

Figura 7-4 Características Ambientais dos Arredores do Porto do Namibe

7.2.4 Porto de Cabinda

A profundidade da água na redondeza do Porto de Cabinda é muito rasa (3 a 5m), de modo que o entorno das instalações portuárias é todo raso. Esta conjuntura deve-se ao assoreamento da areia carregada a partir do rio Congo e do navio afundado na parte Este do Porto por mais de quinze anos. Para manter a profundidade necessária, estão a ser realizadas dragagens no entorno do cais.

O canal de acesso também é raso, de modo que é inevitável o transbordo das cargas a uma distância de 8 a 10 km do cais. Isto oferece perigo de acidentes, devido às ondas altas do alto-mar.

A época das chuvas vai de Outubro a Março ou Maio. Durante este período, ocorrem chuvas intensas, acompanhadas de ventos que atingem 50 nós e trovões e relâmpagos. Durante o período de seca, que vai de Março ou Junho até Setembro, a vazão do rio Congo aumenta, trazendo grandes fluxos de água a partir da direcção.

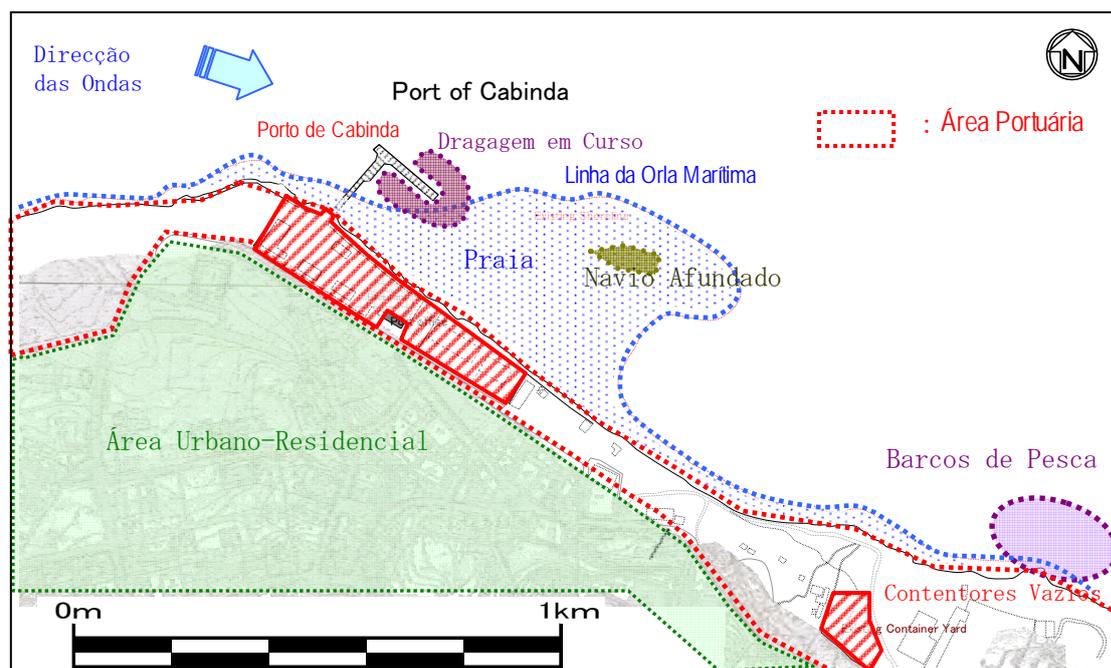


Figura 7-5 Características Ambientais dos Arredores do Porto de Cabinda

7.3 Reuniões de Stakeholders

Devido às influências da guerra, até recentemente não eram realizados estudos ambientais, a nível de sector público em Angola. Para preencher esta lacuna, o Ministério do Urbanismo e Ambiente (MINUA) está hoje a instituir regras que torna compulsória a realização de Estudos de Impacto Ambiental (EIA), quando de implementação de projectos, inclusive do sector portuário.

