

Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA)
Ministério dos Transportes (MINTRANS)

Relatório Final

Estudo para o Programa de Reabilitação Urgente dos Portos da República de Angola

Relatório Principal

Agosto 2006

The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
Ecoh Corporation

S D

J R

06-072

Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA)
Ministério dos Transportes (MINTRANS)

Relatório Final

Estudo para o Programa de Reabilitação Urgente dos Portos da República de Angola

Relatório Principal

Agosto 2006



The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
Ecoh Corporation

Taxa de Câmbio (de Outubro de 2005)

USD 1,00 = Kz 87,60 = JPY 116

PREFÁCIO

Em resposta à solicitação do Governo da República de Angola (doravante a ser referido como “GOA”), o Governo do Japão decidiu conduzir um Estudo para o Programa de Reabilitação Urgente dos Portos da República de Angola e incumbiu sua realização à Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA).

A JICA, por sua vez, seleccionou e delegou a Angola, por quatro vezes no período de Março de 2005 a Agosto de 2006, uma equipa de estudo emcabçada pelo Dr. Haruo Okada e composta pelos membros da Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) e a Ecoh Corporation.

A Equipa de Estudo manteve discussões com os oficiais do GOA e procedeu a estudos de campo nos sítios-alvos do estudo. Tendo retornado ao Japão, a Equipa conduziu estudos adicionais e preparou o presente Relatório Final.

O nosso desejo é que este relatório venha a contribuir ao prosseguimento do plano de reabilitação e ao estreitamento da amizade entre as duas nações.

Por fim, aqui expressamos os nossos sinceros agradecimentos aos oficiais do GOA pela preciosa cooperação que prestaram ao Estudo.

Agosto de 2006

Kazuhisa Matsuoka

Vice-Presidente da

Agência de Cooperação Internacional do Japão

NOTIFICAÇÃO

Agosto de 2006

Sr. Kazuhisa Matsuoka
Vice-Presidente da
Agência de Cooperação Internacional do Japão

Prezado Sr. Matsuoka,

É com prazer que aqui entregamos o Relatório Final do Estudo para o Programa de Reabilitação Urgente dos Portos da República de Angola.

A Equipa de Estudo, composta pela Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) e a Ecoh Corporation, realizou estudos na República de Angola durante o período de Março de 2005 a Agosto de 2006, seguindo os termos do contrato firmado com a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA).

Esta Equipa compilou o presente relatório, no qual propõe um plano de reabilitação de curto prazo para os portos com o horizonte em 2010, um programa de reabilitação urgente e um programa de acções para o melhoramento da gestão/operação portuária, de acordo com as directrizes estabelecidas através de intensas consultas com os oficiais do Governo da República de Angola e outras autoridades concernentes.

Em nome da Equipa de Estudo, gostaria de expressar meus sinceros agradecimentos ao Governo de Angola e todas as autoridades concernentes, que não pouparam esforços em cooperar e assistenciar o estudo, além de terem recebido a Equipa com calorosa hospitalidade em Angola.

Sinto-me igualmente grato à Agência de Cooperação Internacional do Japão, ao Ministério dos Negócios Estrangeiros do Japão, ao Ministério do Território, Infra-Estruturas e Transportes do Japão, ao Dr. Carlos A.S.S.H. de Freitas, ex-Cônsul Honorário do Japão, e à Embaixada do Japão em Angola, pelas valiosas sugestões e assistência prestadas no decurso do Estudo.

Atenciosamente,

Haruo Okada
Líder da Equipa do
Estudo para o Programa de Reabilitação
Urgente dos Portos da República de
Angola



Localização dos Portos

Índice

1.	Antecedentes, Objectivos e Perfis do Estudo	1-1
1.1	Antecedentes do Estudo	1-1
1.2	Objectivos do Estudo	1-1
1.3	Perfis do Estudo	1-1
1.3.1	Esfera do Estudo.....	1-1
1.3.2	Cronograma do Estudo.....	1-2
1.3.3	Membros da Equipa de Estudo.....	1-2
1.3.4	Membros de Contraparte	1-3
1.4	Instituições Relevantes.....	1-5
1.4.1	Comité de Coordenação	1-5
1.4.2	Ministérios e Órgãos Públicos Concernentes	1-5
1.4.3	Stakeholders	1-6
1.4.4	Organismos Internacionais e Empresas Relevantes	1-7
2.	Situação Geográfica e Social de Angola.....	2-1
2.1	Topografia.....	2-1
2.2	Guerra Civil e Reconstrução	2-2
2.2.1	Independência e Guerra Civil.....	2-2
2.2.2	Reconstrução	2-3
2.3	Condições Sócio-Económicas.....	2-4
2.3.1	População Nacional e a População de Retornados.....	2-4
2.3.2	Condições Económico-Financeiras	2-5
2.3.3	Indústria.....	2-6
2.4	Perfis dos Países Concernentes do Interior do Continente.....	2-8
3.	Política Pós-Conflicto do Governo e Actividades dos Doadores	3-1
3.1	Directrizes Governamentais de Reconstrução Nacional	3-1
3.1.1	Estratégia de Combate à Pobreza (ECP)	3-1
3.1.2	Fase Prioritária do Programa Multi-sectorial de Reabilitação e Reconstrução (PPMRRP)	3-1
3.2	Cooperação de Organismos Internacionais.....	3-2
3.2.1	FMI e Banco Mundial	3-3
3.2.2	BAD	3-4
3.2.3	PNUD e PAM.....	3-5
3.2.4	UE	3-5
3.2.5	NEPAD.....	3-5
3.3	Cooperação Bilateral.....	3-6
4.	Perfil do Sector de Transportes.....	4-1

4.1	Descrição Geral do Transporte Terrestre e Aéreo.....	4-1
4.1.1	Caminhos-de-Ferro.....	4-1
4.1.2	Estradas	4-6
4.1.3	Aviação Civil.....	4-8
4.2	Situação Geral da Navegação e Portos	4-8
4.2.1	Últimas Tendências da Marinha Mercante em África Ocidental e Angola.....	4-8
4.2.2	Portos.....	4-18
4.3	Corredores de Transporte Regional	4-19
4.3.1	SADC	4-19
4.3.2	Corredor do Lobito.....	4-20
5.	Situação Presente e Desafios dos Portos de Abrangência	5-1
5.1	Porto de Luanda	5-1
5.1.1	Perfil Geral	5-1
5.1.2	Condições Naturais	5-2
5.1.3	Instalações Portuárias	5-5
5.1.4	Volume de Tráfego.....	5-11
5.1.5	Manuseio de Carga e Questões de Segurança	5-12
5.1.6	Sumário das Constatações	5-15
5.2	Porto do Lobito	5-15
5.2.1	Perfil Geral	5-15
5.2.2	Condições Naturais	5-16
5.2.3	Instalações Portuárias	5-24
5.2.4	Volume de Tráfego.....	5-29
5.2.5	Manuseio de Carga e Questões de Segurança	5-31
5.2.6	Sumário das Constatações	5-34
5.3	Porto do Namibe	5-34
5.3.1	Perfil Geral	5-34
5.3.2	Condições Naturais	5-35
5.3.3	Instalações Portuárias	5-43
5.3.4	Volume de Tráfego.....	5-47
5.3.5	Manuseio de Carga e Questões de Segurança	5-49
5.3.6	Sumário das Constatações	5-52
5.4	Porto de Cabinda.....	5-52
5.4.1	Perfil Geral	5-52
5.4.2	Condições Naturais	5-53
5.4.3	Instalações Portuárias	5-57
5.4.4	Volume de Tráfego.....	5-59
5.4.5	Manuseio de Carga e Questões de Segurança	5-59
5.4.6	Sumário das Constatações	5-61
5.5	Porto do Soyo.....	5-62
5.5.1	Perfil Geral	5-62
5.5.2	Instalações Portuárias	5-62
5.5.3	Volume de Tráfego.....	5-63
6.	Avaliação do Grau de Deterioração das Instalações.....	6-1

6.1	Generalidades.....	6-1
6.2	Métodos de Inspeção e de Avaliação do Grau de Deterioração.....	6-2
6.2.1	Métodos de Inspeção	6-2
6.2.2	Método de Avaliação do Grau de Deterioração	6-4
6.3	Sumário da Avaliação do Grau de Deterioração.....	6-6
7.	Considerações Sócio-Ambientais	7-1
7.1	Ambientes Sócio-Naturais de Angola.....	7-1
7.1.1	Ambiente Natural	7-1
7.1.2	Ambiente Social	7-4
7.1.3	Destaques das Questões Ambientais	7-5
7.2	Quadro Legal das Considerações Sócio-Ambientais	7-5
7.2.1	Leis Ambientais de Angola	7-5
7.2.2	Principais Convenções Internacionais do Ambiente Aplicáveis em Angola	7-10
7.3	Condições Sócio-Económicas das Adjacências dos Portos	7-11
7.3.1	Características Sócio-Ambientais do Porto de Luanda	7-12
7.3.2	Condições Sócio-Ambientais do Porto do Lobito	7-16
7.3.3	Características Ambientais do Porto do Namibe.....	7-19
7.3.4	Condições Sócio-Ambientais do Porto de Cabinda.....	7-23
7.4	Reuniões de Stakeholders	7-25
7.4.1	Propósitos das Reuniões de Stakeholders	7-25
7.4.2	Stakeholders	7-26
7.4.3	Actas das Reuniões de Stakeholders	7-27
8.	Directrizes Básicas de Reabilitação dos Portos	8-1
8.1	Os Enfoques da Formulação das Directrizes Básicas	8-1
8.1.1	Política Governamental de Pós-Guerra e os Desafios dos Portos	8-1
8.1.2	Desempenho Portuário Necessário para o Período de Reconstrução	8-2
8.2	Directrizes Básicas.....	8-3
8.3	Directrizes de Reabilitação de Cada Porto.....	8-4
8.3.1	Directrizes de Reabilitação do Porto de Luanda	8-4
8.3.2	Directrizes de Reabilitação do Porto do Lobito	8-5
8.3.3	Directrizes de Reabilitação do Porto do Namibe	8-6
8.3.4	Directrizes de Reabilitação do Porto de Cabinda	8-7
9.	Estimativa de Demanda	9-1
9.1	Premissas da Estimativa de Demanda.....	9-1
9.1.1	Método de Cálculo Estimativo	9-1
9.1.2	Dados de Entrada	9-1
9.2	Estimativa do Volume de Carga Marítima dos Portos Angolanos	9-2
9.2.1	Volume de Carga Total	9-2
9.2.2	Volume de Carga Contentorizada	9-4

9.3	Porto de Luanda	9-6
9.3.1	Volume de Carga Total Realizado	9-6
9.3.2	Volume de Carga Contentorizada	9-8
9.4	Porto do Lobito	9-10
9.4.1	Volume de Carga Total	9-10
9.4.2	Volume de Carga Contentorizada	9-13
9.5	Porto do Namibe	9-16
9.5.1	Volume de Carga Total	9-16
9.5.2	Carga Contentorizada.....	9-19
9.6	Porto de Cabinda.....	9-21
9.6.1	Volume de Carga Total Realizado	9-21
9.6.2	Volume de Carga Contentorizada	9-23
9.6.3	Passageiros	9-24
9.7	Sumário	9-24
9.8	Os Maiores Navios que Fazem Escala (Portos do Lobito e do Namibe)	9-25
10.	Plano de Reabilitação de Curto Prazo.....	10-1
10.1	Porto de Luanda	10-1
10.1.1	Demanda de Reabilitação	10-1
10.1.2	Reabilitação de Instalações Portuárias	10-3
10.1.3	Desenho Conceitual e Estimativa de Custo.....	10-5
10.1.4	Versão Tentativa da Análise Económico-Financeira	10-7
10.1.5	Esboços da Avaliação Ambiental Inicial (AAI).....	10-7
10.2	Porto do Lobito	10-10
10.2.1	Demanda de Reabilitação	10-10
10.2.2	Reabilitação das Instalações Portuárias.....	10-11
10.2.3	Desenho Conceitual e Estimativa de Custo.....	10-16
10.2.4	Análise Económico-Financeira Preliminar.....	10-27
10.2.5	Esboços da Avaliação Ambiental Inicial (AAI).....	10-29
10.3	Porto do Namibe	10-35
10.3.1	Demanda de Reabilitação	10-35
10.3.2	Reabilitação das Instalações Portuárias.....	10-36
10.3.3	Desenho Conceitual e Estimativa de Custo.....	10-39
10.3.4	Análise Económico-Financeira Preliminar.....	10-47
10.3.5	Esboços da Avaliação Ambiental Inicial (AAI).....	10-50
10.4	Porto de Cabinda.....	10-56
10.4.1	Demanda de Reabilitação	10-56
10.4.2	Reabilitação das Instalações Portuárias.....	10-57
10.5	Sumário dos Planos de Reabilitação de Curto	10-59
10.5.1	Planos de Reabilitação de Curto Prazo dos Quatro Portos.....	10-59
10.5.2	Prioridades de Reabilitação	10-60
11.	Programa de Reabilitação Emergencial	11-1

11.1	Porto do Lobito	11-1
11.1.1	Instalações que Demandam Reabilitação Urgente	11-1
11.1.2	Desenho Básico (Ante-Projecto).....	11-2
11.1.3	Plano de Construção e Estimativa de Custo	11-5
11.1.4	Considerações Sócio-Ambientais.....	11-6
11.2	Porto do Namibe	11-7
11.2.1	Instalações que Demandam Reabilitação Urgente	11-7
11.2.2	Desenho Básico (Ante-Projecto).....	11-8
11.2.3	Plano de Construção e Estimativa de Custo	11-11
11.2.4	Considerações Sócio-Ambientais.....	11-13
11.3	Sumário do Programa de Reabilitação Urgente.....	11-14
11.3.1	Reabilitação Urgente dos Portos do Lobito e do Namibe	11-14
11.3.2	Pacote Prioritário de Reabilitação Urgente	11-14
12.	Empreendimentos de Reabilitação Emergencial	12-1
12.1	Conceitos Básicos de Empreendimento de Reabilitação Emergencial	12-1
12.1.1	Porto de Luanda	12-1
12.1.2	Porto do Lobito.....	12-1
12.1.3	Porto do Namibe.....	12-2
12.1.4	Porto de Cabinda	12-2
12.2	Parâmetros de Selecção dos Empreendimentos Emergenciais	12-2
12.3	Lista dos Componentes Candidatos	12-3
12.4	Inspecções Adicionais Prévias à Aquisição	12-3
12.5	Cronograma de Entrega do Equipamento Seleccionado.....	12-4
12.5.1	Chapas Correctivas de Aço	12-4
12.5.2	Ecosonda.....	12-4
13.	Gestão de Portos	13-1
13.1	Leis e Regulamentos	13-1
13.1.1	Perfil Geral	13-1
13.1.2	Ministério dos Transportes e as Empresas Portuárias	13-1
13.1.3	Constrangimentos dos Principais Portos de Angola.....	13-9
13.2	Recomendações para a Melhorias na Gestão Portuária	13-10
13.2.1	Nível Governamental	13-10
13.2.2	Capacidade de Gestão das Empresas Portuárias	13-11
13.2.3	Fortalecimento da Eficiência Operacional dos Terminais.....	13-12
13.2.4	Medidas Paliativas Contra o Congestionamento	13-12
13.2.5	Promoção da Participação de Iniciativas Privadas	13-14
13.2.6	Aprimoramento de Técnica de Manutenção e Reparação	13-16
13.2.7	Melhoria das Medidas de Segurança.....	13-17
13.2.8	Fundos de Reabilitação dos Portos.....	13-17
13.2.9	Formação de Recursos Humanos	13-19
13.3	Privatização dos Terminais do Porto de Luanda.....	13-20

14.	Capacitação de Recursos Humanos	14-1
14.1	Avaliação da Defasagem Capacitacional	14-1
14.1.1	Bases da Avaliação da Defasagem Capacitacional	14-1
14.1.2	Informação de Base para a Capacitação	14-1
14.1.3	Acções para a Capacitação de Recursos Humanos	14-1
14.1.4	Sumário da Avaliação da Defasagem Capacitacional	14-3
14.2	Capacitação Planeada de Recursos Humanos	14-4
14.3	Gestão das Concessionárias pela Empresa Portuária de Luanda	14-4
14.4	Teor dos Workshops e Seminários.....	14-5
14.4.1	Perfil dos Workshops	14-5
14.4.2	Transferência Tecnológica Através do Sistema OJT	14-8
14.4.3	Perfis dos Seminários	14-9
14.4.4	Monitoramento da Capacitação de Recursos Humanos	14-12
14.5	Capacitação de Recursos Humanos em PED (Processamento Electrónico de Dados)	14-13
14.5.1	Workshop Sobre PED	14-13
14.5.2	Treinamento no Trabalho (OJT) no Porto do Namibe	14-14
14.5.3	Avaliação da Transferência Tecnológica em PED	14-15
15.	Futuro Desenvolvimento dos Portos Angolanos	15-1
15.1	Requisitos para o Desenvolvimento Futuro	15-1
15.2	Desenvolvimento Futuro dos Quatro Portos	15-3
15.2.1	Desenvolvimento Futuro do Porto de Luanda.....	15-3
15.2.2	Desenvolvimento Futuro do Porto do Lobito.....	15-5
15.2.3	Desenvolvimento Futuro do Porto do Namibe.....	15-7
15.2.4	Desenvolvimento Futuro do Porto de Cabinda	15-8
15.3	Diretrizes de Capacitação de Recursos Humanos	15-11
15.3.1	Aprimoramento das Habilidades Básicas dos Funcionários	15-11
15.3.2	Introdução ao Treinamento Global.....	15-13
16.	Conclusões e Recomendações	16-1
16.1	Abrangência do Estudo	16-1
16.2	Conclusões	16-1
16.3	Recomendações.....	16-7

APÊNDICE – 1: Tabelas de Direcção e Frequência dos Ventos

APÊNDICE – 2: Malha de Rotas de/a África Ocidental

APÊNDICE – 3: Resultados de Avaliação do Grau de Deterioração

APÊNDICE – 4: Fotos dos Quatro Portos

APÊNDICE – 5: Plantas e Desenhos

Lista de Figuras

Figura 1-1 Estrutura e Cronograma do Estudo	1-3
Figura 2-1 Localização de Angola.....	2-1
Figura 2-2 Carta de Elevações	2-2
Figura 2-3 Densidade Demográfica.....	2-4
Figura 2-4 Sistema Agrícola em Angola	2-7
Figura 2-5 Malha Ferroviária de África Austral (Período de Pico)	2-13
Figura 2-6 Países e Portos de África Austral	2-14
Figura 2-7 Rotas de África Austral a Europa e Américas do Norte e Sul	2-14
Figura 3-1 Anel Estratégico do PPMRRP e as Províncias de Projecto	3-3
Figura 3-2 Evolução da Ajuda Humanitária em Angola	3-7
Figura 4-1 ANGOFERRO Fases 1 a 3	4-4
Figura 4-2 ANGOFERRO Fase 4.....	4-5
Figura 4-3 Cronograma do ANGOFERRO	4-5
Figura 4-4 Reabilitação das Estradas de Angola	4-6
Figura 4-5 Localização dos Principais Portos de África Ocidental	4-11
Figura 4-6 DELMAS/OTAL Angola Shuttle	4-12
Figura 4-7 Grupo Maersk Sealand/Safmarine WAF 5 Anel 1.....	4-13
Figura 4-8 Serviço de Ro-Ro Europa - África Ocidental	4-14
Figura 4-9 Serviço SAFWAF COMBO do Grupo Maersk Sealand/Safmarine	4-15
Figura 4-10 Angola Express, Grupo MAERSK SEALAND Safmarine	4-16
Figura 4-11 Localização dos Portos	4-18
Figura 4-12 SADC Corredores de Transporte Regional da SADC	4-20
Figura 5-1 Layout Actual do Porto de Luanda	5-1
Figura 5-2 Rosa dos Ventos.....	5-2
Figura 5-3 Níveis d'Água no Porto de Luanda.....	5-3
Figura 5-4 Carta Batimétrica do Cais a 3,5 m (Linha tracejada:1993; Linha vermelha: 2005)....	5-5
Figura 5-5 Layout Actual do Porto do Lobito	5-16
Figura 5-6 Rosa dos Ventos.....	5-17
Figura 5-7 Níveis d'Água no Porto do Lobito.....	5-19
Figura 5-8 Mapa de Localização das Secções Transversais no Porto do Lobito.....	5-20
Figura 5-9 Secções P-1 e P-2 do Cais Norte.....	5-20
Figura 5-10 Secções P-3 e P-4 do Cais Norte.....	5-20
Figura 5-11 Secções P-5 e P-6 do Cais Sul	5-21
Figura 5-12 Secção P-7do Cais Sul	5-21
Figura 5-13 Localização dos Furos.....	5-22
Figura 5-14 Perfil do Furo BH-L1	5-23
Figura 5-15 Perfis dos Furos BH-L2 e BH-L3	5-24
Figura 5-16 Layout Actual do Porto do Namibe	5-35
Figura 5-17 Rosa dos Ventos.....	5-36
Figura 5-18 Níveis d'Água no Porto do Namibe.....	5-37
Figura 5-19 Mapa de Localização das Secções Transversais no Porto do Namibe.....	5-38
Figura 5-20 Secções P-1 e P-2.....	5-38
Figura 5-21 Secções P-3 e P-4.....	5-39
Figura 5-22 Secções P-5 e P-6.....	5-39
Figura 5-23 Batimetria da Baía do Namibe (IGCA).....	5-40
Figura 5-24 Localização dos Furos no Porto do Namibe	5-40
Figura 5-25 Perfil do Furo N1	5-41
Figura 5-26 Perfil do Furo N2	5-42
Figura 5-27 Perfil do Furo N3	5-43
Figura 5-28 Layout Actual do Porto de Cabinda.....	5-53
Figura 5-29 Rosa dos Ventos.....	5-54

Figura 5-30 Níveis d'Água no Porto de Cabinda	5-55
Figura 5-31 Carta Batimétrica do Porto de Cabinda - 1998	5-56
Figura 5-32 Carta Batimétrica do Porto de Cabinda - Maio de 2005	5-57
Figura 6-1 Fluxograma dos Trabalhos Desde as Inspeções até a Formulação dos Planos	6-1
Figura 7-1 Áreas Sensíveis e Protegidas da Orla Marítima (Fonte: IUCN)	7-1
Figura 7-2 Pontos de Colecta de Amostras de Água	7-2
Figura 7-3 Procedimentos da AIA	7-7
Figura 7-4 Características Ambientais dos Arredores do Porto de Luanda.....	7-13
Figura 7-5 Características Ambientais dos Arredores do Porto do Lobito.....	7-17
Figura 7-6 Características Ambientais dos Arredores do Porto do Namibe.....	7-21
Figura 7-7 Características Ambientais dos Arredores do Porto de Cabinda	7-24
Figura 9-1 Evolução do Volume de Carga Total em Angola	9-2
Figura 9-2 Relação PIB - Volume de Carga Total Realizado.....	9-3
Figura 9-3 Macro-Previsão do Volume de Carga Total Futura	9-3
Figura 9-4 Volume de Carga Contentorizada Realizada de Angola.....	9-4
Figura 9-5 Relação PIB - Carga Contentorizada em Angola.....	9-5
Figura 9-6 Carga Contentorizada no Ano-Horizonte	9-5
Figura 9-7 Volume de Carga Total Realizado do Porto de Luanda.....	9-6
Figura 9-8 Relação PIB - Volume de Carga Total Realizado do Porto de Luanda	9-7
Figura 9-9 Estimativa do Volume de Carga Total Futuro do Porto de Luanda	9-7
Figura 9-10 Volume de Carga Contentorizada Total do Porto de Luanda	9-8
Figura 9-11 Relação PIB - Carga Contentorizada do Porto de Luanda.....	9-9
Figura 9-12 Carga Contentorizada Futura do Porto de Luanda.....	9-10
Figura 9-13 Volume de Carga Total do Porto do Lobito.....	9-11
Figura 9-14 Relação PIB - Volume de Carga Total do Porto do Lobito	9-11
Figura 9-15 Estimativa de Carga Total Futura do Porto do Lobito	9-12
Figura 9-16 Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Lobito.....	9-14
Figura 9-17 Relação PIB - Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Lobito ...	9-15
Figura 9-18 Estimativa do Volume de Carga Contentorizada Futuro do Porto do Lobito	9-15
Figura 9-19 Volume de Carga Total do Porto do Namibe.....	9-16
Figura 9-20 Relação PIB - Carga Total do Porto do Namibe	9-17
Figura 9-21 Estimativa de Volume de Carga Total do Porto do Namibe.....	9-18
Figura 9-22 Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Namibe.....	9-19
Figura 9-23 Relação PIB - Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Namibe..	9-20
Figura 9-24 Estimativa do Volume de Carga Contentorizada Futuro do Porto do Namibe	9-21
Figura 9-25 Volume de Carga Total Realizado do Porto de Cabinda	9-22
Figura 9-26 Relação PIB - Volume de Carga Total Realizado do Porto de Cabinda.....	9-22
Figura 9-27 Estimativa do Volume de Carga Total Futuro do Porto de Cabinda.....	9-23
Figura 9-28 Estimativa do Volume de Carga Contentorizada do Porto de Cabinda	9-24
Figura 10-1 Terminais do Porto de Luanda.....	10-1
Figura 10-2 Área Proposta para Realização do Estudo Batimétrico.....	10-3
Figura 10-3 Área Proposta para Dragagem	10-4
Figura 10-4 Lanterna com Carregador de Energia	10-5
Figura 10-5 Área do Plano de Reabilitação de Curto Prazo do Porto do Lobito.....	10-14
Figura 10-6 Classificação das Obras de Reparação.....	10-16
Figura 10-7 Recuperação de Pequenas Secções	10-17
Figura 10-8 Grandes Trincas a Recuperar	10-18
Figura 10-9 Guias para Carros.....	10-18
Figura 10-10 Sistema Proposto de Defensas	10-23
Figura 10-11 Cálculo Conceitual da Passada das Defensas.....	10-23
Figura 10-12 Cabeço de Amarração Tipo 1000 kN.....	10-25
Figura 10-13 Área do Plano de Reabilitação de Curto Prazo do Porto do Namibe.....	10-37
Figura 10-14 Sistema Proposto de Defensas para o Berço No 3	10-43
Figura 10-15 Sistema Proposto de Defensas para o Berço No.2	10-43

Figura 10-16 Sistema Proposto de Defensas para o Berço No.1	10-44
Figura 10-17 Conceito do Cálculo de Passada das Defensas	10-44
Figura 10-18 Cabeço de Amarração Tipo 1.000 kN.....	10-45
Figura 10-19 Área de Reabilitação do Porto de Cabinda	10-58
Figura 10-20 Ancoradouro e Canal de Navegação do Porto de Cabinda	10-58
Figura 11-1 Área de Abrangência do Programa de Reabilitação Urgente do Porto do Lobito ..	11-1
Figura 11-2 Sistema Proposto de Defensas	11-3
Figura 11-3 Cabeço de Amarração Proposto do Tipo 1000 kN.....	11-5
Figura 11-4 Área de Abrangência do Programa de Reabilitação Urgente no Porto do Namibe	11-8
Figura 11-5 Sistema Proposto de Defensas para o Berço No 3A	11-10
Figura 11-6 Cabeço de Amarração Proposto Tipo 1000 kN.....	11-11
Figura 13-1 Organigrama do Ministério dos Transportes	13-2
Figura 13-2 Layout dos Terminais do Porto de Luanda	13-4
Figura 13-3 Organigrama do Porto de Luanda	13-4
Figura 13-4 Organigrama da Empresa Portuária do Lobito	13-6
Figura 13-5 Organigrama da Empresa Portuária do Namibe.....	13-7
Figura 13-6 Organigrama da Empresa Portuária de Cabinda	13-8
Figura 14-1 Elementos Reguladores de Capacidade	14-1
Figura 15-1 Área de Desenvolvimento Futuro do Porto de Luanda.....	15-4
Figura 15-2 Área de Desenvolvimento Futuro do Porto do Lobito	15-6
Figura 15-3 Área de Desenvolvimento Futuro do Porto do Namibe.....	15-8
Figura 15-4 Área de Desenvolvimento Futuro do Porto de Cabinda.....	15-9
Figura 15-5 Linha Costeira da Província de Cabinda.....	15-10

