedade em geral.
- Dada a conjuntura económica actual e o mercado nacional do trabalho, assim como o perfil da maioria dos trabalhadores desvinculados, a situação futura a médio e longo prazo é sombria se não se acautelarem a assistência pós implementação da racionalização e reinserção sócio-profissional dos trabalhadores desvinculados. Com efeito, as taxas de inflação estão a evoluir de forma preocupante, os preços dos produtos estão sempre a subir, as taxas de juro dos depósitos a prazo estão a declinar e o desemprego a aumentar, apesar dos projectos aprovados e/ou em fase de implementação poderem proporcionar alguns postos de trabalho. Os trabalhadores que entrevistamos mostraram-se preocupados em relação ao seu futuro. Por isso, a maioria dos trabalhadores não está satisfeita.
- A literatura que consultámos a este respeito também revela que o impacto das privatizações sobre os trabalhadores é negativa, pois este processo leva a despedimentos em massa. Isto leva-nos a concluir que a hipótese que colocámos é verificável.
- No que respeita ao impacto da privatização sobre a empresa, os estudos que realizámos mostram que as empresas privatizadas melhoraram bastante a sua performance no que diz respeito à eficiência económica e financeira, a produtividade

do trabalho aumentou, a produção e a qualidade do produto aumentaram, e melhorou a competitividade. De facto, também os CFM melhoraram bastante desde que o processo começou. Contudo, ainda é muito cedo para tirarmos conclusões definitivas sobre os resultados porque o processo na maioria das componentes da reforma ainda está a ser implementado.

O processo de reforma institucional dos CFM visa atingir a dimensão óptima e o pleno emprego, maior competitividade regional e internacional, maior eficiência e viabilidade económico-financeira. Este processo tem várias componentes, nomeadamente, a reestruturação empresarial, racionalização da força de trabalho (e posterior reinserção sócio profissional para a diminuição do impacto negativo provocado aos trabalhadores desvinculados) e de activos, a concessão de portos e caminhos de ferro e a diversificação de actividades.

Para se atingirem os objectivos preconizados no âmbito deste programa foram criados certos instrumentos, tais como, **Unidade de Apoio à Gestão do Projecto**, que irá supervisionar o cumprimento das obrigações das concessionárias; **Unidade Técnica para a Força de Trabalho**, que vai se dedicar ao redimensionamento da força de trabalho, em colaboração com os concessionários; **Unidade de contabilização do projecto**, vai elaborar os registos contabilísticos e gestão financeira dos recursos dos projectos.

Ainda é muito cedo para tirar ilações a cerca de todos os resultados da implementação da reestruturação institucional, uma vez que ainda se está no processo de implementação dos respectivos projectos. Contudo a análise dos dados que conseguimos obter permitem-nos apresentar algumas ilações pertinentes e que são as seguintes:

- Os critérios de parceria exigidos constituem um factor inibidor para a maior parte do empresariado nacional, tais como experiência reconhecida internacionalmente, domínio total de tecnologias específicas do sector de transportes, financeiramente fortes para continuar a injectar capital aos investimentos. Contudo para minimizar

este constrangimento é importante a acção do Governo no sentido de apoiar financeiramente o empresariado nacional.

- O desempenho económico dos CFM no período de 1995 a 2001 registou uma evolução positiva, com excepção dos anos de 1998 e 2000, conforme ilustra o Quadro I da página 30, respeitante ao manuseamento de carga nos portos, tendo em 2001 atingido cerca de 20% em relação ao ano 2000. Igualmente, o transporte de carga diversa registou um crescimento positivo, tendo atingido em 2001 cerca de 22% em comparação ao ano 2000, com excepção dos anos 1997 e 1999 que registaram evoluções negativas. O desempenho positivo registado neste período deveu-se às profundas reformas introduzidas nesta empresa.
- Da análise feita à estrutura financeira dos CFM em 2001, constatámos com certa preocupação que, os resultados operacionais depois das amortizações são negativos, devido ao peso daquela rubrica nos resultados finais da empresa. Para colmatar esta situação os CFM propuseram medidas concretas às autoridades governamentais, para o saneamento financeiro, nomeadamente, a redução do stock da sua dívida externa, pagamento da dívida reduzida dos CFM no Tesouro do Estado, saneamento de actuais prejuízos acumulado e ajustamento dos seus activos fixos.
- Alguns critérios contabilísticos utilizados pelos CFM não permitiram aos auditores externos tirar conclusões “satisfatórias” dos saldos divulgados no balanço, nomeadamente, antecipações activas, fornecedores e outros credores; também não foi possível comprovar se todos os direitos e obrigações sobre terceiros estavam devidamente registados nas demonstrações financeiras da empresa; ainda não lhes foi possível a utilização de procedimentos alternativos para comprovação da validade, exactidão e totalidade incluídos em algumas rubricas de custos e proveitos, devido à ausência de registos auxiliares. São aspectos muito importantes que os CFM devem tomar em consideração para permitirem transparência e seriedade no trabalho que estão a realizar com grande empenho, para granjearem confiança e prestígio perante várias instituições nacionais e internacionais.