O presente Estudo tem por objectivo o reconhecimento de campo, divulgação do teor do estudo, identificação de possíveis impactos negativos através dos relatos dos participantes e a conjecturação de medidas para minimização desses impactos. Para tanto, foram realizadas três Reuniões de Stakeholders duante os períodos de Estudo em Angola, onde foram ouvidas as opiniões dos grupos de stakeholders, constituídos por representantes dos portos, dos sectores concernentes e do sector académico.

Primeira Reunião de Stakeholders:	14 de Junho de 2005, em Luanda
Segunda Reunião de Stakeholders:	17 de Novembro de 2005, em Lobito
Terceira Reunião de Stakeholders:	25 de Novembro de 2005, in Luanda

1) Primeira Reunião de Stakeholders

Pautas: Perfil e Cronograma do Estudo; Perfil do Planeamento; Propósitos das Considerações sócio-ambientais; Propósito de realização de reuniões de stakeholders; Lista de Checagem do Meio-Ambiente (Escopamento) pela Equipa de Estudo

Participantes: MINTRANS, EPL, EPLo, EPN, EPC, C.F.M, Equipa de Estudo

2) Segunda Reunião de Stakeholders

Pautas: Propósitos do Estudo de Consideração Sócio-Ambiental e da Reunião de Stakeholders; Procedimentos ambientais em Angola; Status presente do meio-ambiente; Plano de Reabilitação de

Curto Prazo (Draft) e do Programa de Reabilitação Urgente (Draft); Lista de Checagem para a avaliação de impacto ambiental (Escopamento)

Participantes: MINTRANS, EPLo, C.F.B, Representantes do Município, do Sector Pesqueiro, da Segurança Marítima e a Equipa de Estudo da JICA

3) Terceira Reunião de Stakeholders

Pautas: Ambiente Natural e Social dos arredores do porto; Identificação de desafios correntes; Procedimentos Ambientais em Angola; Apresentação do esboço do Plano de Reabilitação de Curto Prazo e do Programa de Reabilitação Urgente; Lista de checagem para avaliação ambiental (Escopamento) e medidas para mitigação de impactos

Participantes : MINTRANS, Representantes do Sector Ambiental (MINUA e Universidade Agostinho Neto), EPL, EPN, EPC e Equipa de Estudo da JICA

8. Directrizes Básicas de Reabilitação dos Portos

8.1 Os Enfoques da Formulação das Directrizes Básicas

A economia de Angola e a vida de sua população foram devastadas devido à guerra civil que se alastrou por cerca de 30 anos contínuos. Para transpor essa condição angustiante, o Governo de Angola preparou a política de recuperação pós-conflito de prioridade-mor, a ECP (Estratégia de Combate a Pobreza), na qualidade de política de prioridade máxima. Em conexão com esta, o governo lançou um programa de reabilitação, o PPMRRP, que abrange, entre outras questões, a reabilitação de infra-estruturas e uma parte da mesma está a ser implementada.

A ONU proclamou a Declaração do Milénio em Setembro de 2000, a qual define as metas da comunidade internacional para o Século XXI, apontando as necessidades Africanas como um dos maiores desafios a serem vencidos. Seguindo as directrizes da mesma, as instituições financeiras passaram a assistir os programas de recuperação pós-conflito. Hoje, os programas do PPMRRP vieram a alterar os enfoques dos doadores, que até então dedicavam-se na ajuda humanitária, para aquele de crescimento económico de médio prazo, reflectindo o clima de paz que reina desde 2002.

Dentre os programas já deferidos sob essa premissa estão: a primeira fase do PMER do Banco Mundial (USD 50 milhões; período: 2005 a 2007), o programa do PNUD (USD 38,7 milhões; período: 2005 a 2008) e o LRRD da UE (117 milhões de Euros; período: 2002 a 2007). Directrizes similares estão a ser tomadas também no âmbito de cooperações bilaterais: a China assinou um acordo de financiamento da ordem de USD 2,0 bilhões, destinados à reabilitação de infra-estruturas incluindo as de caminhos-de-ferro, e a Índia também firmou um acordo que prevê a reabilitação do Caminho-de-Ferro de Moçâmedes através de um financiamento da ordem de USD 40 milhões.