Lista de Tabelas

Tabela 2-1 População Residente e Retornada por Província.....	2-5
Tabela 2-2 População Residente e Retornada por Corredor.....	2-5
Tabela 2-3 Taxas de Inflação.....	2-6
Tabela 2-4 PIB e Taxas de Crescimento.....	2-6
Tabela 2-5 Dívida Externa.....	2-6
Tabela 2-6 Taxas de Câmbio (Média Anual)	2-6
Tabela 2-7 Produção de Crude e Derivados de Petróleo	2-7
Tabela 2-8 Perfil de Botsuwana (Fonte:FMI, CIA).....	2-9
Tabela 2-9 Perfis da RDC (Fonte: FMI, CIA).....	2-9
Tabela 2-10 Perfis de Zâmbia (Fonte: FMI, CIA).....	2-10
Tabela 2-11 Perfis de Zimbábwe (Fonte:FMI, CIA)	2-10
Tabela 2-12 Carga Manuseada Total dos Países do Interior de/para o Porto de Dar es Salaam	2-11
Tabela 2-13 Carga Manuseada Total dos Países do Interior de/para o Porto de Mombassa	2-12
Tabela 3-1 Principais Áreas de Intervenção e Orçamento da ECP.....	3-1
Tabela 3-2 Componentes e Orçamento da PPMRRP	3-2
Tabela 3-3 Projectos-Componentes e Orçamento do PMER.....	3-4
Tabela 3-4 Desmembramento da Ajuda Humanitária por Doador (2003)	3-7
Tabela 4-1 Reabilitação de Estradas (Concluída).....	4-7
Tabela 4-2 Reabilitação de Estradas (Em Andamento).....	4-7
Tabela 4-3 Reabilitação de Estradas (Em Preparação).....	4-7
Tabela 4-4 Aeroportos de Angola.....	4-8
Tabela 4-5 Características da Pista do Aeroporto de Luanda	4-8
Tabela 4-6 Proveniência das Importações a Angola (TEU)	4-17
Tabela 5-1 Média Mensal de Temperaturas (oC)	5-2
Tabela 5-2 Humidade Média Mensal do Ar (%)	5-3
Tabela 5-3 Pluviosidade Média Mensal (mm).....	5-3

Tabela 5-4	Volume Total de Carga Manuseada no Porto de Luanda	5-11
Tabela 5-5	Volume de Carga Contentorizada Manuseada no Porto de Luanda	5-11
Tabela 5-6	Contentores Cheios e Vazios - 2004.....	5-12
Tabela 5-7	Rácio TEU - Unidade no Porto de Luanda.....	5-12
Tabela 5-8	Taxa de Ocupação dos Berços do Porto de Luanda	5-12
Tabela 5-9	Equipamentos de Manuseio de Carga do Porto de Luanda	5-13
Tabela 5-10	Dados de Entrada do Porto de Luanda na OMI.....	5-14
Tabela 5-11	Temperatura Média Mensal (oC)	5-17
Tabela 5-12	Humidade Média Mensal do Ar (%)	5-18
Tabela 5-13	Pluviosidade Mensal em 2003 (mm).....	5-18
Tabela 5-14	Número de Dias Chuvosos em 2003	5-18
Tabela 5-15	Pluviosidade Média Mensal de Benguela (mm).....	5-18
Tabela 5-16	Sumário do Perfil e Consistência do Solo	5-22
Tabela 5-17	Volume Total de Carga Manuseada no Porto do Lobito	5-30
Tabela 5-18	Volume de Carga Contentorizada no Porto do Lobito	5-30
Tabela 5-19	Composição dos Contentores de 20 e 40 Pés no Porto do Lobito	5-30
Tabela 5-20	Resultados dos Principais Granéis Secos 2004	5-31
Tabela 5-21	Equipamentos de Estiva do Porto do Lobito	5-33
Tabela 5-22	Armazém e Silo do Porto do Lobito.....	5-33
Tabela 5-23	Dados de Entrada do Porto do Lobito na OMI.....	5-34
Tabela 5-24	Temperatura Média Mensal (oC)	5-36
Tabela 5-25	Humidade Média Mensal do Ar (%)	5-37
Tabela 5-26	Pluviosidade Média Mensal (mm).....	5-37
Tabela 5-27	Sumário da Sondagem do Solo.....	5-40
Tabela 5-28	Evolução da Carga Total do Porto do Namibe	5-48
Tabela 5-29	Evolução da Carga Contentorizada do Porto do Namibe	5-48
Tabela 5-30	Rácio de Contentores de 20 e 40 Pés do Porto do Namibe	5-49
Tabela 5-31	Situação de Uso do Berço no 3 do Porto do Namibe em 2004.....	5-49
Tabela 5-32	Equipamentos de Estiva do Porto do Namibe	5-51
Tabela 5-33	Armazéns do Porto do Namibe.....	5-51
Tabela 5-34	Dados de Entrada do Porto do Namibe na OMI.....	5-52
Tabela 5-35	Humidade Média Mensal (%).....	5-54
Tabela 5-36	Pluviosidade Média Mensal (mm).....	5-54
Tabela 5-37	Evolução da Carga Total do Porto de Cabinda.....	5-59
Tabela 5-38	Volume de Carga Contentorizada do Porto de Cabinda (2004)	5-59
Tabela 5-39	Equipamentos de Estiva do Porto de Cabinda.....	5-60
Tabela 5-40	Armazéns do Porto de Cabinda	5-60
Tabela 5-41	Dados de Entrada do Porto de Cabinda na OMI	5-61
Tabela 5-42	Número de Navios que Fazem Escala	5-63
Tabela 5-43	Evolução da Carga Total do Porto do Soyo (t).....	5-64
Tabela 5-44	Total de Contentores Manuseados.....	5-64
Tabela 6-1	Métodos de Inspeção das Instalações Portuárias	6-3
Tabela 6-2	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Sinalizações de Apoio).....	6-4
Tabela 6-3	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Betão de Remate).....	6-5
Tabela 6-4	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Muro de Arrimo).....	6-5
Tabela 6-5	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Laje de Betão)	6-5
Tabela 6-6	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Tubos e Estacas de Aço)	6-5
Tabela 6-7	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Capeamento da Laje)	6-6
Tabela 6-8	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Carris)	6-6
Tabela 6-9	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Armazéns).....	6-6
Tabela 6-10	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Acessórios Diversos).....	6-6
Tabela 6-11	Critérios de Avaliação do Grau de Deterioração (Máquinas)	6-6
Tabela 6-12	Avaliação Global do Grau de Deterioração.....	6-7
Tabela 6-13	Sumário da Avaliação do Grau de Deterioração do Porto de Luanda.....	6-7

Tabela 6-14 Sumário da Avaliação do Grau de Deterioração do Porto do Lobito	6-8
Tabela 6-15 Sumário da Avaliação do Grau de Deterioração do Porto do Namibe	6-8
Tabela 6-16 Sumário da Avaliação do Grau de Deterioração do Porto de Cabinda.....	6-9
Tabela 7-1 Resultados do Ensaio de Qualidade da Água no Porto de Luanda.....	7-3
Tabela 7-2 Resultados do Ensaio de Qualidade da Água no Porto do Lobito.....	7-3
Tabela 7-3 Resultados do Ensaio de Qualidade da Água no Porto do Namibe.....	7-3
Tabela 7-4 Resultados do Ensaio de Qualidade da Água no Porto de Cabinda	7-4
Tabela 7-5 Principais Convenções Internacionais do Ambiente Ratificadas por Angola	7-11
Tabela 7-6 Considerações Ambientais Requeridas para o Porto de Luanda	7-15
Tabela 7-7 Considerações Ambientais Requeridas no Porto do Lobito	7-19
Tabela 7-8 Considerações Ambientais Requeridas no Porto do Namibe	7-23
Tabela 7-9 Considerações Ambientais Requeridas	7-25
Tabela 7-10 Acta da Primeira Reunião de Stakeholders	7-27
Tabela 7-11 Acta da Segunda Reunião de Stakeholders	7-28
Tabela 7-12 Acta da Terceira Reunião de Stakeholders.....	7-29
Tabela 9-1 Projecção do PIB	9-1
Tabela 9-2 Taxa de Crescimento do PIB de Angola para 2025.....	9-1
Tabela 9-3 Evolução do Volume de Carga Total dos Portos Angolanos	9-2
Tabela 9-4 Estimativa do Volume de Carga Total Futura	9-3
Tabela 9-5 Volume de Carga Contentorizada Realizada em Angola	9-4
Tabela 9-6 Evolução da Carga Contentorizada e PIB de Angola.....	9-4
Tabela 9-7 Carga Contentorizada no Ano-Horizonte	9-5
Tabela 9-8 Volume de Carga Total Realizado do Porto de Luanda	9-6
Tabela 9-9 Estimativa do Volume de Carga Total Futuro do Porto de Luanda	9-7
Tabela 9-10 Volume de Carga Contentorizada Total do Porto de Luanda.....	9-8
Tabela 9-11 Relação PIB – Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto de Luanda ...	9-9
Tabela 9-12 Carga Contentorizada Futura do Porto de Luanda	9-9
Tabela 9-13 Carga Contentorizada Futura do Porto de Luanda (TEU).....	9-10
Tabela 9-14 Volume de Carga Total do Porto do Lobito	9-10
Tabela 9-15 Estimativa de Carga Total Futura do Porto do Lobito.....	9-12
Tabela 9-16 Volume de Carga Total (Lobito)	9-13
Tabela 9-17 Volume de Carga a Granel (Lobito).....	9-13
Tabela 9-18 Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Lobito	9-13
Tabela 9-19 Relação PIB - Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Lobito ...	9-14
Tabela 9-20 Estimativa do Volume de Carga Contentorizada Futuro do Porto do Lobito.....	9-15
Tabela 9-21 Estimativa do Volume Futuro de Contentores do Porto do Lobito (TEU).....	9-16
Tabela 9-22 Volume de Carga Total Realizado do Porto do Namibe	9-16
Tabela 9-23 Estimativa do Volume de Carga Total do Porto do Namibe	9-17
Tabela 9-24 Estimativa do Volume de Carga Total do Porto do Namibe (Namibe).....	9-18
Tabela 9-25 Estimativa do Volume de Carga a Granel (Namibe).....	9-19
Tabela 9-26 Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Namibe	9-19
Tabela 9-27 Relação PIB - Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto do Namibe	9-20
Tabela 9-28 Estimativa do Volume de Carga Contentorizada Futuro do Porto do Namibe.....	9-20
Tabela 9-29 Estimativa de Carga Contentorizada Futura do Porto do Namibe (TEU)	9-21
Tabela 9-30 Volume de Carga Total Realizado do Porto de Cabinda.....	9-21
Tabela 9-31 Estimativa do Volume de Carga Total Futuro do Porto de Cabinda	9-23
Tabela 9-32 Volume de Carga Contentorizada Realizado do Porto de Cabinda.....	9-23
Tabela 9-33 Estimativa do Volume de Carga Contentorizada Futuro do Porto de Cabinda	9-24
Tabela 9-34 Estimativa do Volume Futuro de Contentores do Porto de Cabinda (TEU)	9-24
Tabela 9-35 Estimativa de Carga Total Futura dos Portos de Angola.....	9-25
Tabela 9-36 Estimativa de Carga Contentorizada Futura dos Portos de Angola.....	9-25
Tabela 9-37 Especificações dos Principais Navios que Fazem Escala no Porto do Lobito.....	9-25
Tabela 10-1 Contrangimentos Navegacionais do Porto de Luanda.....	10-2
Tabela 10-2 Reabilitações a Serem Implementadas pelas Concessionárias	10-4

Tabela 10-3	Custo de Construção da Reabilitação de Curto Prazo do Porto de Luanda	10-6
Tabela 10-4	Cronograma do Plano de Reabilitação de Curto Prazo do Porto de Luanda (Mês)	10-6
Tabela 10-5	Comparação das Alternativas Com/Sem Projecto (Luanda)	10-8
Tabela 10-6	Resultados do AAI (Porto de Luanda)	10-9
Tabela 10-7	Costrangimentos e Contra-Medidas do Porto do Lobito	10-10
Tabela 10-8	Capacidade dos Cais	10-12
Tabela 10-9	Capacidade do Parque de Contentores	10-12
Tabela 10-10	Capacidade de Manuseio de Carga do Porto do Lobito (Carga Convencional)	10-13
Tabela 10-11	Capacidade de Manuseio de Carga do Porto do Lobito (Carga Contentorizada)	10-13
Tabela 10-12	Capacidade de Manuseio de Carga e a Estimativa de Demanda (Lobito)	10-13
Tabela 10-13	Carga de Projecto por Classificação	10-19
Tabela 10-14	Espessura da Laje de Betão	10-19
Tabela 10-15	Classificação da Carga de Projecto	10-20
Tabela 10-16	Tipo e Qualidade do Material para o Asfalto de Betão	10-20
Tabela 10-17	Lista dos Navios de Projecto	10-21
Tabela 10-18	Resultados do Cálculo de Energia de Atracação	10-22
Tabela 10-19	Resultados do Cálculo de Passada das Defensas	10-24
Tabela 10-20	Força de Tracção dos Navios	10-24
Tabela 10-21	Passada dos Cabeços de Amarração	10-24
Tabela 10-22	Custo de Construção da Reabilitação de Curto Prazo do Porto do Lobito	10-26
Tabela 10-23	Cronograma da Reabilitação de Curto Prazo do Porto do Lobito (Mês)	10-26
Tabela 10-24	Custo de Construção (Unidade: USD 1.000)	10-27
Tabela 10-25	Custo de Manutenção	10-27
Tabela 10-26	Custo de Actualização	10-27
Tabela 10-27	Custo de Construção (Unidade: USD 1.000)	10-28
Tabela 10-28	Custos de Manutenção	10-29
Tabela 10-29	Custo de Actualização	10-29
Tabela 10-30	Comparação entre as Situações com/sem Projecto (Lobito)	10-30
Tabela 10-31	Resultados do AAI (Porto do Lobito)	10-32
Tabela 10-32	Costrangimentos e Contra-Medidas do Porto do Namibe	10-35
Tabela 10-33	Capacidade de Manuseio de Carga do Porto do Namibe (Carga Geral)	10-36
Tabela 10-34	Capacidade de Manuseio de Carga do Porto do Namibe (Contentores)	10-36
Tabela 10-35	Estimativa da Capacidade de Manuseio de Carga (Namibe Port)	10-36
Tabela 10-36	Navios de Projecto para o Berço No 3	10-40
Tabela 10-37	Navios de Projecto para os Berços No 2 e No 1	10-40
Tabela 10-38	Resultados do Cálculo de Energia de Atracação (Berço No 3 and No 2)	10-41
Tabela 10-39	Resultados do Cálculo de Energia de Atracação (Berço no 1)	10-42
Tabela 10-40	Resultados do Cálculo de Passada das Defensas (Berços No 3 e No 2)	10-44
Tabela 10-41	Custo de Construção da Reabilitação de Curto Prazo do Porto do Namibe	10-46
Tabela 10-42	Cronograma da Reabilitação de Curto Prazo do Porto do Namibe (Mês)	10-47
Tabela 10-43	Custo de Construção (Unidade: USD 1.000)	10-47
Tabela 10-44	Custo de Manutenção	10-48
Tabela 10-45	Custo de Actualização	10-48
Tabela 10-46	Custo de Construção (Unidade: USD 1.000)	10-49
Tabela 10-47	Custos de Manutenção	10-49
Tabela 10-48	Custo de Actualização	10-49
Tabela 10-49	Comparação entre as Situações com/sem Projecto (Namibe)	10-50
Tabela 10-50	Resultados do AAI (Porto de Namibe)	10-53
Tabela 10-51	Desafio e Soluções do Porto de Cabinda	10-57
Tabela 10-52	Sumário do Plano de Reabilitação de Curto Prazo	10-60
Tabela 10-53	Prioridade de Reabilitação dos Portos	10-61
Tabela 11-1	Componentes de Reabilitação Urgente do Porto do Lobito	11-1
Tabela 11-2	Cálculo de Energia de Atracação	11-3
Tabela 11-3	Cálculo de Passada das Defensas	11-3

Tabela 11-4 Força de Tracção dos Navios.....	11-4
Tabela 11-5 Intervalo Entre os Cabeços	11-4
Tabela 11-6 Custo de Construção da Reabilitação Urgente do Porto do Lobito	11-6
Tabela 11-7 Fluxograma do Programa de Reabilitação Urgente do Porto do Lobito (Mês)	11-6
Tabela 11-8 Tópicos para Considerações Sócio-Ambientais	11-7
Tabela 11-9 Componentes do Programa de Reabilitação Urgente do Porto do Namibe	11-8
Tabela 11-10 Cálculo de Energia de Atracação.....	11-9
Tabela 11-11 Cálculo de Passada das Defensas	11-10
Tabela 11-12 Custo de Construção da Reabilitação Urgente do Porto do Namibe	11-12
Tabela 11-13 Cronograma do Programa de Reabilitação Urgente do Porto do Namibe (Mês)	11-12
Tabela 11-14 Tópicos para Considerações Sócio-Ambientais	11-13
Tabela 11-15 Sumário dos Componentes do Programa de Reabilitação Urgente	11-14
Tabela 12-1 Selecção dos Componentes Candidatos	12-3
Tabela 12-2 Lista de Candidatos a Empreendimentos de Reabilitação Emergencial.....	12-3
Tabela 13-1 Principais Leis Relativas aos Portos	13-1
Tabela 13-2 Índices-Chaves dos Portos Angolanos	13-3
Tabela 13-3 Distribuição do Quadro da Empresa Portuária de Luanda	13-5
Tabela 13-4 Distribuição do Quadro da Empresa Portuária do Lobito	13-5
Tabela 13-5 Distribuição do Quadro da Empresa Portuária do Namibe	13-7
Tabela 13-6 Distribuição do Quadro da Empresa Portuária de Cabinda	13-9
Tabela 13-7 Sobrestadia e Sobretaxas de Congestionamento do Porto de Luanda	13-13
Tabela 13-8 Condições de Reembolso do Financiamento em Yenes Japoneses	13-19
Tabela 14-1 Sumário da Avaliação da Defasagem Capacitacional	14-3
Tabela 14-2 Treinamento Sobre PED no Porto do Namibe.....	14-14
Tabela 14-3 Lista de Equipamentos para o Aprimoramento Capacitacional da EPN	14-14
Tabela 15-1 Porto de Luanda: Situação Actual e Eventualmente Ampliada dos Terminais	15-3
Tabela 15-2 Situação Presente e Ampliada dos Cais do Porto do Lobito	15-5
Tabela 15-3 Situação Presente e Ampliada do Cais do Porto do Namibe	15-7

Lista de Fotos

Foto 2-1 Orla Marítima Entre Luanda e Lobito.....	2-2
Foto 5-1 Vista Geral do Porto de Luanda (2005)	5-1
Foto 5-2 Destroços de Barco e Barco Pesqueiro Abandonado	5-6
Foto 5-3 Condições de Estrago do Cais de Cabotagem -1	5-7
Foto 5-4 Danos no Cais de Cabotagem -2	5-7
Foto 5-5 Inspecção de Obsolescência no Cais de Cabotagem	5-8
Foto 5-6 Grua Sobre Carris do Cais de Cabotagem.....	5-8
Foto 5-7 Porção Oeste do Terminal Polivalente	5-8
Foto 5-8 Condições da Porção Este do Terminal Polivalente	5-9
Foto 5-9 Condições da Porção Sul do Terminal Polivalente	5-9
Foto 5-10 Gruas do Terminal Polivalente.....	5-10
Foto 5-11 Condições do Parque de Contentores.....	5-10
Foto 5-12 Condições do Muro do Cais e Defensas de Borracha	5-10
Foto 5-13 Gruas do Terminal de Contentores	5-11
Foto 5-14 Vista Geral do Porto do Lobito (2005)	5-16
Foto 5-15 Condições Existentes do Canal de Entrada	5-25
Foto 5-16 Oficinas de Manutenção.....	5-28
Foto 5-17 Condições Existentes da Ponte-Cais de Cabotagem	5-29
Foto 5-18 Vista Geral do Porto do Namibe (2005)	5-35
Foto 5-19 Parque de Despejo de Sucatas.....	5-45
Foto 5-20 Condições Existentes da Falésia por Detrás do Porto do Namibe	5-47

Foto 5-21 Vista Geral do Porto de Cabinda (2005)	5-53
Foto 5-22 Porto de Cabinda em 1998	5-56
Foto 5-23 Porto de Cabinda em 2005	5-56
Foto 5-24 Porto do Soyo (Marcado em Círculo Vermelho)	5-62
Foto 5-25 Cais Público (esquerda) e Cais da Kwanda.....	5-63
Foto 5-26 Cais	5-63
Foto 5-27 Parque	5-63
Foto 6-1 Equipamentos Portáteis.....	6-3
Foto 7-1 Sedimentação Defronte ao Cais de Cabotagem	7-13
Foto 7-2 Passeio ao longo da Av. Marginal	7-14
Foto 7-3 Situação dos Efluentes de Navios	7-14
Foto 7-4 Congestionamento nas Adjacências do Porto de Luanda.....	7-14
Foto 7-5 Problema do Lixo na Grande Cidade de Luanda	7-14
Foto 7-6 Navios Afundados e Abandonados na Baía de Luanda	7-15
Foto 7-7 Congestionamento nos Parques de Contentores do Porto de Luanda	7-15
Foto 7-8 Flamingos Migrantes.....	7-17
Foto 7-9 ETE, Salina e Canal da Baía do Lobito.....	7-18
Foto 7-10 Mirante, Praia, Área Verde e Parque	7-18
Foto 7-11 Caminho-de-Ferro de Benguela e Comboios no Porto	7-18
Foto 7-12 Estrada e Lavoura.....	7-18
Foto 7-13 Poeira no Parque, Escada Quebrada e Desmoronamento do Cais Sul.....	7-18
Foto 7-14 Vista Geral do Porto do Namibe	7-21
Foto 7-15 Passeio e Recreação na Praia	7-21
Foto 7-16 Caminho-de-Ferro de Moçâmedes e a Estrada Marginal.....	7-22
Foto 7-17 Falésia de Arenito	7-22
Foto 7-18 Portão de Acesso à Estrada Marginal.....	7-22
Foto 7-19 Desembarque de Peixe no Porto de Pesca.....	7-22
Foto 7-20 Vista Geral do Porto de Cabinda.....	7-25
Foto 7-21 Praia ao Redor da Ponte-Cais.....	7-25
Foto 7-22 Obras de Dragagem da Bacia e de Reparação da Ponte-Cais	7-25
Foto 14-1 Treinamento no Trabalho (OJT) no Porto do Namibe	14-15

SIGLAS E ABREVIACÕES

A	AAI	Avaliação Ambiental Inicial (IEE)
	AIA	Avaliação de Impacto Ambiental (EIA)
	AGEPAOC	Associação dos Gestores Portuários de África do Oeste e Centro (= PMAWCA)
	AOD	Assistência Oficial ao Desenvolvimento (=ODA)
B	B/L	Conhecimento de Embarque
	BAD	Banco Africano de Desenvolvimento (= AfDB)
	BIRD	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (= IBRD)
	BM	Banco Mundial (= WB)
C	CBD	Convenção sobre Diversidade Biológica
	CE	Comunidade Européia (= EC)
	CFB	Caminho-de-Ferro de Benguela
	CFL	Caminho-de-Ferro de Luanda
	CFM	Caminho-de-Ferro de Moçâmedes
	CFS	Armazém CFS
	CIA	Agência Central de Inteligência
	CIF	Custo, Seguro e Frete
	CLC	Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo
D	DBSA	Banco de Desenvolvimento de África Austral
	DNMMP	Direcção Nacional da Marinha Mercante e Portos
	DNTT	Direcção Nacional dos Transportes Terrestres
	DQO	Demanda Química de Oxigénio (= COD)
E	ECP	Estratégia de Combate à Pobreza
	EDI	Intercâmbio de Dados Electrónicos
	EDP	Processamento de Dados Electrónicos
	EIA	Estudo de Impacto Ambiental (EIS)
	EPC	Empresa Portuária de Cabinda
	EPL	Empresa Portuária de Luanda
	EPLo	Empresa Portuária do Lobito
	EPN	Empresa Portuária do Namibe
	EPS	Empresa Portuária do Soyo
F	FAO	Fundo das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação
	FMI	Fundo Monetário Internacional (= IMF)
	FRP	Plástico Reforçado com Fibra
G	GEPE	Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística
	GNL	Gás Natural Liquefeito (= LNG)
	GRC	Cimento Reforçado com Fibra de Vidro

I	IDH	Índice de Desenvolvimento Humano (= HDI)
	IDCA	Instituto de Geodesia e Cartografia de Angola
	INAMET	Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica
	INEA	Instituto Nacional de Estradas de Angola
	ISPS	Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias
	IUCN	União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais
J	JICA	Agência de Cooperação Internacional do Japão
K	Kz	Kwanza
L	LDC/LC	Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias
	LRRD	Interligação entre Ajuda de Emergência, Reabilitação e Desenvolvimento
M	MDM	Metas de Desenvolvimento do Milénio (MDGs)
	MHWN	Média Alta do Mar
	MHWS	Preia-Mar
	MINADER	Ministério da Agricultura e Desenvolvimento Rural
	MINARS	Ministério da Assistência e Reinserção Social
	MINOP	Ministério das Obras Públicas
	MINPLAN	Ministério do Planeamento
	MINTRANS	Ministério dos Transportes
	MINUA	Ministério do Urbanismo e Ambiente
	MIREX	Ministério das Relações Exteriores
	MLWN	Média Baixa do Mar
	MLWS	Baixa-Mar
	MPLA	Movimento Popular de Libertação de Angola
	MSL	Nível Médio do Mar
N	NEPAD	Nova Parceria para o Desenvolvimento de África
O	OCDI	Instituto de Desenvolvimento da Área Costeira do Além-Mar do Japão
	OCHA	Escritório das Nações Unidas para a Coordenação dos Assuntos Humanitários
	OGE	Orçamento Geral do Estado
	OJT	Treinamento no Trabalho
	OMC	Organização Mundial do Comércio (= WTO)
	OMI	Organização Marítima Internacional (= IMO)
	OMS	Organização Mundial da Saúde (= WHO)
	ONG	Organização Não-Governamental (= NGO)
	ONU	Organização das Nações Unidas (= UN)
	OPRC	Convenção Internacional para Prevenção, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo
P	PAM	Programa Alimentar Mundial (= WFP)
	PED	Processamento de Dados Electrónicos (= EDP)

	PIB	Produto Interno Bruto (= GDP)
	PIC	Betão Polímero
	PMD	Países Menos Desenvolvidos (= LDC)
	PMER	Programa Multisectorial de Emergência e Reabilitação (EMRP)
	PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (= UNDP)
	PPMRRP	Fase Prioritária do Programa Multisectorial de Emergência e Reabilitação
	PSP	Plano de Segurança Portuária
R	RDC	República Democrática do Congo (= DRC)
S	SADC	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
	SIDA	Síndrome de Imuno-Deficiência Adquirida (= AIDS)
	SONANGOL	Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola
	SPT	Ensaio de Penetração SPT
T	T/R	Termos de Referência
	TAAG	Linhas Aéreas de Angola
	TEU	Unidade de Equivalência Contentores de 20 Pés
	TIC	Tecnologia de Informação e Comunicação (= ICT)
U	UE	União Européia (= EU)
	UNCCD	Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação
	UNCLOS	Convenção das Nações Unidas para a Lei do Mar
	UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
	UNFCCC	Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima
	UNITA	União Nacional para a Independência Total de Angola
	UPOE	Unidade de Protecção de Objectivos Estratégicos
	USAID	Agência Norte Americana para o Desenvolvimento Internacional
V	VIH	Vírus de Imuno-Deficiência Humana (= HIV)
W	WHC	Centro do Património Cultural das Nações Unidas
Z	Z ₀	Zero Hidrográfico (CDL)

Sumário Executivo

1) Situação dos Portos Angolanos

Com o findar da guerra e o início da reconstrução nacional, o volume de carga nos portos Angolanos está a crescer acentuadamente. É sobremaneira sensível o aumento da carga contentorizada, a tal ponto que, em 2005, sua quantidade dobrou em relação a 2001. Contudo, todos os quatro principais portos do país encontram-se muito degradadas, por quase não terem recebido obras de manutenção durante os longos anos de guerra, de modo que os pavimentos, os muros, as defensas, as gruas, os carris de comboio e as vias estão praticamente todas em terrível estado de deterioração. Por este motivo, a eficiência do manuseio de carga é baixa, além de pecar na segurança do trabalho.