- A privatização da gestão dos CFM, precisa de ser monitorada cuidadosamente por parte do Estado, porque há países onde este processo falhou (Argentina), ou pelo menos não produziu os resultados esperados.
- Para outros programas similares que vierem a ser implementados (caso das LAM, por exemplo), recomendamos que os pacotes de compensações, devem acautelar no sentido de maior protecção em termos do seu futuro. Portanto, julgamos importante a observação do preceituado no Estatuto Geral dos Funcionários do Estado e seu rigoroso cumprimento.
- Por último, sentimos que o esforço empreendido pelos CFM para contornar as dificuldades relacionadas com o programa de reinserção sócio-profissional é de louvar, porém, julgamos insuficiente o alargamento do acesso aos cursos de formação de três meses. Em nosso entender, a atribuição de bolsas de estudo aos filhos destes trabalhadores seria uma forma sábia de amortecer o impacto social. Pretendemos com esta contribuição mostrar que existem variadas formas de mitigação destes efeitos.

BIBLIOGRAFIA

- **BALASSA, BELA**, Public Enterprise in Developing Countries: Issues of Privatization. Maputo, 1992.
- **Boletim Estatístico Nr. 10 do Banco de Moçambique, Maio de 2002.**
- **De Souza, Nali de Jesus**. Desenvolvimento Económico. Editora Atlas S.A. 1993
- **Gil, António Carlos**. Técnicas de Pesquisa em Economia. Editora Atlas S.A. 1988
- **Governo e Banco Mundial**. Avaliação do Impacto e Eficiência do Programa de Reestruturação de Empresas. Maputo, 28/08/1996.
- **JOSSENE, Luís**. Privatização em Moçambique: Impacto sobre os trabalhadores nas pequenas e médias empresas nas indústria alimentar e metalo-macânica. Trabalho de Licenciatura. 1999.
- **MUSSENGUE, Mafalda**. O Processo de Privatização em Moçambique: Sua Influência no Sucesso da Empresas. Trabalho de Licenciatura em Gestão. Maputo. 1996.
- **Relatório Anual do Banco de Moçambique. 2000.**
- **Relatório e Contas, BIM (2001)**
- **Relatório e Contas dos CFM, 2001.**
- **Revistas XITIMELA, Nrs.:**
 - **8/9 (1999-2000), publicação semestral, Maputo**
 - **10 (2001), publicação semestral, Maputo**
 - **11 (2001), publicação semestral, Maputo**
 - **12 (2002), publicação semestral, Maputo**
 - **13/14 (2003), publicação semestral, Maputo**
- **UTRE Nr. 03/Junho 1996. Maputo.**

ANEXOS

Tabela I

Principais indicadores económicos de Moçambique

	1997	1998	1999	2000	2001
PIB real	11.2	12.1	7.3	3.8	
14.8					
Inflação média		6.4	0.6	2.0	12.7
9.1					
Inflação (fim do período)		5.9	-1.3	4.8	11.4
21.9					
Massa Monetária	23.9	17.6	31.8	38.4	27.7
Valor actual da dívida Externa (%Export.)		-	538.2	202.0	163.0
113.8					
Taxa Câmbio Média Anual (10 ³ MT/USD)		11.406		11.852	12.673
15.141 20.454					
Taxa Câmbio Méd. A. Fim Período (10 ³ MT/USD)		11.604	12.366	13.218	16.985
22.885					
Taxa Câmbio Média Anual (10 ³ MT/ZAR)		2.534	2.210	2.091	2.192
2.504					

Fonte: BIM, Relatório e Contas. 2001:21 / Boletim Estatístico Nr. 35/ano 10 Banco de Moçambique, Maio/2002:24

Tabela II

Taxas de juro médias nominais (mês de Março 2002) (Empréstimos Bancários)

Prazo	30 dias	45 dias	60 dias	90 dias	180 dias	1 ano	2 anos
	36.71	41.01	37.37	36.40	34.71	36.03	34.06
a)	16.24	20.02	20.64	19.35	19.39	20.55	19.59

Fonte: Boletim Estatístico Nr. 35 do Banco de Moçambique, (2002: 19). a) Taxas de juro para depósitos a prazo.

Tabela III

Índice de Preços ao Consumidor (IPC) (para os meses de Dezembro)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
	79.7	95.1	101.0	100.0	106.2	118.4	144.3
(98=100) %					6.2	18.4	44.3
Base móvel a)					6.2	11.5	21.9

Fonte: Boletim Estatístico Nr. 35 do Banco de Moçambique, (2002: 35). a) Os cálculos são nossos

Tabela IV Satisfação com as condições de trabalho

Tipo de Empresa	Satisfeitos	Insatisfeitos
Privatizada	26%	74%
Estatal	32%	68%

Fonte: Estudo do Governo e do Banco Mundial, 1996:17

TABELA V

Evolução global do investimento aprovado (1997- 2003)

ANO	Nr. De Projectos	Quant. De Emprego a gerar	(EM 10 ³ USD)		TOTAL
			IDE	IDN	
1997	182	50	554,667.64	82,254.90	636,922.54
1998	209	18,956	204,922.44	124,310.76	329,233.19
1999	236	22,360	113,859.98	65,858.65	179,718.63
2000	179	27,722	302,433.21	76,975.20	379,408.40
2001	132	16,072	953,405.87	98,771.97	1,052,177.84
2002	129	9,527	559,546.44	50,043.51	609,589.95
2003	48	5,612	28,592.26	18,883.36	47,475.62
TOTAL	1115	100,299	2,717,427.83	517,098.34	3,234,526.17

Fonte: CPI. (para 2003 são dados do primeiro semestre)

IDE =Investimento Directo Estrangeiro; IDN =Investimento Directo Nacional

TABELA VI

Evolução das taxas de inflação no período de 1996 a 2003

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
14.15	4.43	-0.8	-1.3	12.7	21.9	22.6	23.3

Fonte: INE e Banco de Moçambique