8.2 Directrizes Básicas

1) Dar Enfoque à Reabilitação de Curto Prazo

O Plano de Reabilitação de Curto Prazo” dos portos será elaborado com o horizonte em 2010, pois considera-se que este horizonte será capaz de responder às demandas urgentes do período de reconstrução pós-conflito. Mas, caso sejam identificados, dentre os projectos elaborados para o Plano de Curto Prazo, componentes a serem implementados com maior urgência nos anos que se seguem, os mesmos serão compilados para constituírem o “Programa Urgente de Reabilitação”. Neste programa, só serão em princípio propostas reabilitações de infra-estruturas ao nível do projecto original, a não ser que mudanças substanciais estejam previstas para antes de 2010.

2) Apoiar os Projectos de Reconstrução Nacional em Curso nas Áreas de Influência

É imprescindível que os portos possam apoiar a implementação sem entraves dos diversos projectos de reconstrução nacional, na qualidade de “gateway” sócio-económico da sua região de influência. Portanto, a elaboração dos planos de reabilitação deve ser feita com estreita articulação com os organismos concernentes, para promover a integração dos projectos de reconstrução.

3) Articular a Reabilitação das Instalações com o Fortalecimento Institucional, para Efectiva Reabilitação dos Portos

É requerida uma integração adequada dos componentes “hard” (instalações portuárias) e dos componentes “soft” (instituição e recursos humanos), para promover um funcionamento efectivo dos portos. Assim, os planos de reabilitação devem levar tal ponto em consideração.

4) Definir as Funções de Cada Porto, Conectando-o à Malha de Transportes

É necessário definir as funções dos principais portos do país, quando da formulação dos planos de reabilitação, pois suas áreas de influência são em geral muito extensas e podem ocorrer sobreposições de áreas a cobrir. Além disso, os portos só podem funcionar bem quando há conexão eficiente com as estradas e os caminhos-de-ferro que os ligam a suas áreas de influência. Assim sendo, as considerações sobre a articulação com as estradas/caminhos-de-ferro faz-se imprescindível na formulação dos planos de reabilitação.

5) Dar Ênfase à Capacitação de Recursos Humanos dos Principais Portos

O estudo elaborará medidas concretas para a capacitação dos recursos humanos dos portos, de modo a permitir a operação eficaz das instalações portuárias pelo quadro existente, depois de reabilitadas. Tais medidas consistir-se-ão de programas de curto e de longo prazos. As medidas de curto-prazo incluirão, entre outras, a transferência tecnológica efectuada localmente pelos expertos da Equipa de Estudo ao pessoal dos portos de abrangência. A transferência tecnológica será levada a cabo através do sistema de Treinamento no Trabalho (OJT) e cobrirão vários domínios, tais como os de planeamento, operação, design de instalação, considerações ambientais e procedimentos contractuais.

6) Considerar os Aspectos Sócio-Ambientais e de Segurança

Na elaboração dos planos de reabilitação, devem ser devidamente considerados e analisados também os impactos sobre o quotidiano das populações das áreas de influência. Os planos devem seguir as directrizes da JICA e também levar em consideração os aspectos sobre a segurança.

7) Promover o Desenvolvimento Económico dos Países do Interior

A reabilitação dos portos de Angola poderá contribuir na promoção das actividades económicas de África Sub-Sahariana, através do provimento aos países sem acesso ao mar de um porto “gateway para o lado Oeste do Continente. Em particular, o CFB conecta a RDC, Zâmbia, Zimbábwe e Botsuwana ao Porto do Lobito, formando o Corredor do Lobito. Estes países esperam que esta via férrea volte a operar para garantir o “gateway” para a costa Oeste, que lhes dá acesso à Europa e às Américas do Norte e Sul. A NEPAD identificou alguns corredores internacionais que devem ser reabilitados ou desenvolvidos sob o ponto de vista do desenvolvimento da economia Africana.