Além disso, com o aumento do volume de carga, os navios já estão a registar cinco a sete dias de sobrestadia no Porto de Luanda, motivo pelo qual estão a ser cobradas a sobretaxa de congestionamento e a sobretaxa emergencial de congestionamento dos terminais sobre o preço do frete marítimo. Isto está a onerar os preços dos artigos de consumo, gerando grave carestia do custo de vida. Doravante também, é evidente que o volume de carga aumentará ainda mais, o que pode vir a agravar ainda mais a situação das sobrestadias, de modo que urge reabilitar e modernizar as instalações portuárias para elevar a capacidade de manuseio de carga destes portos.

2) Directrizes Governamentais de Reconstrução Nacional

O Governo de Angola aprovou em Janeiro de 2004 a Estratégia de Combate à Pobreza (ECP), um plano de médio prazo para o período de 2003 a 2007 que tem como objectivo conjugar a reconstrução nacional pós-conflito com o crescimento económico de médio prazo e este está orçado em USD 3,17 bilhões a serem empregados em 5 anos. Foram também definidos os projectos da “Fase Prioritária do Programa Multi-sectorial de Reabilitação e Reconstrução” (PPMRRP) em 2002, que prevê a reabilitação de infra-estruturas e o estabelecimento de sistemas de gestão pública. Dentre os enfoques do PPMRRP, existe a reabilitação das infra-estruturas básicas de transporte, de energia, de água/esgoto etc, sendo que para o sector de transportes, estão previstas reparações e melhorias do do anel estratégico de transportes composto por portos, estradas, caminhos-de-ferro e pontes.

3) Cooperação das Organizações Internacionais

O Banco Mundial firmou com o Governo Angolano o financiamento para o “Projecto Multi-Sectorial de Emergência e Reabilitação (PMER)” em Maio de 2005. A primeira fase do PMER focará principalmente a capacitação de recursos humanos e, na segunda fase, serão implementados projectos de infra-estruturas sociais tais como as de transporte, água e electricidade. Neste âmbito, estão previstos investimentos da ordem de 100 milhões de dólares Americanos até 2010.

A NEPAD visa promover o desenvolvimento de toda a África e conta com um Plano de Acção de Curto Prazo (STAP) para o desenvolvimento regional de infra-estruturas cobrindo os sectores de transporte, energia, informação e comunicação, além de água e saneamento. Para o sector portuário, o STAP inclui projectos de reabilitação dos portos de Angola. A NEPAD focaliza os corredores que ligam os países do interior do continente aos portos, como sendo rotas internacionais de grande importância. Em particular, o Corredor do Lobito, que se constitui do CFB e do Porto do Lobito, é considerado sobremaneira importante para a costa Oeste de África. O Banco de Desenvolvimento de África Austral (DBSA) é a agência de fundos para os projectos promovidos pela NEPAD e está a avaliar os projectos de reconstrução em Angola, incluindo a do Porto de Luanda.

4) Condições Naturais dos Portos

No Estudo foram realizadas inspecções batimétricas, de ondas, de marés, além de outras

sobre as condições meteorológicas e topográficas. Além da colecta de dados, realizaram-se estudos de campo sobre as condições do solo e de topografia dos portos do Lobito e do Namibe. As sondagens no Lobito revelou uma fácies de argila à profundidade de 25 a 31 metros num dos pontos inspeccionados, embora a camada à profundidade de 12 a 20 m apresenta resistência suficiente para fundações em todos os três pontos. A medição topográfica revelou que uma porção do parque, a 80 metros do muro-cais está recalçado em 4 a 17 cm, mas indicando que não deve haver vazamentos sérios do solo.

A sondagem do solo no Porto do Namibe mostrou que existe uma fundação sólida na fácies à profundidade de 8 a 11 metros, em três pontos investigados no recinto portuário. A medição topográfica, por sua vez, revelou que o recalque do terreno na porção Norte chega a 22 cm e na porção Norte 36 cm, sendo que este não foi causado por vazamentos de solos a partir do muro-cais.

5) Condições Ambientais

As condições ambientais dos arredores dos quatro portos foram examinadas, fazendo-se referências aos estudos passados. Como não fôra encontrado nenhum dado sobre a qualidade da água, a Equipa de Estudo realizou um ensaio simplificado colectando a água na maré alta e na maré baixa, durante os meses de Setembro e Outubro de 2005. Os parâmetros analisados foram: transparência, DQO e coliformes fecais. No geral, não foram observados altos valores de DQO, o que indica que não há sérias poluições orgânicas. Contudo, foi observada a deterioração da qualidade da água nas partes de fundo das Baías do Lobito e de Luanda, onde foram registados valores acima de 4 mg/l em DQO. Amostras de água dos mesmos pontos chegaram a registar também valores acima de 5,000 MPN/100mg de coliformes fecais, o que indica que há um alto grau de poluição. Em todos os três parâmetros, não houve indicações de poluição no Porto de Cabinda, embora a transparência das águas naquele porto seja baixa, devido ao carregamento de areia do rio. Os valores registados no Porto do Namibe também revelaram não haver poluição da Baía.

6) Grau de Deterioração das Instalações Portuárias

A deterioração das instalações foi examinada a olho nu, tendo como alvo 528 instalações dos quatro portos. Quando foram identificadas necessidades de diagnósticos mais aprofundados, foram utilizados equipamentos portáteis, nomeadamente: 1) detector não-destrutivo de armaduras para medir a espessura do betão e o espaçamento das barras de reforço; 2) espessómetro ultrassónico para medição da espessura do aço; 3) martelo de ensaio Schmitt, para medir a força de compressão do betão; e 4) solução de fenolftaleína para medir a profundidade de carbonação do betão.

Foram inspeccionadas 283 instalações no Porto do Lobito e 210 no Porto do Namibe. Foram diagnosticados como necessitando de reparação ou substituição: todo o capeamento de betão dos cais e da laje, todas as defensas, e 35 dentre as 69 máquinas inspeccionadas nos dois portos. No Porto de Cabinda, foram inspeccionadas 32 instalações, mas, 28 já estavam reparadas ou substituídas, de forma que apenas quatro foram avaliadas como necessitando de reparação. No Porto de Luanda, apenas as instalações da área marítima foram alvos de inspecção, onde todas as três bóias inspeccionadas foram avaliadas como gravemente deterioradas. Dentre os portos, o do Namibe foi considerado como o mais deteriorado. Os terminais do Porto de Luanda não foram alvos de inspecção, mas seus pavimentos parecem gravemente deteriorados, a constatar pela observação a olho nu.

7) Directrizes de Reabilitação dos Portos

O Plano de Reabilitação de Curto Prazo, que vem a responder à urgente demanda do período de restauração pós-guerra, foi proposto com o ano horizonte em 2010. Dentre os componentes do mesmo, foram seleccionados aqueles com maior urgência para constituírem os Programas de Reabilitação Urgente. As instalações portuárias serão em princípio reabilitadas de maneira a restaurar suas capacidades até o nível do projecto original no Plano de Reabilitação de Curto Prazo.

O Plano de Curto Prazo visa: 1) apoiar os projectos de reconstrução nacional em

andamento nas áreas de influência; 2) sintetizar a reabilitação das facilidades e o melhoramento da gestão portuária; 3) promover a designação funcional dos principais portos, em conexão com a malha rodo-ferroviária das áreas de influência; 4) assistir a capacitação de recursos humanos dos principais portos; 5) fazer considerações sócio-ambientais, assim como sobre a segurança dos portos; e 6) contribuir ao desenvolvimento dos países do interior do continente.

Tendo em vista que o CFB liga RDC, Zâmbia, Zimbábue e Botsuwana ao Porto do Lobito, formando o Corredor do Lobito, a reabilitação deste porto deve ser implementado em paralelo com o CFB. O Porto do Namibe apresenta o maior nível de obsolescência das instalações, de modo que a prioridade recai na reabilitação das infra-estruturas para melhorar a eficiência do manuseio de carga e o nível de segurança. Quanto ao Porto de Luanda, apresenta a necessidade de reabilitar urgentemente suas instalações através da parceria público-privada e também ampliar a área de estacionamento de contentores. Por fim, o Porto de Cabinda tem como maior necessidade a construção de uma nova ponte-cais para eliminar a necessidade de transbordo em batelões.

8) Estimativa de Demanda

O Banco Mundial prevê a taxa média de crescimento do PIB de Angola em 19,4% até 2008. O FMI, por sua vez, prevê o crescimento do PIB de 2005 em 14,7%, e o de 2006 em 27,6%. Levando-se em consideração ambas as predições, o presente Estudo adoptou o valor de 19,4% do BM até 2008, presumindo também que este mesmo índice perdurará também em 2009 e 2010, para o caso positivo. Por outro lado, tendo em vista que o Plano Nacional de Desenvolvimento Económico de Longo Prazo de Angola prevê o crescimento do PIB em 6,4% até 2025, o presente Estudo assumiu que a taxa de 19,4% perdurará até 2008 e passará a 6,4% em 2009 e 2010, para o caso negativo.

Ao fazer a estimativa do volume de carga futuro numa relação de proporção directa em relação ao PIB, obteve-se para o Porto de Luanda, que manuseou 3,15 milhões de toneladas em 2004, o valor de 7,03 a 8,97 milhões de toneladas em 2010 (o que significa um crescimento de 2,2 a 2,8 vezes). Para o Lobito, que manuseou 0,87 milhões de toneladas em 2004, a estimativa para 2010 é de 2,0 a 3,1 milhões de toneladas (2,3 a 3,5 vezes maior). No caso do Porto do Namibe, que manuseou 361.000 toneladas em 2004, estima-se um crescimento para 618.000 a 6.794.000 toneladas (2,4 a 26,0 vezes maior). A estimativa para o caso positivo do Porto do Namibe comporta o caso em que as exportações de minério de ferro do cais do Saco-Mar tiverem sido reiniciadas. O Porto de Cabinda, que manuseou 81.600 toneladas em 2004, apresentou como resultado da estimativa o valor de 194.000 a 294.000 toneladas (2,4 a 3,1 vezes maior). O total dos quatro portos, que era de 4,4 milhões de toneladas, pode vir a somar entre 9,8 e 19,1 milhões de toneladas (2,2 a 4,3 vezes maior) em 2010.

Quanto à carga contentorizada, o Porto de Luanda, que manuseou 294.000 TEUs em 2004, pode vir a manusear entre 698.000 e 906.000 TEUs (2,4 a 3,1 vezes mais) em 2010. O Porto do Lobito, que manuseou 37.000 TEUs em 2004, tem como resultado da estimativa 92.000 a 120.000 TEUs (2,5 a 2,9 vezes mais). A estimativa 2010 para o Porto do Namibe, que manuseou 8.300 TEUs em 2004, é de 19.000 a 24.000 TEUs (2,2 a 2,9 vezes mais). E, para o Porto de Cabinda, que manuseou 4.500 TEUs em 2004, a estimativa é de 12.000 a 15.000 TEUs (2,7 a 3,5 vezes mais). O total de carga contentorizada manuseada, que somava 341.000 TEUs em 2004, pode portanto vir a somar entre 807.000 e 1.048.000 TEUs (2,4 a 3,1 vezes mais) em 2010.

Tabela 1 Estimativa de Carga Contentorizada Futura dos Portos de Angola (1,000TEU)

Ano/Porto	Luanda	Lobito	Namibe	Cabinda	Total
2004	289	33	7	4	334
2010					
Caso Positivo	906	120	24	16	1,066
Caso Negativo	698	92	19	12	815

9) Maiores Navios que Farão Escala no Futuro

O maior cargueiro de contentores que faz escala no Porto do Lobito é o de 41.500 DWT, 231 m de comprimento e 12 m de calado. Quanto ao cargueiro convencional de maior porte é o de 50.000 DWT, com 190 m de comprimento total e 11,9 m de calado. Já que o calado de operação dos cargueiros de contentores é normalmente de 70% a 80% do calado máximo, uma embarcação da classe dos 40.000 DWT consegue acostar sem problemas nos portos de Luanda, Lobito e Namibe. Assim sendo, as instalações portuárias para o Plano de Reabilitação de Curto Prazo, dos portos do Lobito e do Namibe, foram planeados de modo a acomodar os navios com as dimensões acima mencionadas.

10) Plano de Reabilitação de Curto Prazo

A avaliação do grau de deterioração das instalações mostraram que o capeamento das lajes e dos parques, as defensas de borracha e os betões de remate do muro estão em condições muito precárias, necessitando de reparação o quanto antes. A estimativa de demanda mostrou que o volume de carga nos portos crescerá dramaticamente num futuro próximo e todas as instalações precisarão estar em condições de uso para atender a demanda de 2010. É, pois, necessário que o Porto do Lobito implemente a reabilitação em todo o Cais Norte e Cais Sul, num total de 15 hectares. A reabilitação é necessária também no Porto do Namibe, num total de 11 hectares dos Cais nºs 1 ao 3. A reabilitação dos terminais do Porto de Luanda cabe às concessionárias. Assim, o Estudo propôs o Plano de Reabilitação de Curto Prazo apenas para as sinalizações de apoio à navegação daquele porto.

Para aumentar a produtividade de operação, o Plano propõe a aquisição de porta-contentores, empilhadeiras convencionais e gigantes e gruas móveis para os portos do Lobito e do Namibe. O Plano propõe também a instalação de tomadas para contentores frigoríficos e geradores para ambos os portos. A aquisição de tais equipamentos é também da responsabilidade das concessionárias no caso do Porto de Luanda. É também urgentemente necessário reparar as vias internas dos portos, demolir armazéns inutilizáveis, remover as gruas de cais, reparar as tubagens de serviço de água e combustível, além de instalar um sistema de intercâmbio de dados electrónicos.

Para os canais e as bacias, recomenda-se a realização de batimetria para confirmar suas profundidades, particularmente na Baía de Luanda e ao longo do canal de navegação de Cabinda.

O custo estimativo de implementação dos empreendimentos acima mencionados somaram: US\$ 35 milhões para o Porto do Lobito e US\$ 29 milhões para o Porto do Namibe. O custos da medição batimétrica e da reparação de bóias, no Porto de Luanda, foi estimado em cerca de USD 0,5 milhões. A remoção de navios afundados e a dragagem, no Porto de Luanda, devem ser realizadas após a conclusão do Plano de Reabilitação de Curto Prazo. Tendo em vista que a reabilitação do Porto de Cabinda já foi implementada pela própria empresa portuária, não foi proposto nenhum plano de reabilitação de curto prazo para aquele porto.

As análises económico-financeiras preliminares mostraram que a taxa financeira interna de retorno (FIRR) do Porto do Lobito é de 6,7% e do Porto do Namibe 5,1%. Quanto ao benefício económico, obtiveram-se 28% para o Porto do Lobito e 24% para o Porto do Namibe, através do cálculo da diferença entre os casos Com/Sem projecto.

Tabela 2 Sumário do Plano de Reabilitação de Curto Prazo

Instalação-Alvo	Porto de Luanda	Porto do Lobito	Porto do Namibe
Capeamento de laje e parques; reparos da superestrutura do cais; instalação de guias para carros e defensas	Investimentos de Concessionárias GC* ¹ : 10 ha; MPT: 19 ha; CT: 14 ha	Toda a Área dos Cais Norte e Sul (15 ha de área e 1.112 m de extensão)	Toda a área dos Cais nº 1 a 3 (cerca de 11 ha de área e 680 m de extensão)
Suprimento de Máquinas de Estiva	Investimentos de Concessionárias	Suprimento de MC* ² : 1un.; RS: 2 un.; FL: 2 un.	Suprimento de RS: 2un.; FL: 1un.; TP: 1un.
Ancoradouro e Sinalizações	Batimetria (15,6 km ²) Reparo de Sinalizações (3)	A equipar a médio e longo prazos	A equipar a médio e longo prazos
Sistema de Tomadas para Contentores Frigoríficos	Investimentos de Concessionárias	Instalação de tomadas e gerador para contentores frigoríficos	Instalação de tomadas e gerador para contentores frigoríficos
Outros		Reparos das instalações de serviço de água e combustível	Reparação da vias internas, instalação de iluminações, remoção de armazéns e gruas inoperantes, reparação de instalações de serviço de água e combustível
Custo Estimado Global	USD 0,5 milhões*³	USD 35 milhões	USD 29 milhões
Análise Económico-Financeira Preliminar		EIRR 28% FIRR 6.7%	EIRR 24% FIRR 5.1%

11) Prioridades de Reabilitação

A priorização do Plano de Reabilitação de Curto Prazo foi feita sob os seguintes pontos de vista: 1) a promoção da reconstrução económica nacional e do desenvolvimento das regiões destruídas pela guerra civil; 2) a sinergia com o PPMRRP e outros programas de reconstrução, além do efeito multiplicador dos projectos de reabilitação de estradas e caminhos-de-ferro; 3) a extensão da deterioração das instalações portuárias e as questões de segurança e produtividade da operação de manuseio de carga; 4) a solicitação por parte das autoridades portuárias; e 5) a possibilidade de desenvolvimento das instalações portuárias por meio de concessão ao sector privado.

A avaliação dos portos foi feita por meio de priorizações dos itens acima em pontuações de A a C. Segundo esta avaliação, os portos do Lobito e do Namibe foram avaliados como 3A, Luanda como 1A e Cabinda como 3B. Uma vez que os portos do Lobito e do Namibe obtiveram a mesma pontuação, a prioridade recai no Porto do Lobito sob o ponto de vista da necessidade de fomentar o desenvolvimento económico das áreas de influência incluindo os países da vizinhança sem acesso ao mar, enquanto que a mesma prioridade recai no Porto do Namibe sob o ponto de vista do grau de deterioração das instalações e do nível de dificuldades em atrair a participação do sector privado.

12) Programa de Reabilitação Urgente dos Portos

Os componentes do Programa de Reabilitação Urgente foram seleccionados a partir do Plano de Reabilitação de Curto Prazo, levando-se em conta o uso efectivo do porto e a demanda das

instalações. O Berço nº 7/8 e o parque por detrás do mesmo, do Porto do Lobito, e o Berço nº 3A e o parque por detrás do mesmo, do Porto do Namibe, foram seleccionados como áreas-alvo de reabilitação urgente. O Programa de Reabilitação Urgente de ambas as áreas consistem de obras civis, aquisição de máquinas de estiva e eventuais instalações tais como: as de contentor frigorífico, energia, iluminação, serviços de água e combustível, armazém e silo, entre outras.

O custo estimativo destes investimentos foram calculados em USD 9,9 milhões para o Porto do Lobito e em USD 9,4 milhões para o Porto do Namibe. As obras civis, a aquisição de máquinas de estiva e outra eventuais instalações devem ser implementadas simultaneamente, de modo a reforçar a produtividade. A implementação das obras de construção física leva doze meses. Considerando-se que os procedimentos de contrato e desenho levam um tempo considerável, o Programa deve ser iniciado o quanto antes.

Tabela 3 Sumário dos Componentes do Programa de Reabilitação Urgente

Componente	Porto do Lobito	Porto do Namibe
Capeamento do parque e da laje; recuperação dos betões de coroamento, instalação de guias para carros e defensas de borracha	Parque por detrás do Berço Nº 8 e parte do Berço Nº 7 com a área total de 4,6 ha e comprimento de 240 m	Parque por detrás do Berço Nº 3A com a área de 2,3 ha e comprimento de 240m
Incrementação dos Equipamentos de Estiva	1 porta-contentor e 1 empilhadeira gigante adicionais	1 porta-contentor, 1 grua móvel e 1 empilhadeira gigante adicionais
Instalação de Tomadas para Contentores Frigoríficos e Gerador	Instalação de tomadas para contentores frigoríficos e gerador	Instalação de tomadas para contentores frigoríficos e gerador
Outros	Tubagem de Abastecimento de Água e Petróleo	Vias internas de circulação c/ 620 m; postes de iluminação; remoção do armazém e de gruas de cais, tubagem de abastecimento de água e petróleo
Custo Estimado	USD 9,9 milhões	USD 9,4 milhões

13) Empreendimentos de Reabilitação Emergencial

Baseando-se na avaliação do grau de deterioração das instalações dos quatro portos, a Equipa de Estudo manteve discussões sobre as medidas emergenciais de melhoramento da situação actual. com as respectivas empresas portuárias. Para o Porto de Luanda, os itens de discussão foram: 1) reabilitação das sinalizações de apoio; 2) remoção dos navios afundados e sucatas; e 3) monitoramento da profundidade das águas. Para o Porto do Lobito as medidas de emergências consideradas foram: 1) reparação temporária do pavimento; 2) defensas flutuantes no berço de contentores; e 3) instalação de chapas correctivas de aço para reparar a desigualdade da superfície do pavimento. Para o Porto do Namibe, as alternativas discutidas foram: 1) defensas flutuantes para o Berço nº 3 e 2) instalação de chapas correctivas de aço para reparar a desigualdade da superfície do pavimento. Quando ao Porto de Cabinda, tendo em vista que este porto sofre com a sedimentação e necessita de dragagem de manutenção, a necessidade identificada foi a de monitoramento da profundidade das águas ao longo do canal e da bacia.

Considerando-se o nível de urgência, o custo/benefício, o teor dos itens e o tempo de entrega, a JICA forneceu 20 peças de chapas de aço à EPN em Janeiro de 2006 e o mesmo tanto à

EPLo em Fevereiro do mesmo ano. A JICA forneceu também um conjunto de ecossondas cada para os portos de Luanda e de Cabinda. A demonstração de uso das ecossondas foi realizada em Março de 2006 nos recintos do Porto de Luanda, com a participação dos oficiais dos dois portos.

14) Gestão/Operação dos Portos Angolanos

Angola conta com seis portos comerciais, nomeadamente: os de Luanda, do Lobito, do Namibe, de Cabinda, do Soyo e do Porto Amboim, sendo que cada qual é gerido pela respectiva empresa portuária. As entidades governamentais de Angola estão subdivididas em duas categorias, ou seja, a de serviços comerciais e as não-comerciais. As entidades categorizadas como aquelas de serviços comerciais passaram a ser privatizadas a partir de 2000 e, como consequência, as autoridades portuárias tornaram-se entidades autónomas, transformando-se em empresas portuárias. O Porto de Luanda optou pela privatização da operação de seus terminais e concessionou o Terminal de Carga Geral e o Polivalente por 20 anos a partir de 2005. A concessionária do Terminal de Contentores não está definida ainda, mas o mesmo está para ser entregue à operadora privada em breve. Os terminais dos outros portos de abrangência do Estudo são operados directamente pelas respectivas empresas portuárias e a privatização ainda não está prevista para o presente estágio de reabilitação. A situação financeira dos quatro portos tem melhorado recentemente graças ao aumento do volume de carga manuseado. Contudo, o Porto de Cabinda ainda apresenta saldos negativos e o Porto do Namibe sofre devido à falta de verbas para investimentos. Aliás, nenhum dos portos conta com fundos suficientes para investimentos, de forma que necessitam de assistências do Governo ou de AODs internacionais.

Os principais constrangimentos da gestão/operação portuária em Angola são: 1) a baixa produtividade devido à precariedade das instalações e equipamentos; 2) a morosidade dos trâmites para o desalfandegamento/facturamento e a longa estada da carga nos terminais, devido à falta de informatização; e 3) a mão-de-obra pouco qualificada devido à falta de oportunidades de treinamento. Quanto às concessões, o constrangimento está no papel das EPs, ou seja, é necessário que as mesmas encorajem as concessionárias a prover melhorias às instalações, equipamentos e produtividade. A EPL deve, pois, capacitar-se para coordenar as concessionárias e gerir o porto como um todo.

No segundo semestre de 2005, os navios que fazem escala no Porto de Luanda registaram cinco a sete dias de sobrestadia e está a ser cobrada a sobretaxa de congestionamento e a sobretaxa emergencial de congestionamento de terminais. Como consequência, o frete de Europa para Luanda é 40 % a 50% mais caro do que para Abidjan ou para a Cidade do Cabo, por exemplo. Há, pois, a necessidade urgente de solver esta situação. Com os avanços do processo de recuperação económica, as importações e as exportações estão a aumentar e, por consequência, as sobrestadias podem agravar-se ainda mais. Para os portos do Lobito e do Namibe também está a ser cobrado um frete mais caro, devido à falta de eficiência operacional. Portanto, estes portos também devem aumentar suas capacidades de manuseio de carga, para evitar ter de enfrentar o mesmo problema que Luanda, preparando-se com antecedência para o aumento futuro de carga.

Para modernizar os portos, é necessário investir em infra-estruturas e criar mecanismos adequados de gestão. A concessão às operadoras privadas não é solução para lidar com a crescente demanda de carga. As empresas portuárias devem, pois, ser responsáveis por toda a gestão e operação, estimativa de demanda, formulação de planos directores e regulamentações sobre a segurança e preservação do meio ambiente portuário. Os terminais devem ser concedidos às entidades comerciais, só sob supervisão adequada por parte das empresas portuárias. Além do mais, tendo em vista que as operadoras Angolanas de terminais não dispõem de fundos suficientes para a reabilitação e desenvolvimento, as empresas portuárias devem assisti-las no levantamento de fundos ou, então, construir algumas instalações para arrendar às operadoras. Estima-se, portanto, que seja eficaz a busca de fundos de AOD internacional por parte dos portos do Lobito e do Namibe.

15) Capacitação de Recursos Humanos

A reconstrução de Angola requer capacitação de recursos humanos, para que as EPs

possam passar a actuar sob suas próprias iniciativas no planeamento e implementação de projectos. Os três pilares para tal são: a instituição, o indivíduo e a infra-estrutura. Para aprimorar a capacidade dos portos, é indispensável o reforço institucional e de recursos humanos para a gestão portuária, além do desenvolvimento de infra-estruturas, incluindo seu apetrechamento com computadores.

As empresas portuárias devem introduzir o sistema PED para melhorar a gestão/operação, pois os dados sobre carga, além da factura e outras documentações, requerem informatização urgente. Esforços devem ser feitos para treinar os funcionários e fortalecer suas capacidades.

16) Seminários e Workshops

Foram realizados 17 workshops sobre as novidades do mundo da navegação e sobre os modernos portos da actualidade, durante o Estudo, com a participação dos oficiais, primordialmente do Porto de Luanda. Foram também realizados seminários sobre a reabilitação e a modernização dos portos, com a participação dos oficiais do MINTRANS, empresas portuárias e organismos relevantes.

Além disso, workshops especiais foram realizados no Porto do Namibe, para fins de transferência tecnológica do método de rastreamento de contentores através do sistema de código de barras. Os participantes estudaram sobre o método, valendo-se de códigos de barras previamente colados nos contentores. Aprenderam também sobre como processar os dados no computador para localizar os contentores, controlar a entrada/saída dos mesmos, entre outros. É desejável que todas as empresas portuárias venham a introduzir sistemas de rastreamento como este, pois o mesmo pode servir como prólogo ao RFID (Identificação por Rádio- Frequência).

17) Recommendations

A construção de um moderno terminal de contentores no Porto de Luanda pode reduzir o congestionamento e permitir a prontidão dos serviços aos seus utentes. O desenvolvimento das instalações para cargas a granel e sacarias também é necessário nos portos de Luanda, Lobito e Namibe, para concretizar a redução de custos através da modernização do sistema de manuseio de carga. Tendo em vista que o sistema de transporte multi-modal passará logo em breve a ser popular em Angola, é imprescindível construir parques de manobra de contentores, adjacentes aos portos, para fazer o transbordo dos contentores aos comboios ou aos camiões. Uma vez que os Portos de Luanda, Lobito e Namibe possuem carris de comboio nos seus recintos, estes devem ser modificados, pois foram concebidos para cargas a granel e sacarias, de maneira a compatibilizarem-se com o transporte de contentores. Além disso, é também importante reabilitar e desenvolver as vias de acesso aos portos.

É preciso melhorar a eficiência da operação portuária através do PED. É também preciso introduzir o sistema de parada única, visando a agilização e a facilitação do desalfandegamento, através do sistema EDI para o controlo de entrada/saída de cargas e navios, aduana e migração.

Portos são infra-estruturas que constituem a base do comércio exterior de uma nação. Portanto, o Governo deve tomar medidas necessárias para impedir perdas económicas decorrentes do congestionamento, da operação morosa e da carestia das tarifas portuárias. A participação de operadores privados de terminais deve ser fomentada, sob o ponto de vista do fornecimento de serviços competitivos e de qualidade. As empresas portuárias devem, por sua vez, oferecer serviços e equipamentos que não podem ser realizados pelas companhias privadas.

Em suma, os problemas dos portos Angolanos não podem ser resolvidos apenas através de concessões. O Governo deve formular um plano para solucionar o congestionamento, estabelecer estratégias de modernização dos portos e buscar fundos para sua implementação. As empresas portuárias devem proceder a estimativas de demanda e deferir seus planos directores. Para concretizar o plano, as EPs devem articular os investimentos das operadoras privadas e dos fundos oferecidos pelos fundos das agências internacionais e/ou países doadores. Afinal, numerosos países em desenvolvimento utilizaram fundos externos nos seus primeiros passos para o desenvolvimento

portuário. Assim sendo, o Governo Angolano deve estabelecer um esquema próprio para desenvolver seus portos, valendo-se de parceria público-privada para obter meios de fomentar o desenvolvimento num conjunto de esforços entre as empresas portuárias e as empresas privadas.

Para melhorar os serviços portuários, é preciso não só equipamentar as infra-estruturas, como também aumentar a produtividade e a eficiência das operações. Os programas de capacitação de recursos humanos das empresas portuárias jogarão um papel importante no reforço das capacidades individuais dos oficiais, como também das capacidades institucionais das empresas portuárias.

No Porto de Luanda, dois terminais estão a ser operados pelas concessionárias e um, o de Contentores, está para ser concessionado futuramente. Mesmo assim, a EPL deve responsabilizar-se pelo congestionamento dos navios e terminais, na qualidade de Senhoria, monitorando a operação dos terminais e tomando acções necessárias para reduzir o tempo de espera dos navios e as sobretaxas de congestionamento. Além disso, deve também propor uma estratégia para o desenvolvimento de um novo terminal de contentores, capaz de desempenhar o papel-chave no transporte marítimo de Angola.

Nos Portos do Lobito, Namibe e Cabinda, os serviços de carga são hoje oferecidos pelas próprias EPs. Mas, quando as infra-estruturas estiverem re-equipamentadas e a carga for maior, estes portos devem terceirizar a gestão dos terminais a companhias privadas ou permitir a participação de diferentes operadoras, de modo a promover a competição e o melhoramento da eficiência. As empresas portuárias, por sua vez, devem, como senhorias, responsabilizar-se da qualidade dos serviços prestados e tomar medidas adequadas para amenizar os congestionamentos e outros constrangimentos.

Será necessária a realização de um estudo completo dos portos para tornar mais palpáveis as directrizes recomendadas no presente relatório. Sob o ponto de vista do desenvolvimento portuário, do uso efectivo dos portos e da protecção do meio-ambiente, tal estudo deve englobar: 1) a demanda futura dos portos; 2) os requisitos navegacionais dos canais, bacias e cais; 3) o esquema apropriado de desenvolvimento e operação dos terminais; e 4) a viabilidade financeira de desenvolvimento. É também importante formular um plano director para toda a malha de transportes de Angola, incluindo as estradas, as vias aéreas, as rotas marítimas e os portos.

1. Antecedentes, Objectivos e Perfis do Estudo

1.1 Antecedentes do Estudo

As infra-estruturas de transporte Angolanas ficaram severamente danificadas durante a guerra civil. Os produtos agrícolas e minerais, que antes eram transportados do interior aos portos e exportados a diversos países, ficaram muito reduzidos devido à escassez de mão-de-obra, campos minados e dificuldades de transportação. Angola, hoje, está a recuperar-se desses danos através de ajudas de organismos internacionais e de países doadores, inclusive o Japão. A vida da população urbana depende muito de bens importados. Assim, os principais portos de Angola estão a jogar um papel vital para o dia-a-dia da população, assim como virá a desempenhar uma importante tarefa para reanimar a economia nacional, através da promoção das exportações e importações. Contudo, as instalações dos portos estão por demais deterioradas e obsoletas para lidar com o moderno sistema de transporte contentorizado. Além disso, os recursos humanos também tornaram-se escassos com a guerra, de maneira que se faz necessária a formação de expertos em gestão e operação portuárias, assim como em engenharia de portos.

Nesta conformidade, o Governo da República de Angola solicitou ao Governo do Japão um estudo compreendendo: 1) a elaboração de um programa de reabilitação urgente dos principais portos do país; 2) a formulação de um plano de desenvolvimento portuário de longo prazo para todo o território nacional; 3) estabelecimento de um sistema organizacional e operacional para os portos. Em resposta a esta solicitação, uma equipa preparatória de estudo foi delegada à República de Angola em Outubro de 2004 e esta firmou a Esfera do Trabalho (SW), na qual foi acordado que: o estudo daria prioridade à formulação de um programa urgente de reabilitação dos principais portos do país, ficando o plano de desenvolvimento de longo prazo fora de sua esfera. O estudo foi conduzido pela Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA), através de uma equipa formada pelo Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) e a ECOH Corporation.

1.2 Objectivos do Estudo

O propósito do presente Estudo é o de formular um plano de reabilitação dos Portos de Luanda, Cabinda, Lobito e Namibe, de modo a melhorar as antigas e danificadas instalações portuárias. Os objectivos específicos do Estudo os seguintes:

Formular um plano de reabilitação de curto prazo com o horizonte em 2010;

Formular um programa de reabilitação urgente das instalações portuárias e seleccionar alguns de seus componentes para implementação urgente;

Formular um programa de acções para prover melhorias na gestão e operação portuárias; e

Levar a cabo um programa de capacitação de recursos humanos na área de gestão/operação, incluindo privatização do Porto de Luanda.

1.3 Perfis do Estudo

1.3.1 Esfera do Estudo

A reabilitação dos portos de todo o país é uma das maiores preocupações políticas com vistas à recuperação da economia nacional. Assim, após identificar as condições presentes de cada porto, formulou-se, no âmbito do presente Estudo, um plano de desenvolvimento de curto prazo, um programa urgente e um plano de acção para a capacitação de recursos humanos.

O programa de capacitação foi formulado centrado nas questões ligadas à privatização do Porto de Luanda, tendo em conta sua importância para a melhoria do desempenho portuário. Nesta

conformidade, o Estudo comportou nove aspectos a seguir:

- Revisão e análise das condições presentes;
- Formulação de directrizes básicas de reabilitação;
- Formulação de um plano de reabilitação de curto prazo;
- Formulação de um programa de reabilitação urgente;
- Implementação de um programa de reabilitação emergencial;
- Elaboração de um plano de acção para o aperfeiçoamento da gestão/ operação portuária;
- Consideração dos aspectos sócio-ambientais;
- Recomendações para o futuro desenvolvimento dos portos; e
- Capacitação de recursos-humanos e transferência tecnológica.

1.3.2 Cronograma do Estudo

O Estudo consistiu de quatro fases de estadas em Angola. Relatórios foram preparados para cada uma dessas fases, para apreciação da contraparte. O relatório final será submetido ao Governo de Angola, após aprovação oficial da JICA. Figura 1-1 mostra a composição estrutural do Estudo.

- Primeiro Estudo em Angola : Março a Junho de 2005
- Relatório de Progresso : Setembro de 2005
- Segundo Estudo em Angola : Setembro a Dezembro de 2005
- Interim Report : January 2006
- Terceiro Estudo em Angola : Fevereiro a Março 2006
- Versão Zero do Relatório Final : Maio de 2006
- Quarto Estudo em Angola : Junho de 2006
- Relatório Final : Agosto de 2006

1.3.3 Membros da Equipa de Estudo

A Equipa de Estudo foi liderada pelo Prof. Dr. Haruo Okada e contou com sete membros da Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, três membros da ECOH Corporation e uma intérprete. Listam-se abaixo os membros da Equipa e respectivas especialidades/incumbências:

Prof. Dr. Haruo Okada	Líder da Equipa	OCDI
Dr. Sumio Suzuki (Dr. Hiroshi Ueda)	Desenvolvimento Portuário/Planeamento de Reabilitação	OCDI
Mr. Junichi Takemura	Estimativa de Demanda/ Análise Financeira	OCDI
Mr. Osamu Kunita	Gestão de Portos	OCDI
Mr. Ado Yoshimoto	Privatização/Capacitação de Recursos Humanos	OCDI
Mr. Takeshi Nakano	Operação de Cargas/ Planeamento de Parques	OCDI
Mr. Fumiaki Kiyosue	Avaliação de Obsolescências/ Planeamento de Instalações	OCDI
Mr. Takahisa Aoyama	Condições Naturais	ECOH
Mr. Takeaki Hoshino	Construção/ Estimativa de Custo/ Reabilitação	ECOH
Mr. Kenji Kuroki	Considerações Sócio-Ambientais	ECOH
Mr. Yuji Osaki (Mr. Yousuke Agari)	Administração do Estudo	OCDI
Ms. Keiko Fujisawa	Intérprete	OCDI

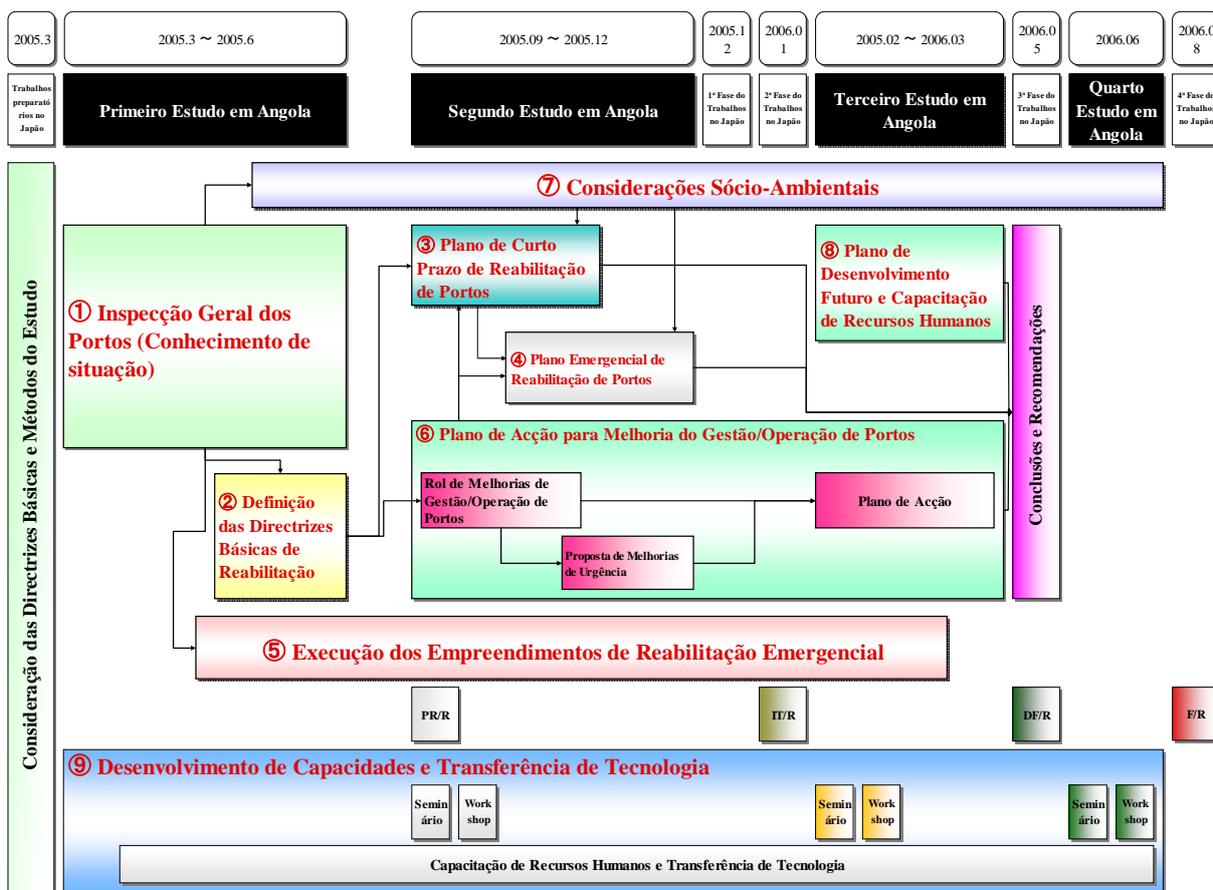


Figura 1-1 Estrutura e Cronograma do Estudo

1.3.4 Membros de Contraparte

A Equipa trabalhou em conjunto com os membros de contraparte abaixo listados:

1) MINTRANS

- | | |
|--------------------------------|--|
| Dr. Filomeno H. C. M. da Silva | Director Nacional da DNMMP |
| Dr. José Kuvíngwa | Director do GEPE |
| Sr. Diur K. Ângelo | Chefe do Departamento de Portos da DNMMP |
| Sr. Kama Ndungu | Chefe de Secção da DNMMP |
| Sr. Tiago Neto | Chefe do Departamento de MM da DNMMP |
| Sr. Miguel Alexandre | Técnico Superior do GEPE |
| Sr. Vita | Técnico Superior da DNMMP |
| Sr. Manuel Lemos | Superior Technician of DNMMP |
| Sr. José Condesso Carvalho | Technician of DNMMP |
| Sr. Manuele Narciso | Technician of DNMMP |
| Sr. Barnabé Janota | Superior Technician of DNMMP |
| Sr. Victor Carvalho | Assessor of DNMMP |

2) Porto de Luanda

Sr. Silvio Barros Vinhas	Director Geral
Sr. Abel Cosme	Director
Sr. Rui Mendonça	Director
Sr. Sansão Pitra	Director Técnico
Sra. Maria Cândida Gaspar Cohen	Directora do GEPE
Sr. José M. Silva Neto	Economista
Sr. Bengui	Técnico
Sr. Natalino Mateus	Técnico Superior
Sr. Augusto Salvador Sebastião	Chefe do Departamento de Formação

3) Porto do Lobito

Dr. José Carlos Gomes	Director Geral
Sr. Pedro Joaquim	Director Geral Adjunto
Sr. Manuel da Cruz do Rosário	Chefe do Departamento de Manutenção
Sr. José André	Vice-Chefe do Departamento de Operações
Sr. Faustino Venâncio	Vice-Chefe do Depto. de Manuseio de Cargas
Sr. Vicente F. Albano	Vice-Chefe do Depto. de Planeamento
Sr. Cacesto Simão	Chefe do Depto. de Recursos Humanos

4) Porto do Namibe

Sr. Bento Da Paixão dos Santos	Director Geral
Dr. Emídio R. André	Director Financeiro
Sr. Pedro Kahamba	Director do GRPN
Sr. João Mzumbi Mateketa	Chefe do Departamento Financeiro
Sr. Virgílio Saprinho Tchimbuli	Chefe da Divisão de Finanças
Sra. Conceição F. Benza	Directora Comercial
Sr. Luís Gonzaga Kalui	Director de Recursos Humanos
Sr. José João Lau	Sub-Director de Produção
Sr. Destino Bunga	Chefe do Departamento de Manutenção
Dr. Eduardo Belo	Director de Saúde
Sr. Pompeu António	Director para o Ambiente

5) Porto de Cabinda

Sr. Osvaldo Lobo do Nascimento	Director Geral
Sr. Salustiano F. Pinto Ferreira	Chefe do Departamento de Infra-Estruturas
Sr. Artur A. F. Carvalho	Coordenador de Operações Portuárias
Sr. Joaquim Laurindo Meconda	Chefe do Departamento. de Gestão e Finanças
Sra. Arlete Arminda Puti Pongo	Directora do GEPE

1.4 Instituições Relevantes

1.4.1 Comité de Coordenação

A Implementação efectiva do estudo exigiu: 1) que a Equipa e os oficiais dos ministérios relevantes contassem com oportunidades de discutirem sobre as políticas de reconstrução e desenvolvimento das infra-estruturas de transporte e 2) que fosse montado um esquema que permitisse que as autoridades repassassem certamente aos órgãos subordinados as instruções sobre os auxílios a prestar à Equipa na realização do Estudo. Para tanto, foi constituído um comité de coordenação, contando com os seguintes membros:

- Gabinete do Secretário
- Ministério dos Transportes (MINTRANS)
 - Dr. Filomeno H.C.M. da Silva (Director Nacional do DNMMP)
 - Dr. José João Kuvíngwa (Director do GEPE)
 - Sr. Diur Kassul Ângelo (Chefe de Departamento de Portos, DNMMP)
 - Sr. Victor Alexandre de Carvalho (Técnico Superior/Assessor, DNMMP)
- Ministério do Planeamento (MINPLAN)
 - Sr. Miguel Chaves (Vice-Director de Investimentos)
- Ministério do Urbanismo e Ambiente (MINUA)
 - Sr. Manuel Zangui (Director Nacional)
- Ministério da Assistência e Reintegração Social (MINARS)
 - Sr. Marcelino Bonzela Franco (Assessor do Ministro)
- Ministério das Obras Públicas (MINOP)
 - Sr. Fernando Sebastião Francisco (Chefe de Departamento)

1.4.2 Ministérios e Órgãos Públicos Concernentes

Foram realizadas entrevistas nos seguintes ministérios e outros órgãos:

- Direcção Nacional de Transportes Terrestres (DNTT – MINTRANS)
 - Sr. José António de Freitas Neto
- Ministério do Comércio
 - Sr. Jeremias Amaral dos Santos
- Ministério das Obras Públicas
 - Sr. António G. Montenegro F. Duarte
- Ministério das Pescas (MINPE - Namibe)
- Ministério da Agricultura e Desenvolvimento Rural (MINADER)
 - Sr. António Cardoso (Director do GEPE)
- Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica (INAMET)
- Instituto de Estradas de Angola (INEA)
 - Sr. Joaquim D. Malichi (Chefe do Departamento de Construção)
- Município do Lobito
 - Sr. Antonio Bencourt (Administrador)
 - Sr. Matias
- Município do Namibe
 - Sr. Kapapa
- Companhia do Caminhos de Ferro de Benguela (CFB)

- Sr. Vaz de Carvalho (Conselheiro Sênior)
- Caminho de Ferro de Moçâmedes (CFM)
 - Sr. Paulo (Director)
- Centro de Pesquisa Marítima (Lobito)
 - Sra. Vanaquissa Jonico (Bióloga)
 - Sr. Marcelo Calixto (Veterenário)

1.4.3 Stakeholders

Foram realizadas, no decorrer do Estudo, três Reuniões de Stakeholders, contando com os seguintes participantes:

1) Primeira Reunião de Stakeholders

- Data: 14 de Junho de 2005; 10H00
- Local: Sala de Reuniões da Empresa Portuária de Luanda
- Participantes da Parte Angolana
 - MINTRANS : Dr. Filomeno H.C.M. da Silva (Director Nacional da DNMMP)
 - : Sr. Diur Kassul Ângelo (Chefe do Departamento de Portos da DNMMP)
 - : Sr. Victor Alexandre Carvalho (Assessor da DNMMP)
 - EPC : Sr. Fernando Lobo (Delegado da EPC em Luanda)
 - : Sr. Joaquim L. Meconda (Chefe do Departamento de Gestão e Finanças)
 - EPL : Sra. Maria Cândida Gaspar Cohen (Chief of Study Cabinet)
 - : Sr. Natalino Mateus (Departamento de Ambiente)
 - EPLo : Sr. Domingo Isata (Delegado da EPLo em Luanda)
 - EPN : Sr. Pompeu António (Director de Ambiente)
 - C.F.M : Sr. Júlio Joaquim (Director Geral)
 - : Sr. Simão António

2) Segunda Reunião de Stakeholders

- Data: 17 de Novembro de 2005; 10H00
- Local: Sala de Reuniões da Empresa Portuária do Lobito
- Participantes da Parte Angolana
 - MINTRANS : Sr. Diur Kassul Ângelo (Chefe do Departamento de Portos da DNMMP)
 - EPLo : Dr. José Carlos Gomes (Director Geral)
 - : Sr. Manuel da Cruz do Rosário (Chefe do Departamento de Manutenção)
 - : Cte. Vicente F. Albano (Chefe do Departamento de Planeamento)
 - : Sr. Cacesto Simão (Chefe do Departamento de Recursos Humanos)
 - : Sr. José André (Vice-Chefe do Departamento de Operações)
 - : Sr. Faustino Venâncio (Vice-Chefe de Estiva)
 - : Sr. Jeremias Estêvão (Chefe de Departamento)
 - Município do Lobito : Sr. José Duklario Vaponço (Director Provincial de Transportes)
 - : Sr. Mário José Ponta (Chefe do Departamento de Ambiente)
 - : Sr. Joaquim Pedro Teixeira (Secretário Geral)
 - C.F.B : Sr. Beweenle Zsao da Htia
 - Centro de Pesquisa Marítima : Sr. Antonio Buco (Técnico em Biologia)
 - Capitania : Sr. Henrique Pedro (Capitão)

3) Terceira Reunião de Stakeholders

- Data: 25 de Novembro de 2005, a partir das 10H00
- Local: Sala de Reuniões da Empresa Portuária de Luanda
- Participantes da Parte Angolana
 - MINTRANS : Sr. Diur Kassul Angelo (Chefe do Departamento de Portos da DNMMP)
: Sr. Victor Alexandre Carvalho (Assessor do DNMMP)
 - MINUA : Sra. Julieta Posoley (Chefe do Departamento de Meio Ambiente)
 - EPL : Sra. Maria Cândida Gaspar Cohen (Directora do GEPE)
: Sr. Natalino Mateus (Departamento de Ambiente)
: Sr. Sansão Pitra (Director Técnico)
 - EPN : Sr. Pedro Kahamba (Director de Reabilitação)
 - Universidade Agostinho Neto
: Sra. Anabela da Graça Alexandre Leitão (Professora dos Estudos
Avançados do Centro de Pesquisas de Engenharia Química e Ambiente)

1.4.4 Organismos Internacionais e Empresas Relevantes

A Equipa realizou entrevistas a seguintes organismos internacionais e empresas:

- Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD)
- Programa Alimentar das Nações Unidas (PAM)
- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD)
- Fundo das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO)
- Banco Mundial (BM) Angola
- Banco de Desenvolvimento de África Austral (DBSA)
- AFRIKALINE
- Angonal Shipping Agency
- CHEVRON
- CIMANGOLA
- Manubito, Lda.
- MAERSK SEALAND (Luanda, Lobito, Namibe)
- NILE DUTCH AFRICA LINE Lda.
- OREY (Angola) – Comércio e Serviços Lda.
- Sicap, Lda
- SONAMET
- SONANGOL
- SONILS
- Sulservices, LDA.

2. Situação Geográfica e Social de Angola

2.1 Topografia

O território Angolano, de formato rectangular, tem uma extensão de 1.300km de Oeste a Este e de 1.100 km de Norte a Sul, com uma área total de 1.240.000km², o que significa ser 3,3 vezes maior do que o Japão. Angola faz fronteira com a República Democrática do Congo ao Norte e a Nordeste, com a Zâmbia a Este, com a Namíbia ao Sul e faz face com o Oceano Atlântico a Oeste. A Província de Cabinda está situada a 400km ao Norte de Luanda, isolada do resto do país, e fazendo fronteira com a República do Congo e com a República Democrática do Congo.

Angola está dividida em três regiões geográficas. A planície costeira, que se estende ao longo do Oceano Atlântico a Oeste, tem uma extensão de 1.600km e uma largura que varia de 50km a 160km. O planalto interior tem uma altitude que varia de 1.200 m a 1.800m e ocupa dois terços do território nacional. A zona de transição tem uma largura de de 150km ao Norte e de 30 km ao Sul, constituindo uma série de terraços e escarpas.

Ao longo da costa, existem diversas formações de restingas, no sentido Sul ao Norte, devido à direcção da corrente de alto-mar, conhecida como Corrente de Benguela, além do que o vento sopra do Sul e do Sudeste durante todo o ano. A Foto 2-1 mostra uma típica orla marítima entre Luanda e o Lobito. A província do Huambo comporta um planalto montanhoso, cujo cume localiza-se no morro do Moco com 2,620 m. A cobertura vegetal, na maior parte do país é de savanas e de relvas. A Figura 2-2 mostra a carta de elevações..

Os rios Kwanza e Cunene são os dois maiores rios que deságuam no Oceano Atlântico. O rio Kwango alimenta o rio Congo ao Norte, e os rios Cuando e Okavango fluem ao Delta de Okavango.