Se por um lado existem três grandes corredores internacionais que ligam os países do interior à Costa Este do continente, o Corredor do Lobito é o único que os liga à Costa Oeste. E, sendo este um atalho para a Europa e as Américas, o Porto do Lobito jogará, juntamente com o CFB, um papel vital para a melhoria dos transportes de/para os países Sub-Saharianos do interior do Continente.

8.3 Directrizes de Reabilitação de Cada Porto

8.3.1 Directrizes de Reabilitação do Porto de Luanda

O Porto de Luanda localiza-se na área costeira da capital Angolana e joga um importante papel de suporte económico da área metropolitana e outras áreas de influência. O porto é primordialmente utilizado na importação de artigos em geral, veículos, materiais de construção, produtos alimentícios, máquinas e cargas correlatas à indústria petrolífera. O volume de carga manuseada cresceu dramaticamente com a restauração económica nos últimos dois anos. Há sempre navios a esperar pela sua vez de acostar, devido à insuficiência de capacidade de manuseio. As principais causas das longas bichas de espera são: 1) precariedade das instalações e baixa produtividade das operações de manuseio de carga; 2) dificuldades de manusear contentores devido aos equipamentos obsoletos; 3) Operações portuárias ineficientes devido aos precários sistemas de informação e aos trabalhadores destreinados.

Como consequência do congestionamento e da baixa produtividade de manuseio de carga, o frete marítimo para o Porto de Luanda é consideravelmente mais caro do que aqueles com o destino a outros portos da proximidade. Urge, portanto, que o Porto de Luanda melhore sua produtividade para aliviar o congestionamento. Para melhorar a produtividade, medidas devem ser tomadas, levando-se em consideração os aspectos de *hardware* e de *software*.

O Porto de Luanda está em processo de privatização dos terminais ao sector privado, para poder proceder à reparação dos mesmos e melhorar a eficiência dos trabalhos, sendo que o Terminal de Carga Geral e o Polivalente já estão concessionados. Contudo, no caso do Terminal Polivalente, não se trata exatamente de uma concessão ao sector privado, uma vez que a concessionária é uma empresa estatal. No que concerne ao Terminal de Contentores, ainda se encontra no processo de selecção da empresa concessionária privada. De uma forma ou outra, a reabilitação do Porto de Luanda vai ficar nas mãos das concessionárias. Contudo, uma vez que a reabilitação portuária é um assunto vital para a recuperação económica do país, a EPL terá de tomar medidas apropriadas, caso as concessionárias demorem muito a prover melhorias.

Nesta conformidade, a reabilitação do Porto de Luanda está a cargo das concessionárias e a EPL é responsável apenas pelos aspectos navegacionais. Mas, se as concessionárias demorem mais para levar avante a reabilitação, ou forem incapazes de fazê-lo por questões financeiras, a EPL deve tomar acções necessárias imediatamente, para retomar as instalações portuárias para si. Os atrasos na reabilitação poderão constituir um ponto de estrangulamento para a restauração económica do país.

Portanto, o desafio do Porto de Luanda é o de reabilitar suas instalações existentes o quanto antes através da parceria público-privada e, paralelamente, buscar meios de expandir as áreas dos parques de contentores. Além disso, tendo em vista o agravamento do congestionamento das ruas e estradas, o que está a constituir empecilho ao transporte das cargas para dentro e para fora do porto, urge também que sejam equipamentadas vias alternativas de acesso ao porto, além da construção do porto seco. Ademais, é necessário agilizar o desenvolvimento de planos realísticos de construção de um terminal especializado em contentores para um futuro próximo.