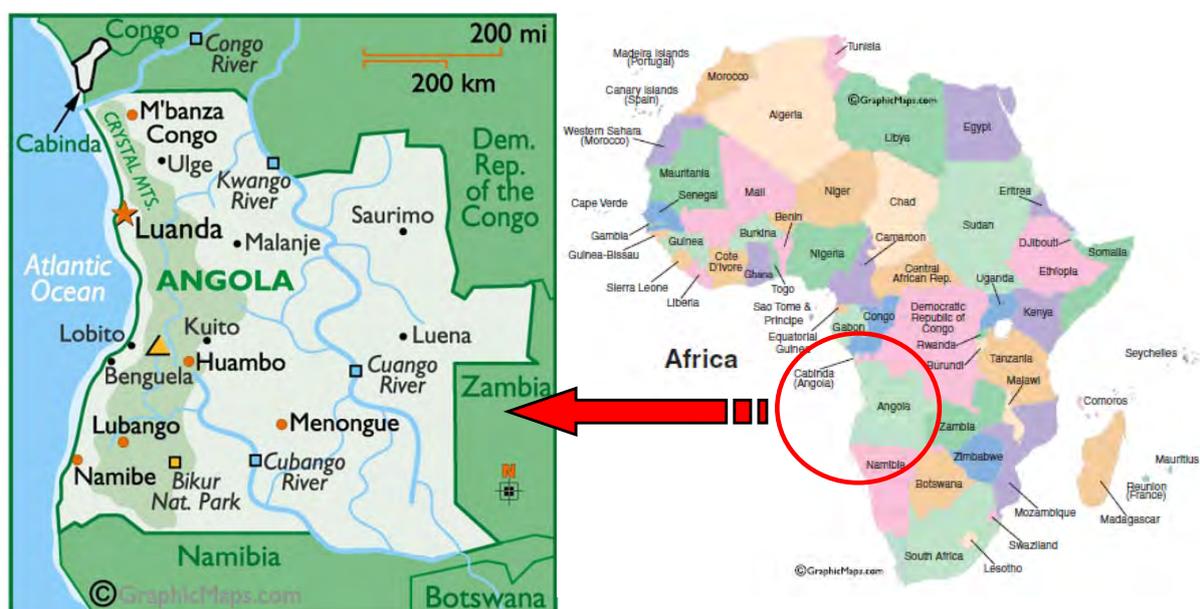
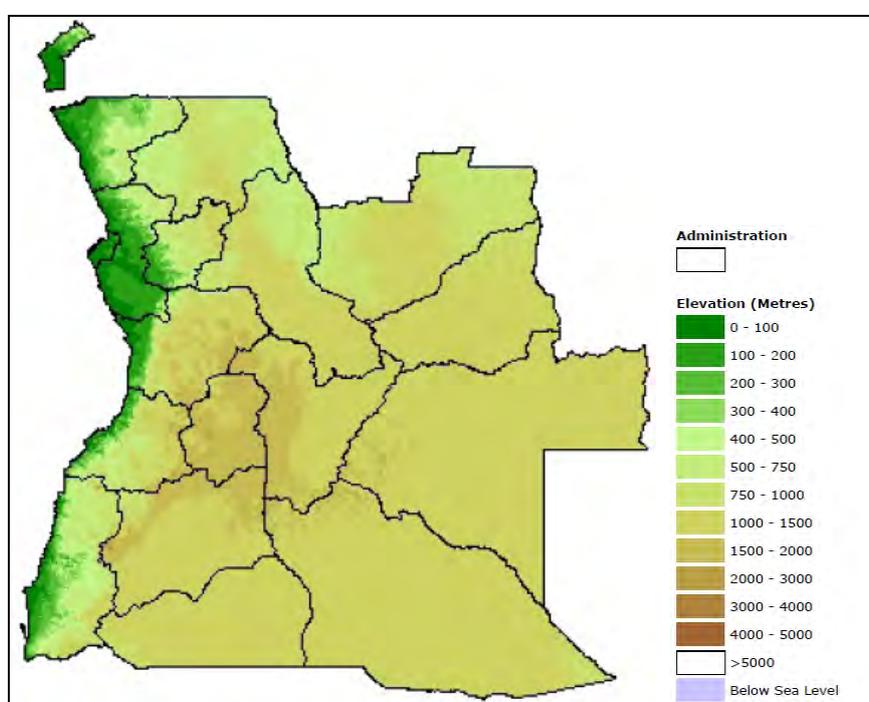


Figura 2-1 Localização de Angola



Foto 2-1 Orla Marítima Entre Luanda e Lobito



Fonte: FAO

Figura 2-2 Carta de Elevações

2.2 Guerra Civil e Reconstrução

2.2.1 Independência e Guerra Civil

Logo após conquistar a Independência de Portugal aos 11 de Novembro de 1975, os três maiores partidos Angolanos, nomeadamente o MPLA (Movimento Popular de Libertação de Angola), a UNITA (União Nacional para Independência Total de Angola) e a FNLA (Frente Nacional de Libertação de Angola), entraram em conflitos entre si. O conflito armado, apoiado por países estrangeiros, perdurou através da década de 1980. O acordo de cessar-fogo foi firmado em 1991 e as eleições multipartidárias foram realizadas em Setembro de 1992, sob as operações de paz da ONU. Enquanto o MPLA ganhava as eleições e obtida a maioria dos assentos no parlamento, a UNITA rejeitava os resultados considerando-os fraudulentos, recomeçando, assim, a guerra. O período de 1993 a 1994 foi o pior período, quando mais de 1,5 milhões de pessoas perderam suas vidas e outras

3,6 milhões tornaram-se refugiadas.

Em 2002, o líder da UNITA, Jonas Savimbi, foi morto e a UNITA assinou o acordo de cessar-fogo, o que pôs fim aos longos 27 anos de guerra civil. Desde então, a urgente reconstrução de Angola vem sendo esperada, não só pelo próprio país, mas também por toda a comunidade internacional.

2.2.2 Reconstrução

Passada a guerra civil, a segurança pública e a estabilidade económica passaram a constituir os maiores desafios do Governo, assim como a reintegração dos desmobilizados e retornados. No seu plano de desenvolvimento 2002-2003, o governo realçou a necessidade de reduzir a pobreza, consolidar a paz e atingir a reconciliação nacional. Para tanto, é necessário que o Governo implemente obras de reconstrução das infra-estruturas sociais, nomeadamente estradas, pontes, caminhos de ferro e portos. Embora o PAM tenha indicado que o nível de emergência de suprimento alimentar tenha caído após o fim dos conflitos, a falta de géneros alimentícios em Angola ainda constitui um sério problema. A produção alimentar precisa ser fortemente promovida e, para tanto, o Governo estabeleceu as seguintes metas no Plano de Desenvolvimento Nacional 2005-2006:

- Consolidação da paz e reconciliação do povo;
- Estabelecimento de bases para o desenvolvimento económico sustentável;
- Reconstrução nacional pelo Governo Central;
- Desenvolvimento de recursos humanos;
- Desenvolvimento de uma nação harmónica; e
- Consolidação do processo de democratização.

Mais especificamente, o plano tem como metas: 1) promover o repatriamento dos deslocados aos seus locais de origem; 2) criar emprego para os retornados; 3) Promover melhorias na assistência social; 4) estabilizar a moeda nacional e as taxas de câmbio; 5) Reduzir a Inflação; 6) Reconstruir as infra-estruturas sociais; 7) aumentar a produção doméstica de bens e serviços; 8) promover o desenvolvimento do sector privado; 9) reformar os sistemas administrativo, financeiro e judicial; 10) re-organizar o sistema educativo; 11) reduzir as disparidades entre as regiões; 12) Equilibrar a distribuição de encargos nacionais e 13) reformar o sistema de comunicação de massa.

O Governo estabeleceu também um plano de desenvolvimento de médio prazo com o horizonte em 2009, cujo objectivo é o de consolidar a paz e a reconciliação nacional. Como parte deste plano, o Governo anunciou recentemente uma política de erradicação da pobreza e um programa de reabilitação e reconstrução, como se seguem:

Apoiado pelo PNUD e o BM, o Governo concebeu a ECP, que comporta numerosos projectos urgentes e acções de combate à pobreza. O seu custo total está estimado em USD 3,2 bilhões. Alguns projectos mais urgentes já estão a ser implementados através de recursos próprios. Após aprovação do Gabinete, o governo enviará a versão final da ECP à reunião de doadores.

PPMRRP: Fase Prioritária do Programa de Reabilitação e Reconstrução Multi-Sectorial: É a primeira fase da reconstrução requer a reabilitação de todos os tipos de infra-estruturas, não só a nível de instalações e serviços, mas também a níveis administrativo, económico e social do país. O PPMRRP foi proposto para a primeira fase de reconstrução, ou seja, de 2003 a 2008, sendo que 70% do orçamento geral da ECP serão destinados aos projectos do PPMRRP.

2.3 Condições Sócio-Económicas

2.3.1 População Nacional e a População de Retornados

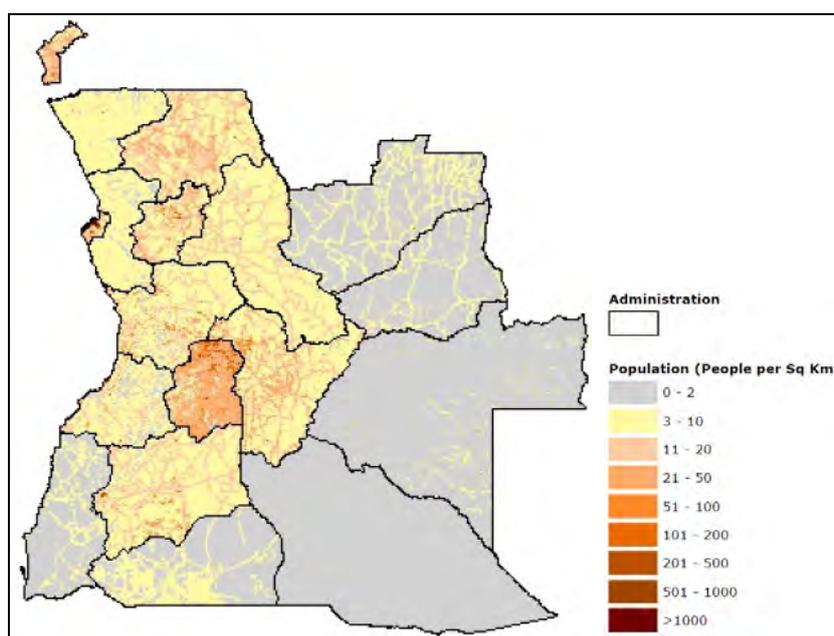
A população estimada de Angola¹⁾ era de 12,1 milhões em 2005, o que corresponde a cerca de 10% daquela do Japão, apesar de o território ser 3,3 vezes maior. A Crescimento Demográfico¹⁾ estava estimada em 2,45% em 2005, equiparando-se ao nível médio dos países de baixa renda em vias de desenvolvimento da África Central e Meridional. Por grupo etário, havia: 43,7% até 14 anos, 53,5% entre 15 e 64 anos e 2,8% com 65 anos ou mais em 2005. A expectativa de vida¹⁾ de sua população é de apenas 38,62 anos, devido à alta taxa de mortalidade neo-natal (185,36 para cada 1.000 nascimentos), o que é a maior taxa no mundo. Quanto à mortalidade infantil²⁾ de crianças de até 5 anos é de 260 por 1.000, também bem maior que os 156 por 1.000 dos países menos desenvolvidos, sendo apenas um pouco menor que 284 por 1000 de Serra Leoa e 262 por 1000 de Niger.

Nota 1) The World Fact Book 2005, CIA, USA

Nota 2) Relatório de Desenvolvimento Humano, PNUD - 2005

A maior cidade do país é Luanda, a capital, com uma população de 2.820.000 habitantes, seguida por Lobito (521.000), Huambo(400.000), Benguela (340.000), Malanje (193.000) e Lubango(175.000). Existe uma tendência de concentração demográfica nas áreas urbanas, tal como acontece em outros países, sendo a população urbana estimada em 36% em 2003. A densidade demográfica é de 9,2 pessoas por km², o que coloca Angola no grupo dos 20 países menos densos do mundo. A Figura 2-3 mostra sua distribuição..

Composição demográfica das províncias e os números de deslocados retornados estão mostrados na Tabela 2-1. As províncias do Huambo, Benguela, e Cuanza Sul têm maiores números de deslocados, enquanto que Cuando Cubango, Lunda Sul e Moxico apresentam maiores números de retornados no seio da sua população. A Tabela 2-2 mostra o número de retornados ao longo dos corredores e da população global. Os corredores de Benguela e de Moçâmedes têm maiores proporções de retornados em relação ao corredor de Luanda e outros. Existe uma sensível divergência entre as estimativas feitas pela CIA e aquelas feitas pelo Ministério da Saúde/PNUD. Cabe aqui elucidar que os números estimativos utilizados neste capítulo são da CIA, enquanto que a エラー! 参照元が見つかりません。 e Tabela 2-2 mostram as estimativas feitas pelo Ministério da Saúde e sumariadas pelo PNUD.



Fonte: FAO

Figura 2-3 Densidade Demográfica

Tabela 2-1 População Residente e Retornada por Província

Província	População (A)	Retornados (B)	B/A(%)
Bengo	322.000	94.530	29,4%
Benguela	1.570.000	496.530	31,6%
Bié	1.016.000	293.385	28,9%
Cabinda	362.000	1.645	0,5%
Cunene	449.000	75.904	16,9%
Huambo	1.148.000	568.365	49,5%
Huíla	1.347.000	188.625	14,0%
Quando Cubango	514.000	552.045	107,4%
Cuanza Norte	551.000	48.430	8,8%
Cuanza Sul	1.130.273	430.465	38,1%
Luanda	2.935.000	20.920	0,7%
Lunda Norte	479.000	80.020	16,7%
Lunda Sul	277.000	170.540	61,6%
Malanje	824.000	214.685	26,1%
Moxico	442.000	245.150	55,5%
Namibe	253.000	1.705	0,7%
Uíge	1.321.000	203.340	15,4%
Zaire	285.000	42.940	15,1%

Fonte: Perfis Provinciais, 2003, PNUD, baseado em dados do MINSA

Tabela 2-2 População Residente e Retornada por Corredor

Corredor	População (A)	Retornados(B)	B/A (%)
Corredor de Luanda ¹⁾	4.632.000	378.565	8,2%
Corredor de Benguela ²⁾	4.453.000	1.773.970	39,8%
Corredor de Moçâmedes ³⁾	2.114.000	742.375	35,1%
Outros	4.593.273	834.314	18,2%

Nota 1) Luanda, Bengo, Cuanza Norte, Malanje
 2) Benguela, Huambo, Bié, Moxico
 3) Namibe, Huíla, Cuando Cubango

2.3.2 Condições Económico-Financeiras

A economia Angolana foi severamente danificada durante os longos 27 anos de guerra civil. Terminada a guerra, as minas constituíram entraves ao reinício da produção agrícola. Estima-se que existam entre 5 e 15 milhões de minas no território nacional e sua remoção é muito difícil e trabalhosa. Por este motivo, o povo vive em condições de penúria e depende profundamente das ajudas alimentares de organismos internacionais.

Estima-se que 70% da população vive abaixo da linha da pobreza com 1 dólar ou menos por dia e que a metade da população está desempregada. Devido aos danos à produção nacional provocada pela guerra, os preços subiam de 100 a 200% ao ano. A inflação atingiu o seu auge com 325% em 2000, mas retraiu para 43,6% em 2004. Mesmo assim, os retornados, os agricultores e muitas outras pessoas em Angola ainda sofrem com a pobreza. A evolução das taxas de inflação a partir de 1997 está mostrada na Tabela 2-3.

Tabela 2-3 Taxas de Inflação

Ano	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Taxa Anual (%)	221,5	107,4	248,2	325,0	152,6	108,9	98,3	43,6
Índice(2000=100)	3,26	6,76	23,53	100,00	252,59	527,63	1046,52	1502,37

Fonte: FMI

O PIB em Estimativa 2004ava estimado em USD 19.5 bilhões e o PIB per Capita em USD 1.305, o que corresponde a US\$ 2.457 em termos de paridade do poder de compra. O FMI estima que a taxa de crescimento em 2004 foi de 11,2 % (Vide Tabela 2-4). O Ministério das Finanças de Angola calcula que o PIB do sector agrícola contribuiu com 8 %, enquanto que o do sector mineiro e industrial com 67 %, e o do sector dos serviços com 25%, sendo que a indústria petrolífera sozinha representou 51,7 % do total do PIB de Angola, representando 90 % das exportações. Sabe-se, por outro lado, que 85% da mão-de-obra encontra-se engajada no sector agrícola, enquanto que 15 % actuam na industria mineira e no sector de serviços em 2003.

Tabela 2-4 PIB e Taxas de Crescimento

Ano	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
PIB (USD milhões)	7.680	6.510	6.150	9.140	8.940	10.790	13.830	19.540
Taxa de Crescimento (%)	7,9	6,8	3,2	3,0	3,1	14,4	3,4	11,2
PIB per Capita (USD)	627	517	475	685	651	764	950	1.304

Fonte: FMI

O OGE de Angola, em 2004, previa dispêndios de USD 9,6 bilhões, para uma receita de USD 9.0 bilhões, aumentando assim o défice cumulativo. No entanto, as contas nacionais não são tão claras, pois o FMI aponta que existem USD 4,3 bilhões não contabilizados pelo Governo no período de 1997 a 2001. Esta intransparência constitui o maior obstáculo para o início dos financiamentos pelo FMI. O défice cumulativo alcançou os USD 10,8 bilhões em 2003, assim como mostra a Tabela 2-5. A taxa de câmbio da Kwana (Kz, Código AOA) em relação ao dólar Americano teve uma queda acelerada devido à alta inflação e o aumento do défice nacional, assim como mostra a Tabela 2-6.

Tabela 2-5 Dívida Externa

Ano	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Dívida Externa (USD milhões)	7.900	7.900	8.900	8.100	9.700	10.800

Fonte: MINFI -Angola

Tabela 2-6 Taxas de Câmbio (Média Anual)

Ano	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Kwansa / USD	2,79	10,04	22,05	43,53	74,60	86,80

Fonte: MINFI -Angola

2.3.3 Indústria

Angola goza de um solo rico em recursos naturais e produz petróleo, diamantes, minério de ferro, fosfato, cobre, feldspato, ouro, bauxita, urânio e outros minerais. O Petróleo é particularmente o produto de exportação mais importante de Angola. O primeiro poço petrolífero de

Angola foi construído em 1955. Após descoberta de um importante campo petrolífero na costa de Cabinda em 1966, as receitas provenientes da exportação de petróleo ultrapassaram aquelas do café em 1973 e, desde então, o petróleo tem sido o mais rentável dentre as receitas nacionais. Angola é hoje o segundo maior produtor de petróleo em África, com uma produção de 980.000 barris por dia em 2004, ocupando o 19º lugar no ranking mundial dos países produtores de petróleo. Estima-se que Angola ainda venha a superar a Nigéria e tornar-se o maior produtor de petróleo em África. Os campos petrolíferos de Angola localizam-se primordialmente na costa de Cabinda e ao longo da costa entre Soyo e Quinzau. A Tabela 2-7 mostra a produção do crude e seus derivados.

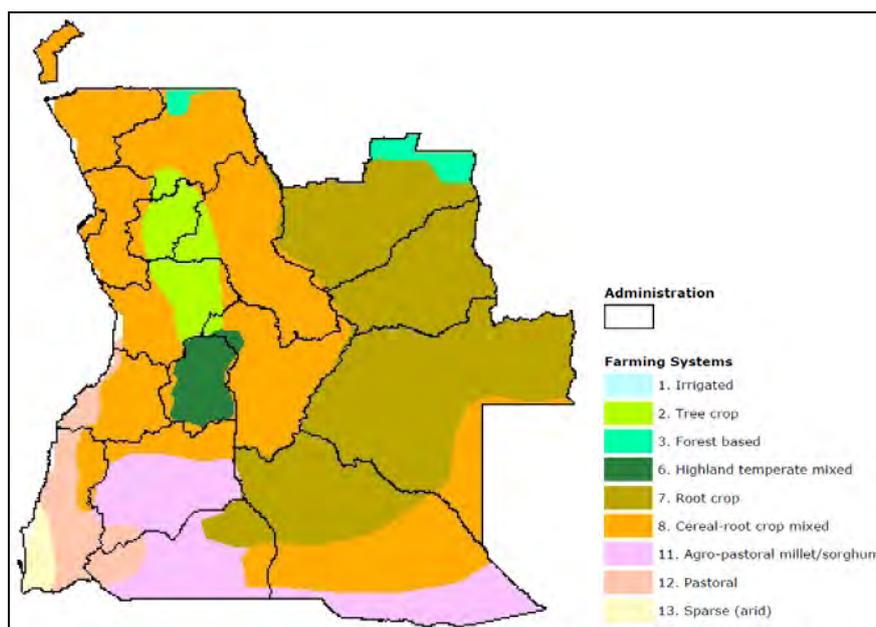
Tabela 2-7 Produção de Crude e Derivados de Petróleo

Ano	2003	2004	2005
Crude (barris)	319.248.000	363.471.626	441.433.677
Derivados(ton.)	1.670.022	1.971.759	2.131.268

O diamante é produzido na Região Nordeste do país. Este constituía a maior exportação até o final da Segunda Guerra Mundial, tendo sido superado pelo café após a mesma. Ainda assim, hoje o diamante é o segundo produto mais exportado por Angola depois do petróleo. Estima-se que a reserva do mesmo é o segundo maior do mundo depois de África do Sul. O diamante Angolano é famoso pela sua alta qualidade e 99 % da produção é exportada para Bélgica.

O minério do ferro era extraído nas províncias de Malanje, Uíge e Huambo, de 1950 a 1975, e sua produção anual alcançou 6 milhões de toneladas entre 1970 a 1975. A maior parte do mesmo era exportada para o Japão, Alemanha e Reino Unido. Desde que as minas de minério de ferro foram destruídas em 1975, durante a guerra civil, não houve mais produção de tal minério. Sabe-se também que existem depósitos de cerca de 150 milhões de toneladas de fosfato nos solos de Cabinda e Zaire. Além disso, as províncias sulinas do Namibe e de Huíla produzem mármore, quartzo e granito. O granito negro é ainda hoje exportado aos Estados Unidos e ao Japão.

A agricultura já não rende tanto como no passado, mas os produtos mais cultivados são: cana-de-açúcar, mandioca, arroz, café, cacau, sisal, tabaco, algodão, banana e o óleo de palma. O sistema agrícola de Angola é apresentado na Figura 2-4.



Fonte: FAO

Figura 2-4 Sistema Agrícola em Angola

2.4 Perfis dos Países Concernentes do Interior do Continente

Os perfis da RDC, Zâmbia, Zimbábwe e Botsuwana estão mostrados na Tabela 2-8, Tabela 2-9, Tabela 2-10 e Tabela 2-11. Estes países localizam-se no interior do continente e adjacente a Angola. Muitas variedades de recursos naturais são encontradas nos mesmos, de modo que contam com potenciais para o desenvolvimento sustentável.

A RDC e Zâmbia encontram-se actualmente classificadas como Países Menos Desenvolvidos (PMD) pela ONU, assim como Angola. No programa de acções definidos para o Século XXI, na Terceira Conferência da ONU Sobre os PMDs, que teve lugar em Maio de 2001, foram preconizados como metas: o progresso sustentável das acções para reduzir pela metade a proporção de pessoas que vivem em situação de extrema pobreza e de fome até 2015 e a promoção de seu desenvolvimento sustentável. Dentre as prioridades, está a aceleração do crescimento de suas fracções no mercado de comércio exterior mundial e o melhoramento do fluxo dos financiamentos e investimentos globais. A reabilitação dos portos Angolanos é indispensável para atingir este objectivo, mesmo considerando a importância dos mesmos como portões de entrada-saída para o comércio internacional dos países sem acesso ao mar em vias de desenvolvimento.

Botswana, Zâmbia e Zimbábwe são países sem litoral em vias de desenvolvimento. Um constrangimento comum destes países está no alto custo de transporte em trânsito. O Programa de Acção de Almaty, definido pela Conferência Ministerial Internacional sobre Cooperação do Sector de Transporte em Trânsito, que teve lugar aos 28 e 29 de Agosto de 2003 e que reuniu os países sem litoral em vias de desenvolvimento, países de transporte em trânsito em vias de desenvolvimento, países doadores e Instituições Internacionais Financeiras e de Desenvolvimento, menciona a prioridade do desenvolvimento e manutenção das infra-estruturas básicas, incluindo as de transporte. Na mesma, foi também colocada que os países de transporte em trânsito em vias de desenvolvimento devem procurar meios de cooperação para melhorar as instalações e serviços portuários para o trânsito de mercadorias, incluindo a modernização dos terminais existentes, criação de novos terminais e simplificação dos procedimentos. Grandes quantidades de cargas iam e vinham desses países antes da guerra civil. Mas, durante a guerra, as infra-estruturas de transporte foram destruídas e o fluxo de mercadorias parou. Portanto, a reabilitação dos portos de Angola contribuirá, não só ao desenvolvimento de Angola, como também ao dos países sem acesso ao mar. Os portos Angolanos são os mais próximos para muitas regiões da RDC e jogará papel de relevância como portões de entrada-saída para as mesmas.

Este programa faz menção também ao NEPAD como sendo uma iniciativa importante, que poderá impulsionar a criação de infra-estruturas regionais e sub-regionais, uma vez que praticamente todos os países sem acesso ao mar e os de transporte em trânsito estão inseridos na sua abrangência. Tendo em vista a importância da reabilitação dos portos de Angola para a Região Austral de África, a NEPAD inclui a reabilitação dos portos de Angola como parte do seu Plano de Acção de Curto Prazo (STAP = Infrastructure Short term Action Plan).

Tabela 2-8 Perfil de Botsuwana (Fonte:FMI, CIA)

População	1.640.115(Estimativa 2005)
Crescimento Demográfico	0% (Estimativa 2005)
PIB (Paridade de Poder de Compra)	USD 15,05 bilhões (Estimativa 2004)
PIB - Crescimento Real	4,2% (Estimativa 2005)
PIB per Capita	USD 4.260 (Estimativa 2005)
PIB - Composição por Sector	Agricultura: 4% Indústria: 44% (inclusive 36% da mineração) Serviços: 52% (Estimativa 2003)
Taxa de Inflação (Preço no Consumidor)	7% (Estimativa 2004)
Produtos Agro-Pecuários	gado, sorgo, milho, milhete, feijão, girassol e amendoim
Indústrias	diamante, cobre, níquel, sal, sal desidratado, potássio, processamento de carne, têxteis
Exportações	USD 2,94 bilhões em F.O.B. (Estimativa 2004.)
Exportações – “commodities”	Diamante, cobre, níquel, sal desidratado, carne e têxteis
Parceiros de Exportação	Associação Européia de Livre Comércio (EFTA): 87%; União Aduaneira da África Austral (SACU) :7%; Zimbábwe 4% (2000)
Importações	USD 2.255 bilhões em F.O.B. (Estimativa 2004)
Importações – “commodities”	produtos alimentícios, máquinas, electro-electrónicos, equipamentos de transporte, vestuário, combustível e derivados de petróleo, madeira, metal e produtos de papel e de metais.
Parceiros de Importação	SACU: 74%; EFTA: 17%; Zimbábwe: 4% (2000)

Tabela 2-9 Perfis da RDC (Fonte: FMI, CIA)

População	60.085.804 (Estimativa 2005)
Crescimento Demográfico	2,98% (Estimativa 2005)
PIB (Paridade de Poder de Compra)	USD 42,74 bilhões (Estimativa 2004)
PIB - Crescimento Real	6,1% (Estimativa 2005)
PIB per Capita	USD 1.190 (Estimativa 2005)
PIB - Composição por Sector	Agricultura: 55% Indústria: 11% Serviços: 34% (Estimativa 2000)
Taxa de Inflação (Preço no Consumidor)	14% (Estimativa 2003)
Produtos Agro-Pecuários	café, açúcar, óleo de palma, borracha, chá, quinina, mandioca, banana, plantas de raiz comestível, milho, frutas, produtos de madeira
Indústrias	Extração mineral (diamante, cobre, zinco), processamento de minérios, artigos de consumo (incluindo têxteis, calçados, cigarros, alimentos processados e bebidas), cimento e reparação de navios comerciais
Exportações	USD 1.417 bilhões em F.O.B. (Estimativa 2002)
Exportações - commodities	Diamante, cobre, crude, café e cobalto
Parceiros de Exportação	Bélgica 47,8%, Finlândia 21%, EUA 10,9%, China 7,6% (2004)
Importações	USD 933 milhões em F.O.B. (Estimativa 2002.)
Importações - commodities	Alimentos, máquinas de mineração e outros, equipamentos de transporte, combustíveis
Parceiros de Importação	África do Sul 18,5%, Bélgica 15,5%, França 10,8%, Kênia 6,3%, EUA 6%, Alemanha 5,8% (2004)

Tabela 2-10 Perfis de Zâmbia (Fonte: FMI, CIA)

População	1.1261.795 (Estimativa 2005)
Crescimento Demográfico	2,12% (Estimativa 2005)
PIB (Paridade de Poder de Compra)	USD 9.409 bilhões (Estimativa 2004)
PIB - Crescimento Real	2,5% (Estimativa 2005)
PIB per Capita	USD 351 (Estimativa 2005)
PIB - Composição por Sector	Agricultura: 14.9% Indústria: 28.9% Serviços: 56,1% (Estimativa 2004)
Taxa de Inflação (Preço no Consumidor)	18.3% (Estimativa 2004)
Produtos Agro-Pecuários	milho, sorgo, arroz, amendoim, semente de girassol, vegetais, flores, tabaco, algodão, cana-de-açúcar, mandioca, bovinos, caprinos, suínos, frango, leite, ovos, couro e café
Indústrias	Extração e processamento de cobre, construção, indústria alimentícia, de bebidas, de produtos químicos, têxteis, fertilizantes e horticultura
Exportações	USD 1.548 bilhões em F.O.B. (Estimativa 2004)
Exportações - commodities	cobre/cobalto: 64% ; cobalto, electricidade, tabaco, flores, algodão
Parceiros de Exportação	África do Sul: 25,6%; Reino Unido: 17%; Suíça: 16%; Tanzania: 7,4%; RDC: 7%; e Zimbábwe: 5,8% (2004)
Importações	USD 1.519 bilhões em F.O.B. (Estimativa 2004)
Importações - commodities	Máquinas, equipamentos de transporte, produtos petrolíferos, electricidade, fertilizante, produtos alimentícios e vestuário
Parceiros de Importação	África do Sul: 46,2%; Reino Unido: 14,2%; EAU: 7,1%; Zimbábwe: 6% (2004)

Tabela 2-11 Perfis de Zimbábwe (Fonte:FMI, CIA)

População	12.746.990 (Estimativa 2005)
Crescimento Demográfico	0,51% (Estimativa 2005)
PIB (Paridade de Poder de Compra)	USD 24,37 bilhões (Estimativa 2004)
PIB - Crescimento Real	-7,1% (Estimativa 2005)
PIB per Capita	USD 515 (Estimativa 2005)
PIB - Composição por Sector	Agricultura: 18,1% Indústria: 24,3% Serviços: 57,7% (Estimativa 2004.)
Taxa de Inflação (Preço no Consumidor)	133% (Estimativa 2004.)
Produtos Agro-Pecuários	Milho, algodão, tabaco, trigo, café, cana-de-açúcar, amendoim, ovinos, caprinos, suínos
Indústrias	extração mineral (carvão, ouro, platina, cobre, níquel, zinco, argila e outros minérios diversos), aço, produtos em madeira, cimento, produtos químicos, fertilizantes, vestuário e calçados, produtos alimentícios e bebidas
Exportações	\$1.409 bilhões em F.O.B. (Estimativa 2004.)
Exportações - commodities	algodão, tabaco, ouro, ligas metálicas, tecidos e vestimentas
Parceiros de Exportação	África do Sul: 31.5%; Suíça: 7,4%; Reino Unido: 7.3%; China: 6,1%; Alemanha: 4,3% (2004)
Importações	\$1.599 bilhões em F.O.B. (Estimativa 2004.)
Importações - commodities	Máquinas e equipamentos de transporte, outros manufacturados, produtos químicos e combustíveis
Parceiros de Importação	África do Sul: 46.9%; Botswana: 3,6%; UK: 3,4% (2004)

Tabela 2-12 Carga Manuseada Total dos Países do Interior de/para o Porto de Dar es Salaam

		Unidade: 1.000DWT				
País		2000	2001	2002	2003	2004
Tanzania	Importações	1.198	1.586	1.725	1.972	2.215
	Exportações	313	340	370	519	528
	Total	1.511	1.926	2.095	2.491	2.743
Zâmbia	Importações	40	28	74	55	124
	Exportações	159	139	103	122	169
	Total	199	167	177	177	293
DRC	Importações	66	83	100	114	152
	Exportações	5	18	1,4	4	19
	Total	71	101	101,4	118	171
Burundi	Importações	78	72	51	48	80
	Exportações	29	17	14	25	13
	Total	107	89	65	73	93
Rwanda	Importações	77	64	40	44	56
	Exportações	9	7	8	6	8
	Total	86	71	48	50	64
Malawi	Importações	5	6	66	29	22
	Exportações	0,1	0	0,3	0,2	3
	Total	5,1	6	66,3	29,2	25
Uganda	Importações	116	87	24	53	91
	Exportações	22	25	16	17	21
	Total	138	112	40	70	112
Outros	Importações	7	13	21	12	17
	Exportações		79	84	66	102
	Total	7	92	105	78	119
Total	Importações	1.587	1.938	2.101	2.327	2.757
	Exportações	537	626	597	759	863
	Total	2.124	2.564	2.698	3.086	3.620
Países Estrangeiros	Importações	389	353	376	355	542
	Exportações	224	285	227	240	335
	Total	613	638	603	595	877
Rácio dos Países Estrangeiros %	Importações	24,5%	18,2%	17,9%	15,3%	19,7%
	Exportações	41,7%	45,5%	38,0%	31,6%	38,8%
	Total	28,9%	24,9%	22,3%	19,3%	24,2%

Fonte: Estatísticas e Informações Sectoriais 2004, República de Tanzania

Tabela 2-13 Carga Manuseada Total dos Países do Interior de/para o Porto de Mombassa

		Unidade: DWT				
País		2000	2001	2002	2003	2004
Uganda	Importações	777.442	898.850	1.452.341	1.426.772	1.676.918
	Exportações	235.139	215.736	217.475	283.326	216.772
	Total	1.012.581	1.114.586	1.669.816	1.710.098	1.893.690
Tanzania	Importações	50.979	78.699	126.125	134.809	161.466
	Exportações	12.343	14.455	19.809	22.160	20.314
	Total	63.322	93.154	145.934	156.969	181.780
Burundi	Importações	3.403	1.783	2.939	24.738	2.791
	Exportações	846	538	3.827	4.022	1.414
	Total	4.249	2.321	6.766	28.760	4.205
Rwanda	Importações	91.421	51.130	88.457	66.241	164.021
	Exportações	17.866	20.584	20.610	14.581	12.781
	Total	109.287	71.714	109.067	80.822	176.802
Sudão	Importações	46.349	45.030	67.197	92.836	75.129
	Exportações	0	44	174	163	308
	Total	46.349	45.074	67.371	92.999	75.437
DRC	Importações	42.250	26.875	57.220	85.575	57.129
	Exportações	10.127	49.418	11.299	14.650	14.462
	Total	52.377	76.293	68.519	100.225	71.591
Outros	Importações	13.031	50.985	49.248	43.668	49.061
	Exportações	8.795	198	121	1.416	135
	Total	21.826	51.183	49.369	45.084	49.196
Total	Importações	1.024.875	1.153.352	1.843.527	1.874.639	2.186.515
	Exportações	285.116	300.973	273.315	340.318	266.186
	Total	1.309.991	1.454.325	2.116.842	2.214.957	2.452.701

Fonte: Porto de Mombassa

A Figura 2-5 mostra a malha ferroviária da África Austral dos inícios da década de 1970. Notem-se que as principais linhas começam nos portos e seguem em direcção ao interior. Dentre as quais, observam-se maiores desenvolvimentos nas linhas que se iniciam nos portos de Dar es Salaam, Beira e Maputo, no Litoral Este, e no Porto do Lobito, no Litoral Oeste, todas elas ligando-se aos países do interior, tais como DRC, Zâmbia e Zimbábwe.

da Costa Este, passarão a contar com novas alternativas quando os portos Angolanos estiverem reabilitados. Isto gerará a competição e a melhoria do sistema de transporte existente. Inclusive, os próprios membros da secretaria da NEPAD chegaram a dizer directamente à Equipa de Estudo, que acreditam também que a reabilitação dos portos Angolanos trará melhorias a toda a rede de transportes da África Austral.



Figura 2-6 Países e Portos de África Austral

A Figura 2-7 mostra as rotas, saindo de um país sem acesso ao mar da África Austral, passando pela Costa Oriental e/ou Ocidental, e prosseguindo à Europa e às Américas do Norte e Sul. Pode-se notar que os percursos que passam pelo porto Angolano, em vermelho, são mais curtos que aquelas que transitam pelo porto da Costa Oriental e a Cidade do Cabo.

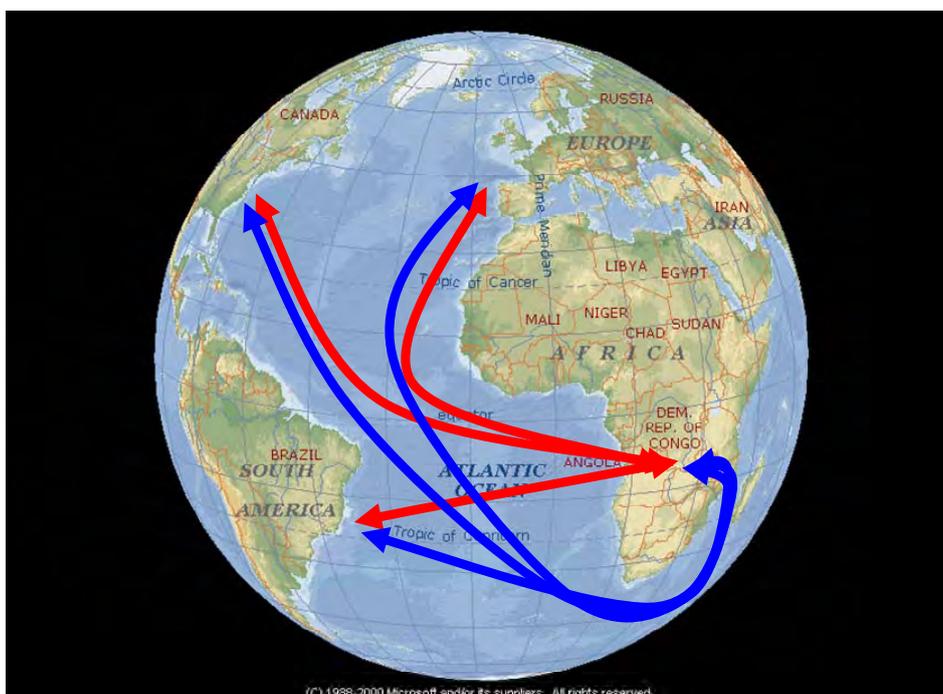


Figura 2-7 Rotas de África Austral a Europa e Américas do Norte e Sul

3. Política Pós-Conflicto do Governo e Actividades dos Doadores

3.1 Directrizes Governamentais de Reconstrução Nacional

3.1.1 Estratégia de Combate à Pobreza (ECP)

O Governo de Angola aprovou a Estratégia de Combate à Pobreza (ECP) em Janeiro de 2004, na qualidade de política de prioridade máxima. A ECP é um plano para o período de 2003 a 2007 e visa conjugar a reconstrução nacional pós-conflicto com o crescimento económico de médio prazo e está orçado em USD 3,17 bilhões. A Tabela 3-1 mostra as 10 principais áreas de intervenção da ECP e os respectivos orçamentos.

Tabela 3-1 Principais Áreas de Intervenção e Orçamento da ECP

Área de Intervenção	Orçamento (USD Milhões)	Percentual (%)
1. Reinserção Social	350	12,3
2. Desminagem	285	10,0
3. Segurança Alimentar e Desenvolvimento Rural	70	2,5
4. VHI/SIDA	71	2,5
5. Educação	450	15,8
6. Saúde e Saneamento	158	5,5
7. Infra-Estruturas Básicas	1.038	36,4
8. Emprego e Formação Profissional	45	1,6
9. Governação	325	11,4
10. Gestão Macro-Económica	60	2,1
Total	2.852 (*)	100

(*)O orçamento-base da ECP é de USD 2,85 bilhões, sendo o total incluindo contingências USD 3,17 bilhões.

Fonte: Relatório Económico PNUD 2002-2004

Do Orçamento total de USD 3,17 bilhões, aproximadamente USD 2,28 bilhões, ou 72% do orçamento total, será custeado localmente, enquanto que os restantes USD 0,89 bilhões, ou 28% do orçamento total, será financiado através de fundos de origem estrangeira. O Governo Angolano já iniciou a implementação de uma parte dos projectos priorizados com fundos próprios. O Governo tem consultado instituições multilaterais e bilaterais para assegurar a cooperação e recursos financeiros. Para este fim, foi marcada uma conferência de doadores para Setembro de 2005, embora a data ainda não esteja fixada, por depender dos resultados das conversações com a FMI.

3.1.2 Fase Prioritária do Programa Multi-sectorial de Reabilitação e Reconstrução (PPMRRP)

O Governo de Angola tem deferido diversos projectos de reconstrução pós-guerra, sendo que alguns dos mesmos estão intrinsecamente relacionados com a ECP e em andamento paralelo. Dentre os quais, o mais representativo é o chamado “Fase Prioritária do Programa Multi-sectorial de Reabilitação e Reconstrução” (Priority Phase Multisector Rehabilitation and Reconstruction Program - PPMRRP). O PPMRRP é o projecto da primeira fase de “Programa de Reabilitação e Reconstrução”, que cobre o período de 2003-2007.

O objectivo do PPMRRP é o de implementar projectos multi-sectoriais globais urgentes que dêem contribuições efectivas aos programas de reconstrução pós-conflicto de todo o país. Assim,

os componentes do PPMRRP incluem: (i) ampliação da prestação de serviços públicos básicos; (ii) promoção da agricultura e da indústria; e (iii) reabilitação das infra-estruturas básicas de transporte, energia, água e esgoto etc.

Tabela 3-2 Componentes e Orçamento da PPMRRP

Componentes	Orçamento (USD Milhões)	Percentual (%)
A. Sector Social e Agrícola	792	40
1. Agricultura	74	4
2. Serviços de Saúde	174	9
3. Educação	176	9
4. Desenvolvimento Rural	368	18
B. Reabilitação Prioritária de Infra-Estruturas de Base	1.125	56
1. Transportes	122	6
2. Estradas/Pontes	447	22
3. Electricidade	255	13
4. Abastecimento de Água	199	10
5. Infra-Estruturas Urbanas e Serviços	102	5
C. Capacitação e Reforço Institucional	29	1
D. Gestão de Projectos e Preparação para 2a Fase	51	3
Total	1.997	100

Fonte: Documentos de Informação sobre o Projecto, BIRD, 30/Nov. /2004

O PPMRRP está orçado em USD 2.0 bilhões, ou 70% do orçamento total da ECP. No entanto, apenas uma parte limitada do orçamento do PPMRRP foi aprovada pelas organizações concernentes neste estágio. Dentre os diversos financiadores, apenas o Banco Mundial, o próprio Governo Angolano e alguns países Europeus comprometeram-se a assistenciar com 10%, 30% e 3% do orçamento total, respectivamente. Os outros doadores ainda não chegaram a um parecer final. A Tabela 3-2 mostra os componentes e os respectivos orçamentos do PPMRRP.

O sector de transportes traçou o "Anel Estratégico de Transportes", o qual consiste de Luanda, Uíge, Malanje, Saurimo, Luena, Kuito, Huambo, Benguela e Lobito. Os portos, as estradas, os caminho-de-ferro e as pontes, incluídos neste Anel, devem ser reabilitados e/ou reconstruídos com urgência no âmbito do PPMRRP (Vide Figura 3-1).

3.2 Cooperação de Organismos Internacionais

As Nações Unidas anunciaram a Declaração do Milénio em Setembro de 2000, as quais vieram a definir as metas da comunidade internacional para o Século XXI, especificando as necessidades de Africa, como sendo uma das questões prioritárias a serem consideradas. As Metas de Desenvolvimento do Milénio (MDM) foram estabelecidas combinando-se a Declaração com algumas metas internacionais de desenvolvimento, acordadas pelos principais comités da ONU na década de 90. As directrizes de cooperação das organizações internacionais, com respeito à reconstrução pós-conflicto de Angola, coincidem em princípio com as MDM.

Angola tem conseguido manter a paz desde o acordo de cessar-fogo de 2002. Reflectindo este clima de paz, o Governo Angolano tem dado prioridades maiores aos programas de reconstrução acima mencionados. E, seguindo esta linha de política do Governo, os organismos internacionais e os países doadores estão a alterar seus enfoques, que eram até então dados à ajuda humanitária a nível de necessidades básicas do homem (NBH), para aqueles de desenvolvimento económico de médio prazo.

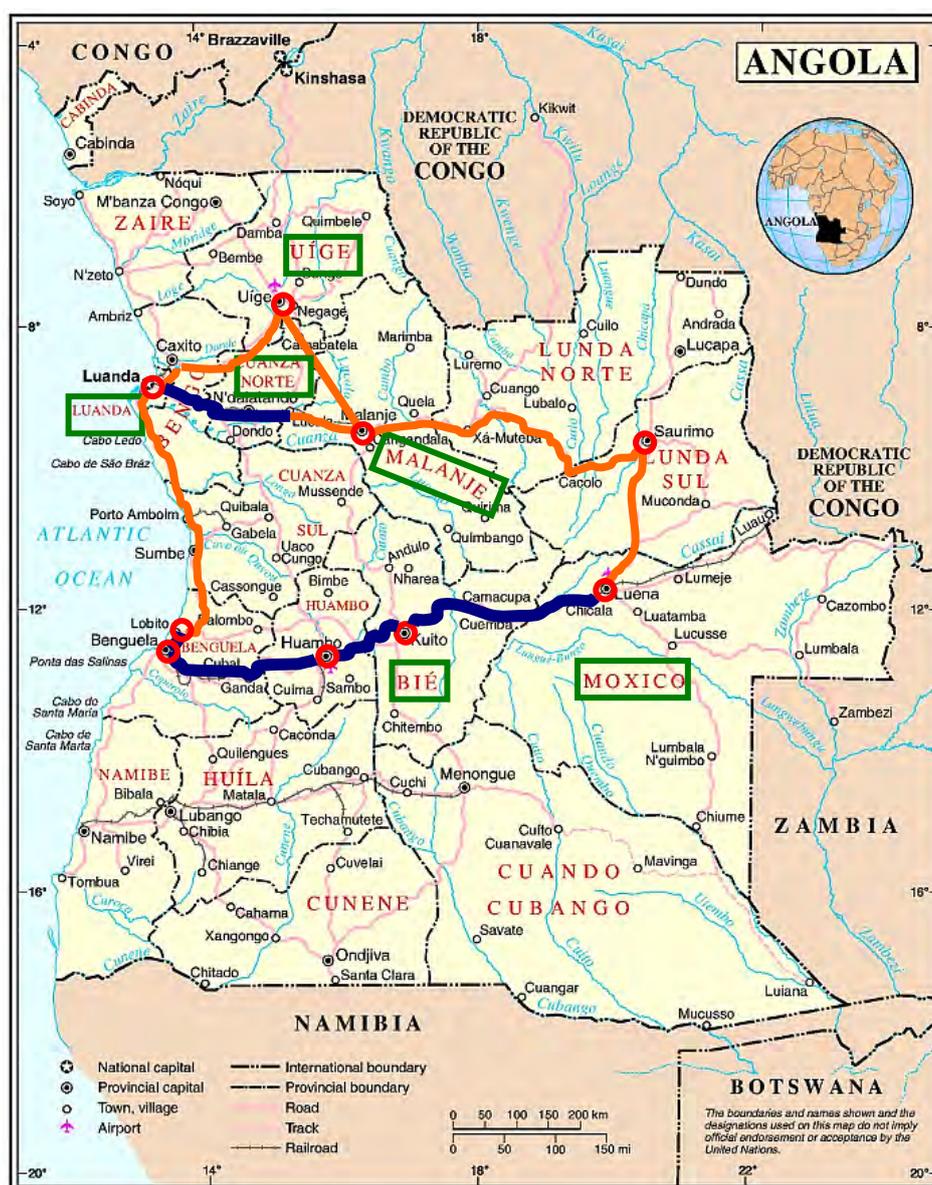


Figura 3-1 Anel Estratégico do PPMRRP e as Províncias de Projecto

Província de Projecto Estrada Caminho de Ferro

3.2.1 FMI e Banco Mundial

O FMI e o Banco Mundial (BM) delegaram uma missão conjunta a Angola em Fevereiro e Julho de 2004, para discutirem com o Governo Angolano sobre a estabilização macro-económica e a restauração pós-guerra. Nas conversações com o FMI, o Governo Angolano deu um passo à frente para preparar as condições mandatórias para divulgar as informações oficiais relevantes e estabilizar a macro-economia. Os diálogos ainda continuam e levará mais algum tempo para que se chegue a um acordo sobre os programas do FMI. Até que este acordo seja fechado, o Governo não poderá realizar a Reunião de Doadores e assegurar os fundos necessários para a implementação da ECP.

Assim como acabado de mencionar, os Programas do FMI ainda não estão consolidados. Mesmo assim, considerando-se as evoluções positivas do Governo, o BM firmou o acordo de financiamento para o “Projecto Multi-Sectorial de Emergência e Reabilitação (PMER)” em Maio de 2005. O PMER é um programa abrangente de reconstrução pós-guerra, que compreende diversos sectores de relevância, integrando-os num pacote único de projectos. Seus projectos abrangem seis

províncias mais atingidas pela guerra, nomeadamente, Bié, Moxico, Kwanza Norte, Luanda, Uíge e Malange.

O PMER consiste de duas fases. A primeira vai de Maio de 2005 a Maio de 2007, contando com um orçamento de USD 90 milhões (Dentre os quais 50 milhões financiados pelo BM), e a segunda de 2006 a 2009, com um orçamento de USD 210 milhões (dentre os quais 150 milhões financiados pelo BM). A partilha orçamentária do PMER é a seguinte: 56% pelo BM, 35% pelo Governo Angolano e 10% por outras instituições. O PMER é, portanto, um programa de reabilitação, que vem a apoiar a ECP e a PPMRRP, constituindo-se de quatro componentes: (i) desenvolvimento rural e prestação de serviços públicos; (ii) reabilitação de infra-estruturas de base; (iii) capacitação de recursos humanos e reforço institucional; e (iv) gestão de projectos e preparação para a 2ª Fase.

O componente (ii), Infra-Estruturas de Base, inclui transporte, abastecimento de água, electricidade e infra-estruturas urbanas. Para o sector de transportes, a primeira fase comportará apenas a capacitação de recursos humanos, sendo que a construção de infra-estruturas só serão implementadas na 2ª Fase, a partir de 2006. O PMER disponibilizará fundos para reabilitação de estradas e pontes do Anel Estratégico preconizado pelo PPMRRP (Vide Figura 3-1). Para a reabilitação dos caminhos-de-ferro, o Governo está confiante na implementação sem entraves dos projectos desde que se consolidou o financiamento de USD 2,0 bilhões da China. Recursos para reabilitação de portos ainda não estão definidos. A Tabela 3-3 mostra os componentes do PMER e os respectivos orçamentos.

Tabela 3-3 Projectos-Componentes e Orçamento do PMER

Projectos-Componentes	Orçamento (USD Milhões)	Percentual (%)	Fase 1 (USD Milhões)	Fase 2 (USD Milhões)
A. Sector Social e Agrícola	93	30	20	73
1. Desenvolvimento Rural	17	6	5	12
2. Serviços de Saúde	35	12	8	27
3. Educação	40	13	6	34
B. Reabilit. Principais Instalaç.	171	56	51	120
1. Estradas/Pontes	57	19	0	57
2. Electricidade	32	10	0	32
3. Água	65	21	51	14
4. Desenvolvimento Urbano	18	6	0	18
C. Capacitação de R. Humanos	19	6	8	11
D. Gestão de Projecto	22	7	13	9
Total	305(200*)	100	92(50*)	213(150*)

(*) () indica o montante financiado pelo BM.

Fonte: Documento de Informação de Projecto, BIRD, 30/Nov. /2004

3.2.2 BAD

O financiamento do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) havia sido drasticamente reduzido devido à guerra e às inadimplências. Contudo, depois da solvência de tais questões, o Conselho de Direcção do BAD aprovou o Plano Estratégico 2004-2006 do Governo e está a financiar projectos de reconstrução pós-guerra, auxílio este que cobre os sectores de agricultura, educação, desenvolvimento rural, pesca e hospitais. Para tanto, o BAD já delegou uma missão de identificação de projectos para Uíge, Malanje e Huambo.

3.2.3 PNUD e PAM

O PNUD tem um programa de médio prazo (4 anos) de apoio à reconstrução de Angola. O seu programa anterior (2001-2004), elaborado ainda durante a guerra, era centrado na ajuda humanitária, mas o mesmo serviu como vínculo para o auxílio de longo prazo, através de acções de capacitação de recursos humanos em gestão económica governação e meio-ambiente. O programa elaborado, desta vez para o período 2005-2008, dá realce a dois domínios principais: (i) atingir as MDM e reduzir a pobreza através da aplicação de 31% do orçamento total de USD 38,7 milhões; e (ii) melhorar a governação, com a aplicação de 24% do orçamento total. No que tange às MDM, o programa enfoca a privatização, descentralização e reforma da administração pública. E, quanto à governação, o programa apoiará o processo eleitoral.

O PAM vem actuando há mais de 20 anos em Angola. Sua principal missão é a de ajuda alimentar, a qual tem sido levado a cabo de acordo com o programa de suprimento alimentar de médio prazo. No programa 2003-2005, foram fornecidos 250 a 300 mil toneladas de alimentos, mas o programa 2006-2008 prevê sua redução para 130 mil toneladas, devido ao contínuo clima de paz desde 2002. O PAM tem utilizado o Porto do Lobito (75%), o de Luanda (15%) e o do Namibe (10%), nas suas importações de alimentos para doação. Mas, de acordo com os oficiais desta instituição, pretendem, para o próximo programa, alterar a proporção do uso dos portos para Luanda (10 a 20%) e Lobito (80 a 85%), quase que deixando de utilizar o Porto do Namibe. Além da provisão alimentar, o PAM tem auxiliado no desenvolvimento de infra-estruturas, para transpor os estrangulamentos existentes para o transporte dos alimentos, incluindo nesta actividade a reconstrução de 20 pontes na região central do País.

3.2.4 UE

A Comissão Europeia (CE), a organização administrativa da UE, tem sido o maior e mais consistente doador para Angola desde 1985. A CE aprovou recentemente o programa de assistência para 2002-2007, com um montante de 117 milhões de Euros em consideração à drástica mudança do clima social desde o cessar-fogo. O programa de assistência foi preparado baseado numa estratégia chamada “Conexão entre Assistência, Reabilitação e Desenvolvimento” (LRRD = Link between Relief, Rehabilitation and Development). Esta estratégia consiste de projectos de curto, médio e longo prazos.

Os Projectos de curto prazo enfoca as ajudas humanitárias e de reconstrução urgente pós-conflicto, enquanto que os projectos de médio e de longo prazos pretendem contribuir com as políticas governamentais de desenvolvimento dos sectores social, de produção e de segurança alimentar. 63 a 79% do orçamento total do Projecto, ou cerca de 117 milhões de Euros, serão rateados entre os seguintes três componentes-mor do Projecto: (i) segurança alimentar (0 a 2,5%); (ii) saúde (42 a 51%); e (iii) educação (21 a 25,5%).