8.3.2 Directrizes de Reabilitação do Porto do Lobito

O Porto do Lobito é o ponto inicial/final do Caminho de Ferro de Benguela (CFB) e é esperado um crescimento acelerado de movimento de carga, quando o CFB re-entrar em operação. Actualmente, o Porto do Lobito é utilizado como importador de commodities, materiais de construção, derivados de petróleo e automóveis, entre outros, mas, nos trabalhos de estiva são encontradas diversas dificuldades devido ao mau estado do pavimento e dos carris de comboio. Além disso, as instalações portuárias existentes são do tempo em que havia muitas linhas regulares de exportação, motivo pelo qual o parque é pequeno e a capacidade das gruas de cais de apenas algumas toneladas, o que está acarretar a falta geral de capacidade. Enfim, a instalação não está adequada à marinha mercante de hoje, na qual as cargas estão na maioria contentorizadas.

Por este motivo, para que o Porto do Lobito retome suas capacidades, é imprescindível que, antes de mais nada, o pavimento dos cais, tanto Sul quanto Norte, sejam reparados. No que concerne à reabilitação dos carris de comboio, os carris da beira do cais devem ser removidos, tendo em vista que o carregamento directo das cargas ao comboio quase já não é usado no mundo, e os carris do centro e fundo dos parques devem ser reabilitados. As gruas dos cais estão bem mantidas e operativas, mas, tendo em vista que são pouco utilizados devido às mudanças dos tipos de carga e de estiva, devem ser removidas aos poucos para darem lugar a gruas especiais para contentores e/ou descarregadores pneumáticos e correias transportadoras, de acordo com a necessidade. Os armazéns, construídos próximos do cais, também, devem ser removidos aos poucos ou transformados em armazéns frigoríficos, pois a tendência é de cair em desuso.

Em contrapartida, é necessário ampliar o parque de contentores, pois os commodities vão passar a chegar preponderantemente contentorizados. Contudo, para investir na instalação de grua

especializada em contentores, é necessário que haja correntemente um volume manuseado de pelo menos 50 mil a 100 mil TEUs, além do que isto exige intervenções de base na estrutura do cais, de forma que se considera como solução mais adequada a construção de um novo cais com guas gantry mais futuramente. Quanto à localização do novo terminal especializado em carga contentorizada, a mais apropriada seria no prolongamento do actual Cais Sul. Estima-se que, no futuro, seja necessário construir um terminal de contentores com cerca de 300 m de extensão, na continuação do atracadouro nº 8.

8.3.3 Directrizes de Reabilitação do Porto do Namibe

O Porto do Namibe é o principal porto da região Sul de Angola e está ligado ao Caminho-de-Ferro de Moçâmedes. Actualmente, funciona como porto importador de commodities e materiais de construção para a região, além de dedicar-se à exportação de granito. Contudo, seus parques estão despavimentados, além do que os carris de comboio e as guas de cais não estão operativos, de modo que é notada muita ineficiência nos trabalhos de estiva. Além disso, nenhuma defesa está instalada, o que impeder o atracamento seguro dos navios. Assim sendo, sua reabilitação e aumento da eficiência de trabalho são imprescindíveis para concretizar o transporte estável e seguro das cargas importadas e dar justa contribuição para a reconstrução nacional.

Doravante, estima-se que ocorra um crescimento acelerado de carga contentorizada, acompanhando a restauração económica do país. Para corresponder a esta situação, é necessário pavimentar os parques, suprir a insuficiência de máquinas de estiva, instalar as tomadas para contentores frigoríficos, entre outras coisas mais. Para possuir um terminal de contentores, seria necessária a instalação de guas gantry, mas, como o volume manuseado de carga contentorizada no Porto do Namibe ainda não passa de cerca de 6.000 TEUs, por enquanto as estivas feitas pelas guas dos próprios navios poderão dar conta do trabalho.

Os navios de linha regular, que hoje fazem escalas nos portos do Namibe, Lobito e Luanda, possuem todos guas próprias, o que lhes permite a estiva dos contentores, mesmo na ausência de gantry no porto de escala. Entretanto, quando forem instaladas gantries no Porto de Luanda, é estimado que passem a fazer escalas também os navios sem guas. Levando-se isto em consideração, é importante começar desde já o planeamento de instalação de equipamentos específicos de manuseio de contentores.