3.2.5 NEPAD

A NEPAD (Nova Parceria para o Desenvolvimento de África) é um programa que foi instituído no âmbito da OUA (Organização da Unidade Africana; actual União Africana) em 2001, para promover o desenvolvimento de África. Este foi elaborado em trabalho conjunto por Argélia, Egito, Nigéria, Senegal e África do Sul e seu escritório está hoje estabelecido em África do Sul e aos chefes de Estado dos quais cabem o poder decisório máximo. A NEPAD conta hoje com 53 Estados membros. Este programa visa erradicar a pobreza e colocar os seus países, quer individual quer colectivamente, na senda do desenvolvimento sustentável, político, económico e social, desmarginalizando o Continente do processo de globalização e acelerando o fortalecimento dos direitos da mulher.

Dentre as prioridades de intervenção da NEPAD incluem-se: ① Promover os programas de curto prazo de equipamentação de infra-estruturas regionais de transporte, energia, comunicação, água e saneamento; ② Garantir a segurança alimentar e promover a agricultura; ③ Melhorar o acesso

aos mercados, reduzir a dívida e aumentar as Ajudas Oficiais ao Desenvolvimento; e ④ Atingir as MDM da área de saúde e educação.

A NEPAD possui um Plano de Acção de Curto Prazo de Infra-Estruturas que preconiza para o sector de transportes a criação de: ① corredores comerciais sem barreiras; ② estrada trans-continental; ③ caminhos-de-ferro ininterruptos e competitivos; ④ portos eficientes e seguros; e ⑤ aeroportos eficientes e seguros. Para concretizá-la, estabeleceu também planos e projectos de curto prazo, onde estão listadas para o sector portuário as equipamentações dos portos de Mombasa (Kênia); Nacala (Moçambique); Lobito (Angola); Abidjan (Costa do Marfim); Dakar (Senegal); e Djibouti.

Quanto ao sector de caminhos-de-ferro, o CFB consta da lista dos estudos de reconhecimento da necessidade de reabilitação. A NEPAD enfatiza sobre a importância dos corredores que ligam as regiões Centro e Sul do Continente, sem acesso aos portos marítimos, sendo que ao CFB é dada grande importância como corredor internacional de acesso à Costa Oeste do Continente.

Cabem ao DBSA(Banco Sul-Africano de Desenvolvimento) as considerações sobre os financiamentos de projectos da NEPAD, inclusive daqueles de reconstrução nacional de Angola.

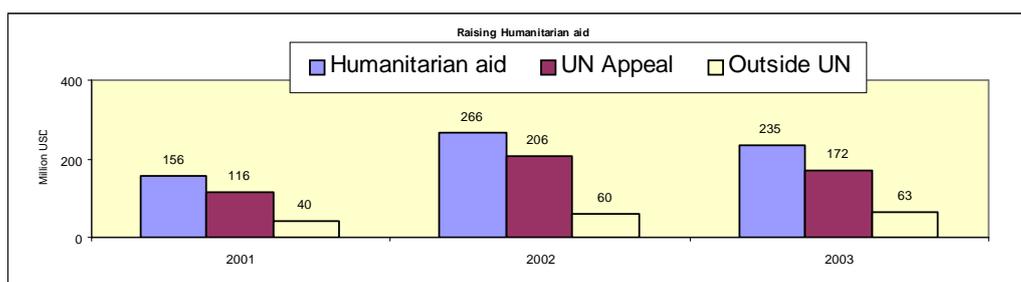
3.3 Cooperação Bilateral

A Cooperação bilateral de países doadores para o Governo de Angola tem priorizado as ajudas humanitárias seguindo as directrizes do Escritório da ONU para Coordenação de Assuntos Humanitários (OCHA). A Figura 3-2 mostra que a ajuda humanitária aumentou significativamente, atingindo o apogeu em 2002 através do apelo da OCHA, logo após a firma do acordo de cessar-fogo. Contudo, a ajuda tem-se reduzido partir de então, reflectindo a prolongada condição de paz e a acelerada recuperação em 2003. A ONU fechou os escritórios da OCHA em Dezembro de 2004 depois de ter concluído com sucesso as suas funções. A Tabela 3-4 mostra a quantia de assistência humanitária por doadores, sendo que a quantia total foi de \$US 235 milhões em 2003.

No tocante às cooperações bilaterais, os EUA lideraram as nações doadoras em Assistência Oficial ao Desenvolvimento (AOD) para Angola, durante a guerra. A vultuosidade de sua ajuda humanitária pode ser resultado de diversos factores. Angola é o 8º maior exportador de petróleo bruto para os EUA e um de seus maiores parceiros comerciais em África. Além disso, Angola tem potenciais para vir a desempenhar um importante papel na manutenção da estabilidade política da Região Austral de África. A USAID está a implementar a assistência de acordo com o programa estratégico de cooperação para 2001-2006, sendo seus programas direccionados à: (i) segurança alimentar com enfoque a lavouras de pequeno porte; (ii) reforma democrática; (iii) saúde materno-infantil e HIV/SIDA; e (iv) reforma político-conómica.

Depois dos EUA, os países Europeus são os maiores doadores. A Noruega dá enfoque à saúde, água e desminagem. Reino Unido auxilia a política de combate à pobreza. A Suécia, que concentrou sua AOD à ajuda humanitária por 5 anos, agora alterou suas prioridades para dedicar-se aos projectos de desenvolvimento. Além destes, França, Holanda, Suíça, Espanha e Portugal continuam a dar suas contribuições em forma de AOD.

Vale, entre outras, ressaltar a presente cooperação bilateral da China. Assim como já referido, a prioridade de cooperação financeira para Angola passou de ajuda humanitária àquela de crescimento económico. Com isto, a China firmou recentemente um acordo de empréstimo no valor de USD 2,0 bilhões, a maior parte do qual a ser utilizado na reabilitação dos caminhos de ferro. A Índia também está a cooperar na reabilitação dos caminhos de ferro com uma soma de USD 40 milhões, com as quais serão adquiridas locomotivas e carruagens para os Caminhos de Ferro de Moçâmedes.



Fonte: Relatório Económico PNUD 2004-2006

Figura 3-2 Evolução da Ajuda Humanitária em Angola

Tabela 3-4 Desmembramento da Ajuda Humanitária por Doador (2003)

Doador	Valor (USD Milhões)
1. Estados Unidos	113,8
2. CE	35,1
3. Holanda	11,8
4. Suécia	11,2
5. Fundos não Marcados	9,2
6. França	7,6
7. Noruega	6,1
8. Suíça	5,1
9. Dinamarca	5,0
10. Privados	4,8
11. Japão	4,3
12. Alemanha	3,6
13. Canadá	3,4
14. Argélia	3,2
15. Grã Bretanha	3,2
16. Outros	7,8
Total	235,1

4. Perfil do Sector de Transportes

4.1 Descrição Geral do Transporte Terrestre e Aéreo

4.1.1 Caminhos-de-Ferro

1) Generalidades

As redes de caminhos-de-ferro de Angola começam nos portos de Luanda, Lobito, e Namibe e seguem em direcção às regiões do interior. Desde o tempo colonial, variados bens eram transportados do interior para os portos através dos caminhos-de-ferro e, a partir dos mesmos, transferidos para os navios e transportados a vários destinos do mundo. Durante a guerra civil, a maior parte da rede de caminhos-de-ferro foi destruída. Quando os conflitos terminaram, apenas alguns pequenos troços estavam em uso. O Governo Angolano vem reabilitando as infra-estruturas danificadas através de recursos próprios. A isto, outros projectos de reabilitação estão agora a ser financiados pela China. O Governo Angolano reconhece a importância da reabilitação dos caminhos-de-ferro para o desenvolvimento sócio- económico do país e prioriza a reabilitação dos mesmos, cujas obras estão a ser implementadas a passos rápidos.

Devido ao enorme volume de material de construção necessário para a reabilitação dos caminhos-de-ferro, é requerida com urgência a reabilitação dos portos, para que os mesmos venham a servir de porta de entrada das importações de tais materiais. Depois de completada a reabilitação dos caminhos-de-ferro, espera-se que os portos venham a constituir um importante sistema de transporte, capaz de prover grandes serviços a baixos preços. Através do bom uso de tal rede de logística, as assistências dos países doadores poderão atingir efectivamente as regiões do interior, onde hoje vive numerosa população de baixa renda.

A estratégia de base do Governo de Angola reside na exportação de seus recursos naturais e produtos agrícolas para o mercado mundial. Não só Angola, como também outros países, darão boas-vindas à participação Angolana no mercado mundial. É, pois, indispensável para o desenvolvimento industrial de Angola, a consolidação de uma rede de logística constituída por portos e caminhos-de-ferro, que ofereçam serviços de massa a baixos custos. Existem 3 principais caminhos-de-ferro em Angola: o de Luanda (CFL), que se inicia no Porto de Luanda, o de Benguela (CFB), que se inicia no Porto do Lobito, e o de Moçâmedes (CFM), que se inicia no Porto do Namibe.

2) Caminho-de-Ferro de Luanda (CFL)

A extensão total do CFL é de 424 km, mais um ramal de 55 km. A linha principal pode ser dividida em dois grandes segmentos: o de Luanda - Baía com 36 km e o de Baía - Malanje com 388 km. O primeiro consiste de três troços: Luanda-Bungo-Musseque (9 km), Musseque-Viana (14 km), Viana- Baía (13 km).

O percurso entre Luanda e Baía encontra-se em reabilitação, financiada pela linha de crédito do banco Chinês. O projecto está orçado em USD 90 milhões e nome da empreiteira é a China África. Este é o troço urbano do CFL. Quanto ao percurso Baía-Malanje, sua reabilitação encontra-se em avaliação de viabilidade pela Presidência.

O troço Luanda-Bungo era uma linha de superfície. Mas, para evitar o tráfego rodoviário intenso, está agora a ser reconstruído no subsolo. Mas, as obras encontram-se atrasadas, devido à falta de dados sobre os traçados das tubagens de água e dos cabos de energia e telefone. Ainda assim, está prevista sua re-entrada em operação ainda em 2006.

A EPL está a construir um porto seco em Viana para aliviar o congestionamento do seu recinto portuário. Tal instalação será ligada ao Porto de Luanda através do caminho-de-ferro. Durante

a guerra, o porto não congestionava e era muito mais seguro armazenar carga no próprio porto do que fora dele. Mas, com a paz, a economia Angolana está a recuperar-se e, com isso, o volume de carga manuseada está a crescer. Por consequência, não há mais espaço para lidar com toda a carga dentro do porto ou nas suas proximidades, de forma que é imprescindível a construção de um porto seco.

Aparenta não existir nenhum entrave para a construção do troço Baía-Malanje. A DNTT-MINTRANS acredita que, se a China África iniciar seus trabalhos de construção imediatamente, o troço poderá reiniciar sua operação ainda em 2006.

O CFL estava operativo, ainda que precário, até o início das obras de reabilitação, e o MINTRANS prevê que o número de comboios de passageiros a partir de Luanda será de 144 por semana e os de carga, 16 por semana. Mostram-se abaixo a frota e o volume de tráfego do CFL:

Equipamentos do CFL

Locomotivas: 19 (operantes: 2)

Carruagens: 131 (operantes: 26)

Vagões de Carga: 535 (operantes: 255)

Volume de Tráfego do CFL

Passageiros: 580 mil (2002)

Carga: 40mil toneladas (2002)

Passageiros: 946 mil (1973)

Carga: 301mil toneladas(1973)

3) Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB)

O CFB é o maior caminho-de-ferro de África Austral e liga Angola à RDC e Zâmbia. Sua extensão é de 1.336 km. O Governo de Angola, reconhecendo sua importância, tentou reabilitá-lo com recursos próprios. E esta investida gerou as bases do chamado ANGOFERRO. Devido a limitações de recursos, o Governo Angolano pretende reabilitar e reiniciar as operações das vias férreas em fases. A operação dos caminhos-de-ferro contribuirá para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento sócio- económico, através da redução dos custos de transporte e a consequente redução do preço das mercadorias.

O CFB foi originalmente concebido para o transporte de cargas, de modo que consegue comportar comboios pesados. O troço Lobito-Benguela encontrava-se operativo mesmo durante a guerra. O governo de Angola já reabilitou o troço Benguela-Cubal e removeu minas ao longo do troço Cubal-Kuito. O valor investido já soma mais de USD 10 milhões em reabilitações de carris, estações e pontes.

O Governo está confiante no financiamento da China, para a reabilitação do troço Cubal-Luau, estando este último na fronteira com a RDC. As obras iniciar-se-ão em breve. Primeiro, o Governo planeia reabilitar um troço de 100 km entre Cubal e Huambo. Huambo é a capital da província de mesmo nome e é a maior cidade do interior de Angola. O MINTRANS acredita que, após o reinício da operação dos comboios para Huambo, mais carga será transportada entre Lobito e Huambo do que de Luanda a Menongue. Escritórios e alojamentos para os trabalhadores Chineses estão ora em preparação.

Antes da guerra civil, o CFB constituía um importante elo entre a RDC, Zâmbia e Angola. É, pois, crucial para os países sem litoral terem seus acessos aos portos marítimos. Assim sendo, é certo que a reabilitação do Porto do Lobito e do CFB trará benefícios também à RDC e a Zâmbia, tanto é que esses países chegaram a enviar delegações ao CFB para solicitar a agilização da reabilitação.

Hoje, os percursos Benguela-Cubal e Calenga-Santa Íria encontram-se em operação. Seis

trens diários operam no troço Benguela-Lobito, os quais transportaram 2 milhões de passageiros em 2004. 120 mil passageiros por mês foram transportados entre Calenga e Santa Íria. Em 1973, 15,92 milhões de passageiros e 32,8 mil toneladas de carga eram transportados por ano. Mostram-se abaixo a frota e o volume de tráfego do CFB:

Locomotivas: 29 (operantes: 5)
Carruagens: 44 (operantes: 22)
Vagões de carga: 2.128 (operantes: 750)

4) Caminho-de-Ferro de Moçâmedes (CFM)

O Caminho-de-Ferro de Moçâmedes (Namibe) liga o Namibe a Matala e a Menongue. Os 756 km entre Namibe e Matala estão operativos. O Governo Angolano priorizara este caminho-de-ferro como elo de ligação entre o litoral e o interior da região Austral do país. Desde o final da guerra, o Governo Angolano já investiu USD 7 milhões em substituição de dormentes, reabilitação de estações e pontes entre Namibe e Matala. O MINTRANS pretende em seguida reabilitar o percurso Matala-Menongue.

Este projecto será financiado pela linha de crédito Chinesa, e a aquisição de materiais e o início de obras estão previstos para breve. A Índia também está a cooperar com USD 40 milhões, a serem utilizados na aquisição de locomotivas e carruagens e capacitação de recursos humanos. No percurso deste caminho-de-ferro existe a região produtora de minério de ferro de Cassinga que outrora produzia 6 milhões de toneladas anuais para exportação, para o transpote das quais eram operados 14 comboios diariamente. Mostram-se abaixo a frota e o volume de tráfego do CFM:

Composição do CFM

Locomotivas: 38 (operativas: 8)
Carruagens: 34 (operativas: 14)
Vagões de Carga: 1447 (operativos: 271)

Volume de Tráfego do CFM

Passageiros: 330 mil (2004)
Carga: 1.660 mil toneladas (2004)
Passageiros: 3.940 mil (1973)
Carga: 6.410 mil toneladas (1973)

5) ANGOFERRO

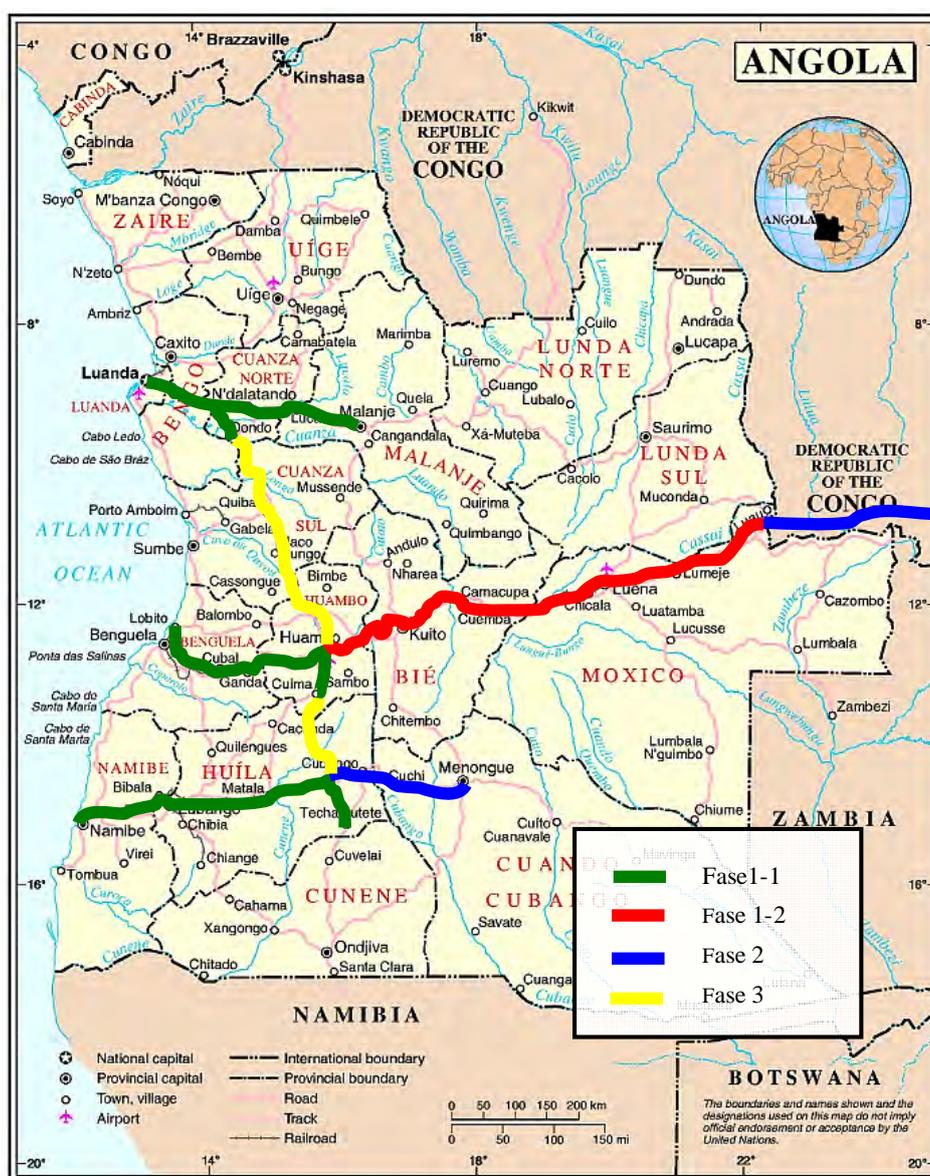
A rede de caminhos-de-ferro de Angola deteriorou muito desde que parou de operar. Devido à importância que a mesma representa para a sócio-economia de Angola, foi muito visada como alvo de ataques durante a guerra. O MINTRANS elaborou o ANGOFERRO, que vem a ser o plano director de desenvolvimento de caminhos-de-ferro, e suas obras iniciaram-se em 2000. Seu orçamento total está estimado em USD 4 bilhões.

A reabilitação das linhas existentes (1.376 km de extensão) compõe a 1ª Fase. A duplicação das vias, instalação de sistemas de sinalização, aquisição de locomotivas novas, alinhamento de carris, provimento de melhorias nas carruagens e a instalação de dormentes de betão também estão incluídos nesta fase, além da reabilitação dos carris do interior dos recintos portuários. Segundo a DNTT - MINTRANS, a reabilitação dos caminhos-de-ferro existentes estará concluída ainda em 2006, tendo em conta um eficiente e efectivo método de obra e os recursos já assegurados. Os trabalhos de modernização serão levados a cabo na 2ª Fase. Para a 3ª Fase, uma nova linha está planeada. Esta percorrerá o território nacional de Norte a Sul, interligando as três existentes que começam nos portos a Oeste e seguem para o interior a Leste. Para a 4ª e última fase, estão planeadas linhas novas que ligarão Angola à RDC, Zâmbia e Namíbia. Este plano de malha ferroviária, que liga Angola a outros países, está baseado no Plano Director de Caminhos-de-Ferro da África Austral e

requer um investimento vultuoso. E, neste âmbito, cabe citar também o Caminho-de-Ferro da Namíbia, que está quase pronto até Santa Clara.

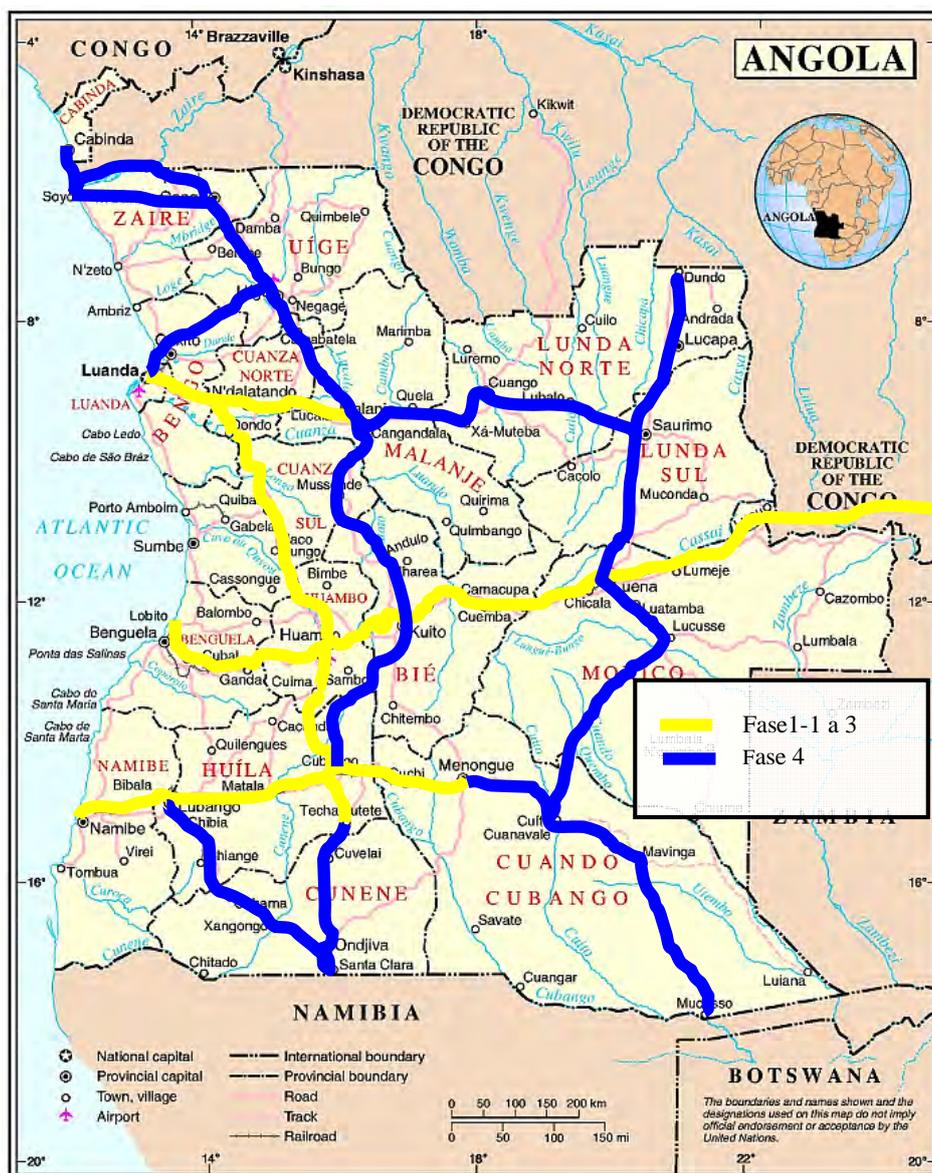
Angola, que estava a reabilitar os caminhos-de-ferro com recursos próprios, espera que o processo se acelere agora com os USD 2 bilhões financiados pela China.

O comité nomeado pela Presidência está a discutir a viabilidade de reactivar as minas de Cassinga imediatamente. Tendo em vista que o estudo de viabilidade para o caminho-de-ferro de Cassinga já está feito, as obras de reabilitação do mesmo poderão vir a ser antecipadas para a 1ª Fase do ANGOFERRO. Da mesma forma, a construção do troço internacional, de interligação com Namíbia, também pode vir a ser antecipada, uma vez que há fortes solicitações por parte daquele país.



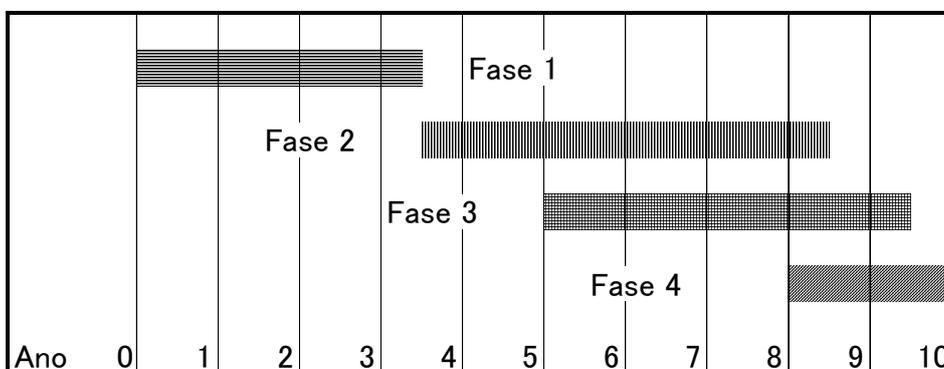
(Fonte: MINTRANS)

Figura 4-1 ANGOFERRO Fases 1 a 3



(Fonte: MINTRANS)

Figura 4-2 ANGOFERRO Fase 4



(Fonte: MINTRANS)

Figura 4-3 Cronograma do ANGOFERRO

Tabela 4-1 Reabilitação de Estradas (Concluída)

de	a	Extensão (km)
Lubango	Namibe	177

Tabela 4-2 Reabilitação de Estradas (Em Andamento)

de	a	Extensão (km)
Benguela	Lobito	30
Quifandondo	Catete	60
Quifandondo	Caxito	50
Caxito	Uíge	295
Uíge	Negage	37
Luanda	Viana	17
Viana	Catete	43
Catete	Maria Teresa	51
Maria Teresa	Dondo	70
Dondo	N' Dalatando	106
Cacuzo	Lukala	59
Huambo	Caala	20
Cabinda	Cacongo	48
Desvio de Matala	Matala	173
Lubango	Huambo	383
Matala	Lubango	173
Ondjiva	Humbe	110
Bitchequete	Massabi	
Estrada do Samba		
Estrada da Boa Vista		

Tabela 4-3 Reabilitação de Estradas (Em Preparação)

de	a	Extensão (km)
Luanda	Sumbe	304
Sumbe	Lobito	183
Quibala	Uaco Cungo	75
Uaco Cungo	Alto Hama	120
Desvio da Gabela	Quibala	76
Humbe	Lubango	275
Cacula	Lubango	90
Benguela	Cacula	276
Dondo	Malanje	235
Malanje	Saurimo	575
Saurimo	Dundo	263

4.1.3 Aviação Civil

Devido à destruição das estradas e caminhos-de-ferro, as pessoas dependem do transporte aéreo para viajar. Existem 243 aeroportos em Angola, sendo que 32 dos quais têm pistas pavimentadas. Seis aeroportos têm pistas maiores que 3.047 m (CIA, Tabela 4-4). O Aeroporto de Luanda tem pistas de 3.700 m e 2.600 m. As características do Aeroporto de Luanda está mostrada na Tabela 4-5.