O acesso às suas áreas de influência deve passar em breve a ser feita preponderantemente por camiões, uma vez que a equipamentação de estradas de rodagem estão a se avançar. Além disso, quando o CFM estiver reabilitado, o transporte por via férrea também passará a ser frequente, de modo que é imprescindível também deixar reabilitados os carris de comboio do interior do recinto portuário com antecedência. Porém, é pouco provável que o método de carregamento directo, do navio aos vagões, continue a ser utilizado e, portanto, é adequado que somente os carris do meio e do fundo do parque sejam reabilitados.

A Ponte-Cais do Saco-Mar era antigamente utilizado como porto de exportação do minério de ferro, mas, com o agravamento da guerra, a actividade mineraleira foi interrompida e os equipamentos, tais como a correia transportadora e o alimentador, estão em desuso há cerca de 20 anos e completamente inutilizáveis e irreparáveis. O alimentador, em especial, precisa ser removido, pois, com mais tempo, pode vir a desabar. Quanto à subestrutura da ponte-cais, ainda pode ser utilizada, desde que sejam feitas devidas manutenções, sobretudo anti-corrosivas.

8.3.4 Directrizes de Reabilitação do Porto de Cabinda

O Porto de Cabinda, diferentemente de outros três portos de abrangência, caracteriza-se pelas águas rasas e, por isto, conta apenas com uma ponte-cais com a profundidade média de 3,4 m. Por este motivo, os navios têm de ficar ancorados no oceano, de onde os contentores são transbordados ao batelão que transporta-os até o cais. Esta dupla estiva acarreta tarifa dobrada de

operação, uma das quais subvencionada pelo Governo Central. Mesmo assim, o facto de os navios não poderem atracar no cais continua a ser o factor encarecedor do frete, factor este que precisa ser eliminado com urgência.

Para tanto, a EPC possui um plano de construir um muro-cais com cerca de 300 m de comprimento, adjacente a Oeste da actual ponte-cais, sendo que a área molhada do lado do muro voltado para a ponte-cais será usada como ancoradouro. Contudo, é sabido que, para esse ancoradouro passar a ter 6 m de profundidade, será necessário dragar um canal de mais de 500 m, facto este que faz crer que o muro-cais a construir tenha de ser bem maior. De qualquer forma, seriam necessários estudos mais aprofundados para desvendar a relação entre o assoreamento do canal e a extensão necessária do muro.

Tendo em vista que os navios porta-contentores de navegação costeira têm, mesmo aqueles de porte pequeno, 5.000 DWT, com capacidade de 300 a 500 TEUs, para permitir a acostagem destes, é necessário que o ancoradouro tenha pelo menos 7,5 m de profundidade. Mas, para obter os 7,5 m, será necessária a dragagem de cerca de 3.000 m de canal, além de exigir dragagem de manutenção, de forma que a empresa portuária deve adquirir barco dragador e proceder à dragagem periódica do canal de navegação.

A melhoria do estado de assoreamento, a pavimentação do parque e a dragagem de manutenção são os desafios de maior urgência deste porto, mas todos eles já estão a ser implementados pela própria EPC. É necessária também a mudança de localização do parque de contentores vazios, mas, este também está planeado a ser implementado pela própria empresa portuária. Portanto, não existe nenhum componente que demande auxílio na reabilitação do Porto de Cabinda. Contudo, tendo em vista que é vital para a região ter instalação recebedora de cargas marítimas, por esta constituir uma enclave, cabe aqui recomendar a realização de estudos para buscar outras praias onde seja factível a construção de um porto de grandes profundidades, para elaborar brevemente um plano de construção e, em seguida, realizar o estudo de viabilidade sobre a mesma.

9. Estimativa de Demanda

9.1 Premissas da Estimativa de Demanda

9.1.1 Método de Cálculo Estimativo

Estimou-se o volume de carga futura nacional (2010), tendo como base a inter-relação entre o PIB e os volumes manuseados por porto. Foram estimados dois casos utilizando-se taxas distintas. Primeiro, foi estimado o volume de carga futura de todos os portos. Em seguida, utilizando-se como total referencial de controlo, fez-se a estimativa para cada porto. Por fim, adicionou-se o volume de minério de ferro proveniente de Cassinga, para o caso positivo do Porto do Namibe, e o de cobre proveniente de Zâmbia, para o caso positivo do Porto do Lobito, e assim obteve-se a estimativa de carga total de Angola.

9.1.2 Dados de Entrada

1) Taxa Estimada de Crescimento do PIB

Adoptou-se como taxa estimada de crescimento do PIB até 2008, para o presente Estudo, a média dos valores estimados pelo Banco Mundial (19,4%). O FMI, por sua vez, estima 14,7% para 2005 e 27,6% para 2006, cujas médias também aproximam-se do valor adoptado. No que concerne à mesma taxa para 2009 e 2010, supôs-se, para o “caso alto”, que a taxa estimada pelo Banco Mundial perdure até 2010. Em contrapartida, para o “caso baixo”, supôs-se que a situação sócio-económica de Angola assemelhar-se-ia à preconizada pelo Plano de Desenvolvimento Nacional de Longo Prazo, “Angola 2025” e adoptou-se como taxa de crescimento do PIB o valor de 6,4%, previsto neste último.

9.2 Estimativa do Volume de Carga Marítima dos Portos Angolanos

9.2.1 Volume de Carga Total

A Tabela 9-1 mostra a evolução do volume de carga nacional a partir do ano 2000. Todos os anos, excepto 2004, mostraram crescimento acima dos 15%. A partir destes dados, calculou-se a inter-relação destas cifras com o PIB do mesmo período, onde foi obtido o valor de 0,923.

Tabela 9-1 Evolução do Volume de Carga Total dos Portos Angolanos

Ano	Toneladas	Crescimento (%)
2000	2.583.288	
2001	3.011.757	16,6
2002	3.492.696	16,0
2003	4.171.890	19,4
2004	4.409.770	5,7

A seguir, estimou-se o volume total nacional. Supondo-se que o volume de carga global nacional até 2010 está proporcionalmente relacionado com os valores do PIB, montou-se a expressão de cálculo e procedeu-se à estimativa até 2010.

O volume total de carga em 2010, de acordo com a macro-projecção, é de 13,3 milhões de toneladas para o caso positivo (3,0 vezes maior que 2004) e de 9,8 milhões de toneladas para o caso negativo (2,2 vezes mais).

A carga total futura de cada porto foi calculada da seguinte forma: Primeiro, a mesma foi calculada pela relação da carga realizada de cada porto com o PIB de Angola. Em seguida, os valores obtidos foram ajustados, utilizando-se a carga total de Angola como total de controlo. A seguir,

adicionaram-se alguma carga não-previsível através da evolução do PIB e obtiveram-se a Estimativa do Volume de Carga Total Futura.

9.2.2 Volume de Carga Contentorizada

A Tabela 9-2 mostra a evolução da carga contentorizada a partir de 2001. O valor referente a 2005 foi estimado através do resultado do primeiro semestre daquele ano. A carga contentorizada aumentou 1,9 vezes em relação a 2001.

Tabela 9-2 Volume de Carga Contentorizada Realizada em Angola

Ano	Quantidade de Contentores (Un.)	Crescimento (%)
2001	148.691	
2002	199.579	34,2
2003	238.584	19,5
2004	269.519	13,0
2005	277.321	2,9

A Tabela 9-3 mostra a evolução do volume de carga contentorizada manuseada nacional e do PIB, em Angola. A expressão para o cálculo de projecções foi obtida a partir da análise inter-relacional dos dois.

$$Y = 2694,2X - 86598 \quad , \text{ onde:}$$

Y = Contentores (Unidade)

X = PIB (Bilhões de Kz)

$$R^2 = 0,8935$$

Tabela 9-3 Evolução da Carga Contentorizada e PIB de Angola

Ano	Quantidade de Contentores (Un.)	PIB (Bilhões de KZ)
2001	148.691	94,5
2002	199.579	108,2
2003	238.584	111,9
2004	269.519	124,3
2005	277.321	142,6

Foi feita a estimativa da Carga Contentorizada Futura de Angola, com base na expressão de cálculo de projecção do volume nacional de contentores e do PIB estimativo. Os resultados foram ajustados, utilizando-se o volume de carga contentorizada total realizado de Angola como total de controlo.

Tabela 9-4 Estimativa de Carga Total Futura dos Portos de Angola

					ton
Ano/Porto	Luanda	Lobito	Namibe	Cabinda	Total
2004	3.149.756	872.349	261.065	81.600	4.409.770
2010 (Caso Positivo)	8.971.000	3.053.000	6.794.000	249.000	19.067.000
2010/ 2004	2,8	3,5	26,0	3,1	4,3
2010 (Caso Negativo)	7.034.000	1.995.000	618.000	194.000	9.841.000
2010/ 2004	2,2	2,3	2,4	2,4	2,2

Tabela 9-5 Estimativa de Carga Contentorizada Futura dos Portos de Angola

					TEU
Ano/Porto	Luanda	Lobito	Namibe	Cabinda	Total
2004	288.981	33.321	7.428	4.491	334.000
2010 (Caso Positivo)	906.000	120.000	17.000	16.000	1.048.000
2010/ 2004	3,1	3,6	3,2	3,6	3,2
2010 (Caso Negativo)	698.000	92.000	19.000	12.000	821.000
2010/ 2004	2,4	2,5	2,6	2,7	2,5

9.3 Os Maiores Navios que Fazem Escala (Portos do Lobito e do Namibe)

Dentre os navios que fizeram escala no Porto do Lobito em 2004, os de maiores portes estão listados na Tabela 9-6. Tendo em vista que não são estimadas alterações de tamanho dos navios que atracarão em 2010 nos portos do Lobito e do Namibe, tomar-se-ão, como referências para cálculos, o Maria Schulte (porta-contentor) e o Liberty Grace (Graneleiro).

Tabela 9-6 Especificações dos Principais Navios que Fazem Escala no Porto do Lobito

Nome do Navio	Compri. (m)	Calado (m)	Peso Morto	Ton. Bruta	Bandeira	Tipo Principal	Sub-Tipo
Maria Schulte	230.9	12.0	41,500	35,697	Chipre	Contentor	Porta-Contentor
Maersk Volos	175.6	10.9	23,508	18,334	Libéria	Contentor	Porta-Contentor
Maersk Vienna	168.7	9.2	21,152	17,167	Chipre	Contentor	Porta-Contentor
Pioner	148.6	8.4	10,442	9,715	Bulgária	Contentor	Porta-Contentor
Liberty Grace	190.0	11.9	50,601	28,836	EUA	Granel	Graneleiro Reforçado c/ Minério
Megalohari	188.0	10.8	37,677	22,009	S. Vicente	Granel	Graneleiro Reforçado c/ Minério
Sersou	178.0	10.8	34,100	19,672	Algéria	Granel	Graneleiro Reforçado c/ Minério
Clipper Ipanema	166.0	10.3	22,882	15,992	Bahamas	Carga Seca	Polivalente
Rosewood-I	161.4	10.0	21,727	13,450	Panamá	Granel	Graneleiro Reforçado c/ Minério
Nds Prosperity	154.9	10.1	17,493	13,237	Belize	Carga Seca	Polivalente
Talos	152.5	9.6	15,884	11,347	Bahamas	Carga Seca	Polivalente
Hua Tuo	155.1	9.6	15,753	14,163	China	Carga Seca	Polivalente
Pioner	105.7	6.8	4,638	3,736	Rússia	Carga Seca	Navio de Carga Geral
Talos	81.7	4.5	2,503	1,681	Holanda	Granel	Graneleiro