Tabela 4-4 Aeroportos de Angola

Extensão da Pista (m)	Airportos com Pistas	Aeroportos sem Pistas	TOTAL
	Pavimentadas	Pavimentadas	
Mais de 3.047	4	2	6
2.438 a 3.047	8	4	12
1.524 a 2.437	14	30	44
914 a 1.523	5	95	100
Menos de 914	1	80	81
TOTAL	32	211	243

Tabela 4-5 Características da Pista do Aeroporto de Luanda

Pista Nº	Comprimento	Largura	Saliência
06/24	3.700	45	7,5
08/26	2.600	60	-

Em Angola, as Linhas Aéreas de Angola (TAAG) monopolizou a aviação civil durante muitos anos. Mas, hoje, 25 companhias actuam no mercado. Existem 130 aviões que actuam na aviação civil em Angola (PMER), mas o seu nível de segurança ainda parece precário devido a:

- Pistas em condições precárias;
- Precária manutenção dos aviões; e
- Falta de normas e padrões de getão do sistema de nevegação aérea

4.2 Situação Geral da Navegação e Portos

4.2.1 Últimas Tendências da Marinha Mercante em África Ocidental e Angola

1) Últimas Tendências da Marinha Mercante em África Ocidental

A África Ocidental exporta seus recursos naturais, mas depende muito de importação de bens manufacturados, devido ao insuficiente desenvolvimento da indústria no interior do Continente. Existem, por outro lado, projectos de exploração de petróleo e gás natural em andamento. Quando estes projectos completarem-se, o crude e o gás natural passarão a ser transportados por petroleiros.

No que tange ao transporte de carga contentorizada, esta região caracteriza-se por ainda não estar a receber os cargueiros desprovidos de guas. As operações de carga/descarga de tais embarcações seriam muito difíceis, pois ainda existem poucos terminais de contentores construídos. Por este motivo, apenas navios com guas próprias e ro-ros fazem escalas nesta região. Na navegação mundial, entretando, já prevalecem como norma os navios sem guas. Estima-se, que no futuro, a maior parte das frotas para África Ocidental também passem a ser de cargueiros sem guas.

É interessante o modo como a empresa NILE DUTCH AFRICA LINE (conhecido como NDAL ou NDS, com sede em Holanda) traz os veículos automotores de Europa a África. Dois

carros podem ser acondicionados sobre dois contentores de 20 pés (não se utilizam contentores de 40 pés para o caso), através de um método de peça original da NDS. Da mesma forma, camiões também podem ser acondicionados, sobre três contentores de 20 pés, muito embora os veículos mais pesados sejam normalmente acondicionados no fundo do casco.

2) Terminais de Contentores em África Ocidental

Os terminais de contentores dos portos de África Ocidental encontram-se actualmente em seguintes situações:

- **Luanda (Angola)**

O Governo decidiu privatizar o Porto de Luanda e, em 2003, um consórcio composto pela Dinamarquesa AP Moller Terminals (conhecida como APMT, pertencente ao mesmo grupo que a Maersk Sealand) e a Angolana Gestão de Fundos venceu o concurso para gerir o terminal de contentores. Contudo, uma outra concorrente, a SGEP, manifestou queixas sobre os resultados da licitação. O caso está hoje no Supremo Tribunal e não há previsões quanto à solução do caso.

- **Douala (Camarões)**

O Terminal Internacional de Douala (conhecido como DIT, de um consórcio liderado pela APMT) firmou um acordo de concessão de 15 anos, em Junho de 2004. O DIT está hoje a operar um terminal de contentores equipado com um cais de 660 m de comprimento e duas gruas gantry.

- **Tema (Gana)**

O consórcio APMT - Francês Belloré está para inaugurar um terminal de contentores em 2006.

- **Abidjan (Côte d'Ivoire)**

A Societé du Terminal de Vridi (SETV) está a operar o Terminal de Vridi. Ela pertence ao conglomerado Francês, Grupo Bolloré, o qual actua na área de gestão de terminais de contentores, agenciamento de navegação, frete de carga e transporte de combustíveis, primordialmente em África. A Delmas, a SETRAMAR e a OTAL também pertenciam ao Grupo Bolloré até 2005. O Terminal de Vridi conta com um cais com 960 m de comprimento e três gruas gantry. Seu resultado anual de 2004 foi de 490.000 TEUs. Em Julho de 2005, a APMT comprou 40% das acções da SETV a partir do Grupo Bolloré, para participar de sua gestão.

- **Apapa (Nigéria)**

O Governo decidiu privatizar o Porto de Apapa e a APMT firmou um contrato de concessão de 25 anos em Setembro de 2005.

- **Onne (Nigéria)**

Um consórcio entre a APMT e uma companhia Italiana está a operar o Porto de Onne. Este pretende também construir um terminal de contentores, mas os detalhes sobre a aquisição de equipamentos ainda não estão definidos. Há também problemas de instabilidade política.

- **Lomé (Togo)**

Em Dezembro de 2004, um consórcio entre a Francesa CMA CGM e a Espanhola Progosa firmou um contrato de concessão com o Governo Togolense, para construir um terminal de contentores em Lomé. A Togolense SITC (capitalizada pela CMA CGM e Progosa) iria começar a construção de um terminal com 400 m de cais em Janeiro de 2005. O investimento previsto era de 45 milhões de Euros, a serem aplicados em 10 anos. Contudo, este projecto foi suspenso devido a problemas políticos.

3) Quantidade de Contentores Manuseados (TEU)

As nações de África Ocidental manuseavam cerca de 1,5 % do volume total de carga contentorizada na década de 1980. Desde então, os números têm crescido, mas não conseguiram alcançar a evolução dos outros países do mundo. Hoje, embora os números brutos sejam maiores, os mesmos só representam 0,7% do total, devido à estagnação da economia e o atraso na equipamentação de terminais de contentores. (Fonte: Drewry 2004, Relatório do 3º Trimestre)

	1980	1990	2000	2001	2002	2003
Angola	46	4.325	60.573	65.000	191.750	207.090
Benin	7.689	19.211	81.862	85.000	90.950	98.226
Camarões	35.363	80.717	126.958	139.587	146.737	156.000
RDC	10.778	15.000	22.000	15.000	16.050	17.334
Costa do Marfim	133.858	181.037	434.654	543.846	579.055	625.379
Gâmbia	700	10.710	28.743	30.094	35.344	44.152
Gana	7.994	64.157	169.679	187.227	223.377	200.000
Guínea	3.500	20.593	44.431	60.000	64.200	69.336
Libéria	15.783	12.500	7.500	10.000	10.700	11.556
Mauritânia	4.500	13.258	32.665	35.000	37.450	40.446
Nigéria	210.805	208.144	155.466	232.000	248.240	268.099
Senegal	35.000	78.842	165.176	170.450	164.341	177.488
Serra Leoa	10.475	15.989	21.000	21.000	22.470	24.268
Togo	30.000	42.240	57.350	60.000	84.783	166.441
Zaire	20.000	37.833	32.000	35.000	37.450	40.446
TOT. África Ocid.	526.491	804.556	1.440.057	1.689.204	1.952.897	2.146.261

Fonte: Drewry 2004, Relatório do Terceiro Trimestre

Obs.: Os números referem-se a todos os contentores manuseados nos terminais, incluindo os contentores de exportação/importação, os vazios e os de transbordo.

4) Principais Empresas de Navegação e Suas Rotas

Diversas companhias mantêm serviços de linha regular a África Ocidental, sobre os quais os detalhes estão apresentados a seguir.

- Mapa dos principais portos de África Ocidental (Vide Figura 4-5)
- Mapa das principais rotas das três principais companhias: (Vide Figura 4-6 a Figura 4-10)
- Detalhes dos serviços de linha directa a África Ocidental a partir do mundo todo (Vide Apêndice)

Mesmo que uma companhia não possua rotas directas a África Ocidental a partir de regiões mais remotas, o transporte dos contentores pode ser feito sem maiores problemas. Uma forma é através do transbordo a partir de sua rota Este-Oeste para a rota Norte-Sul em algum porto Europeu. A outra é através do uso das vagas dos navios da rota Este-Oeste de outras companhias, para fazer o transbordo ao navio de sua própria companhia, da rota Norte-Sul, igualmente na Europa.

Por exemplo, a NILE DUTCH AFRICA LINE transporta os contentores a partir do Japão, utilizando espaços vagos do navio da CMA CGM até Antuérpia, para então fazer o transbordo ao navio de sua própria companhia, que faz o serviço de linha regular directa para África Ocidental. E, para tanto, emite seu próprio conhecimento de embarque directo, desde o porto de embarque no Japão até o porto de descarga em África Ocidental.

Em 2005, foi mundialmente muito notória a compra de companhias de navegação entre si. A Maersk Sealand comprou a P&O Nedlloyd por USD 2,9 bilhões (2,3 bilhões de Euros) em Agosto. A companhia Francesa CMA CGM comprou as linhas de navegação do Grupo Bolloré, tais como a DELMAS, a SETRAMAR e a OTAL (OT AFRICA LINE), por USD 580 milhões (470 milhões de Euros) em Setembro, para reforçar os seus serviços a África. A TUI (companhia irmã de Hapag-Lloyd da Alemanha) adquiriu a CP Ships de Canadá, por USD 2 bilhões, igualmente em Setembro.

A NYK Line firmou um acordo de transporte de longo prazo com a Nigeria LNG Limited, que é a 6ª maior companhia de GNL do mundo. Dois novos navios-tanques estão a ser construídos nas

docas de indústria pesada de Samsung na Coreia do Sul, com previsão de lançamento em meados de 2007. O transporte de recursos naturais é relevante tanto para o interesse nacional quanto para os planos de expansão de companhias privadas.

Para atrair os serviços de linhas regulares, é necessário desenvolver as infra-estruturas, tais como caminhos-de-ferro e estradas, juntamente com os terminais de contentores. O mérito dos contentores está no facto de que os mesmos podem ser entregues prontamente ao consignatário. Mas, para que isto seja possível, é necessária a criação de um sistema eficiente, pois, caso a carga tenha de ser reacondicionada no cais, todas as vantagens serão anuladas e não se verá aumento de contentores.

Para tanto, é pré-requisito a estabilidade político-social, para que os investidores estrangeiros sintam-se à vontade.

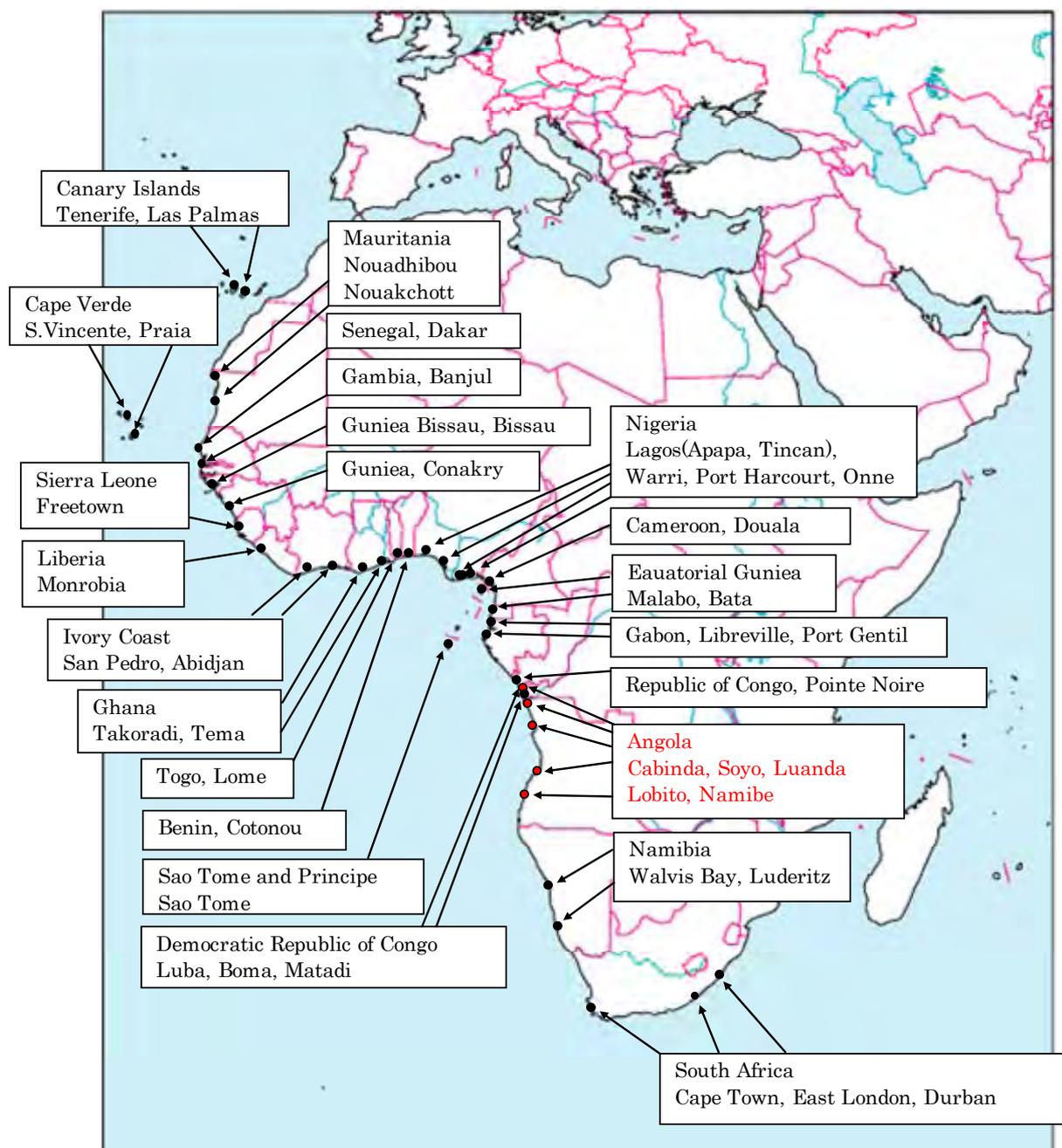


Figura 4-5 Localização dos Principais Portos de África Ocidental

1. DELMAS/OTAL Angola Shuttle: 14 dias, 42 dias, 3 navios

Leixoes(Portugal) — Lisbon(Portugal) — Dakar(Senegal) — Abidjan(Ivory Coast) — **Luanda(Angola)** — Abidjan(Ivory Coast) — Freetown(Sierra Leone) — Monrovia(Liberia) — Dakar(Senegal) — Leixoes(Portugal)

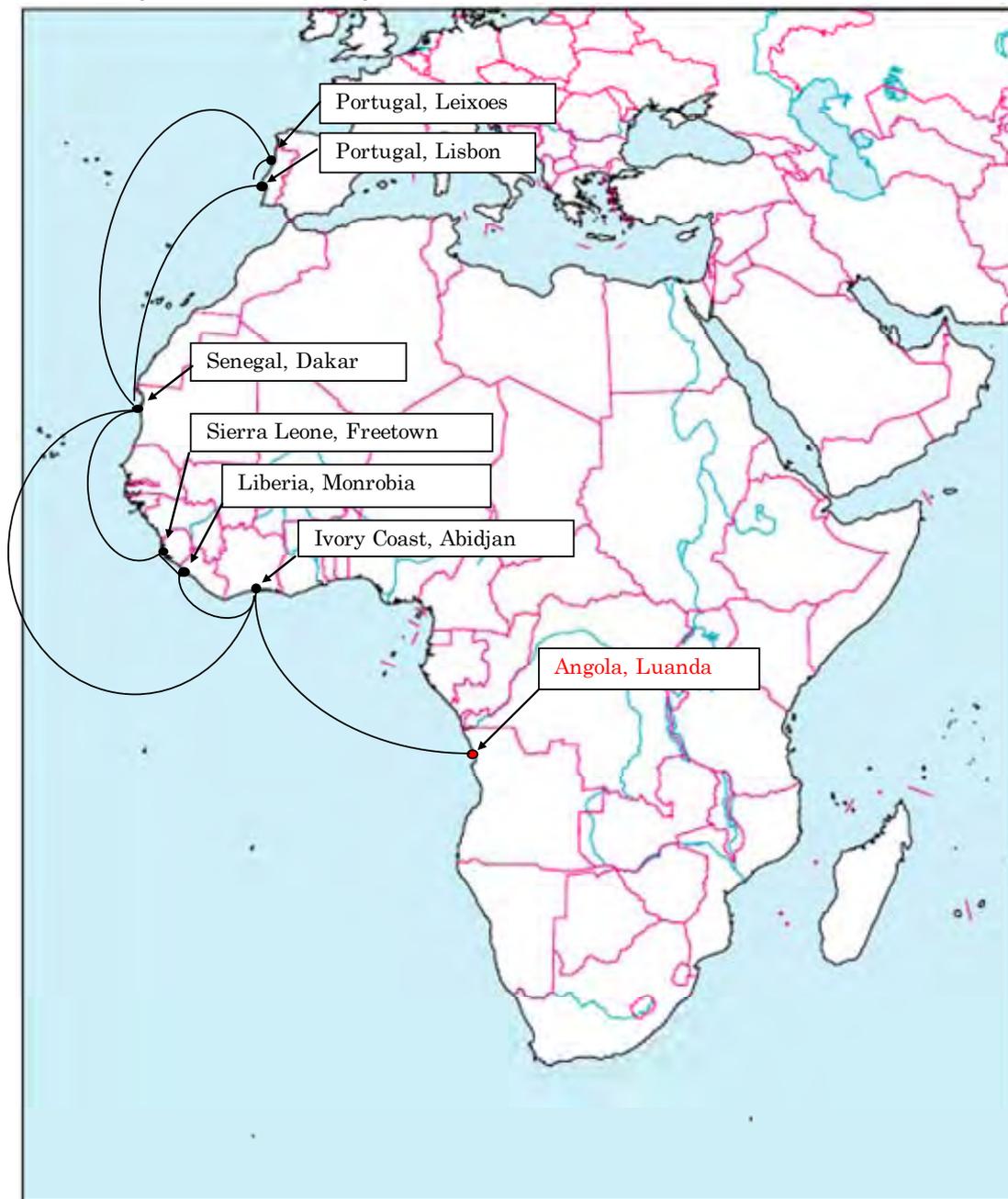


Figura 4-6 DELMAS/OTAL Angola Shuttle

2. Grupo Maersk Sealand/Safmarine WAF 5 Anel 1: 14 dias, 42 dias, 3 navios

Vigo(Spain) – Leixoes(Portugal) – Lisbon(Portugal) – Algeciras(Spain) – **Luanda(Angola)** – Luderitz(Namibia) – Walvis Bay(Namibia) – Vigo(Spain)

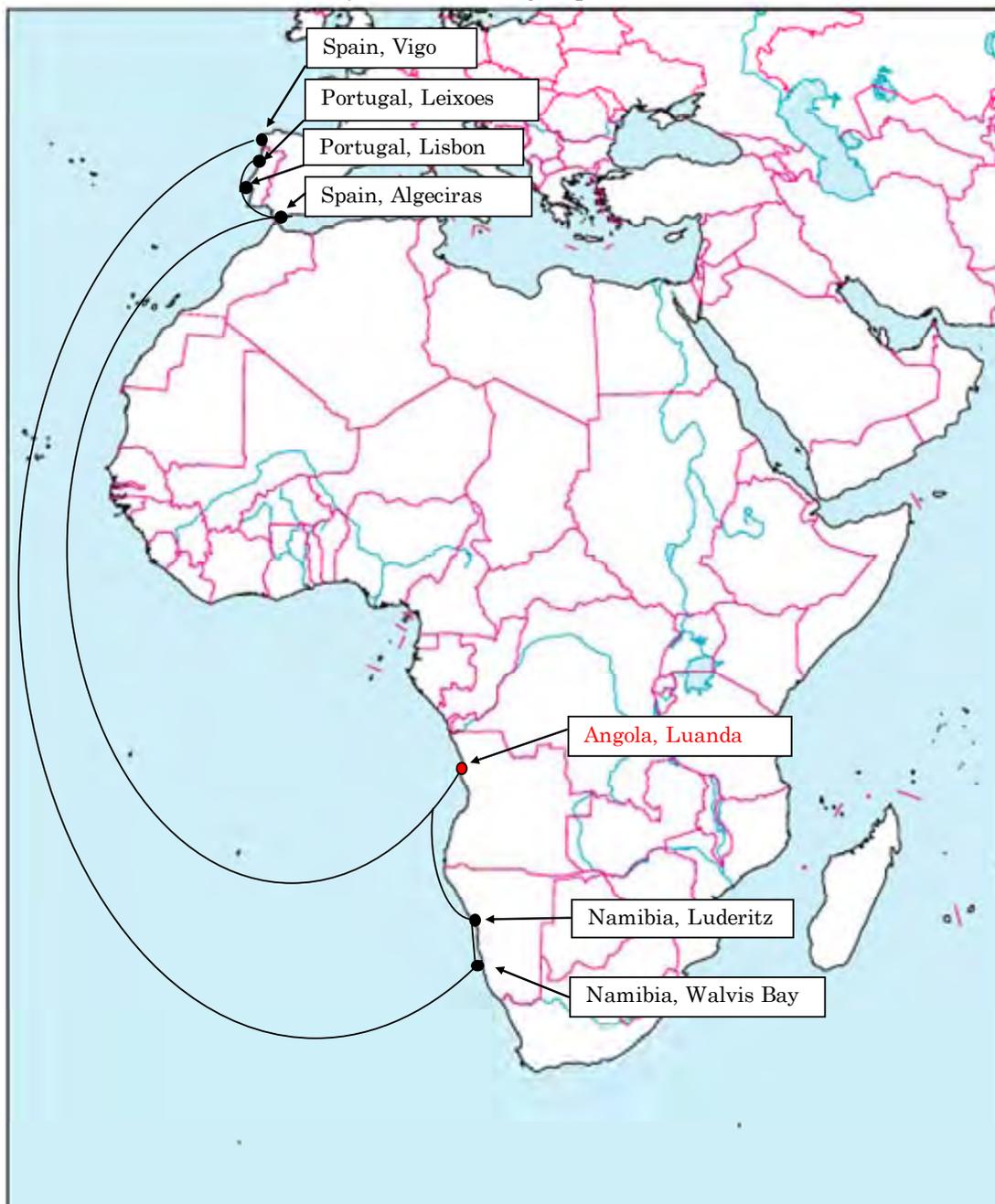


Figura 4-7 Grupo Maersk Sealand/Safmarine WAF 5 Anel 1

3. Nile Dutch Africa Line (NDS) Serviço Ro-Ro Europa – África Ocidental : 8 dias, 40 dias, 5 navios

Amsterdam – Antwerp – Rouen – Leixoes – Lisbon – Freetown – Monrovia – Abidjan – Sao Tome – **Luanda(Lobito / Namibe transshipped via Luanda)** – Pointe Noire(**Cabinda(Angola) / Soyo(Angola)** / Boma / Matadi transshipped via Pointe Noire) – Libreville – Douala – Abidjan – San Pedro – Leixoes – Amsterdam

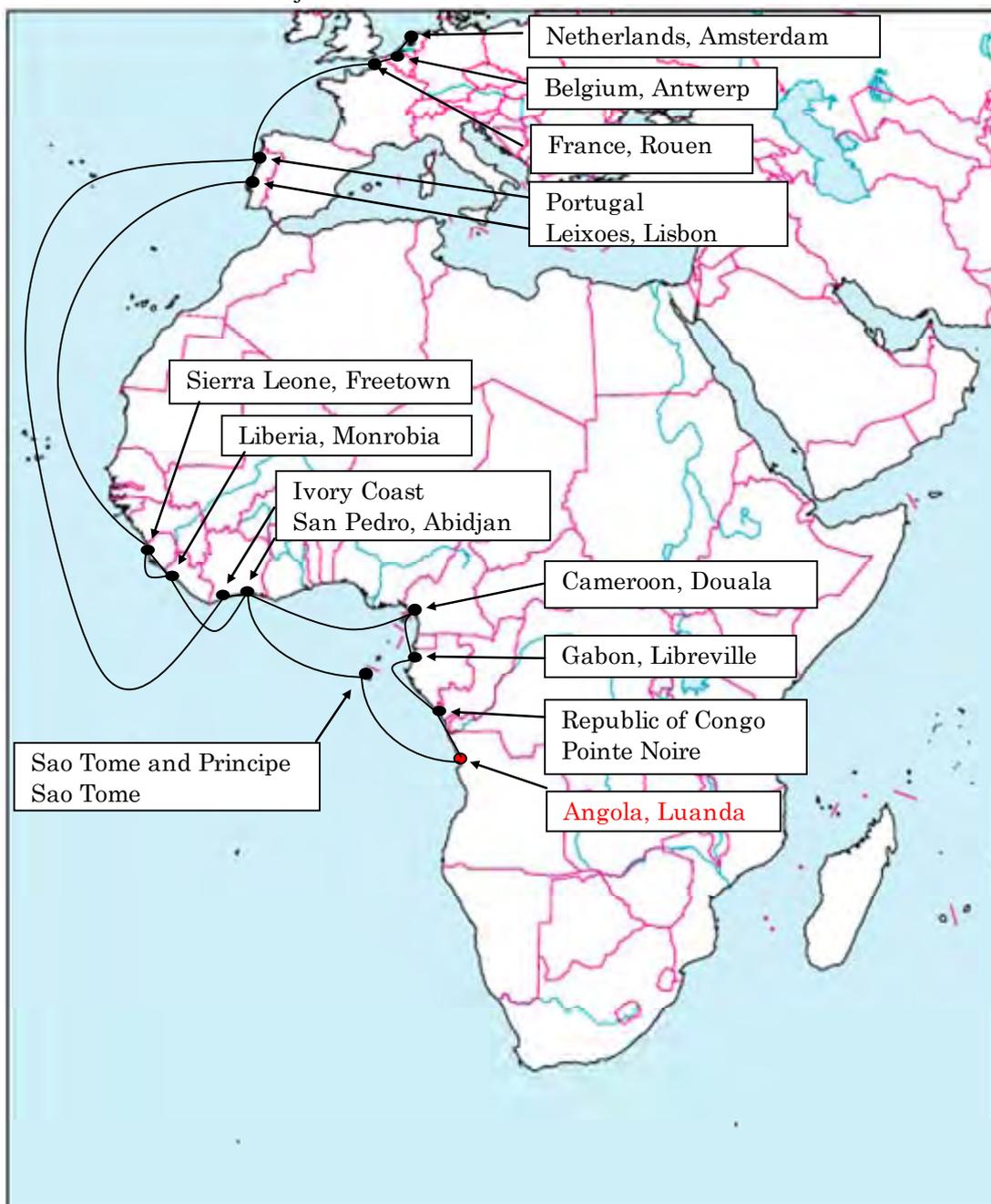


Figura 4-8 Serviço de Ro-Ro Europa - África Ocidental

4. Grupo Maersk Sealand/Safmarine Serviço SAFWAF COMBO: 9 dias, 45 dias, 5 navios

Durban(South Africa) – Cape Town(South AFRICA) – Walvis Bay(Namibia) – **Namibe(Angola)** – **Lobito(Angola)** – **Soyo(Angola)** – **Cabinda(Angola)** – Matadi(Democratic Republic of Congo) – Luba(Democratic Republic of Congo) – Douala(Cameroon) – Libreville(Gabon) – Port Gentil(Gabon) – Pointe Noire(Republic of Congo) – Durban



Figura 4-9 Serviço SAFWAF COMBO do Grupo Maersk Sealand/Safmarine

5. Grupo MAERSK SEALAND Safmarine: Angola Express : 8 dias, 24 dias, 3 navios

Durban(South AFRICA) – East London(South AFRICA) – Cape Town(South Africa) – **Lobito(Angola) – Luanda(Angola)** – Luderitz(Namibia) – Durban(South Africa)

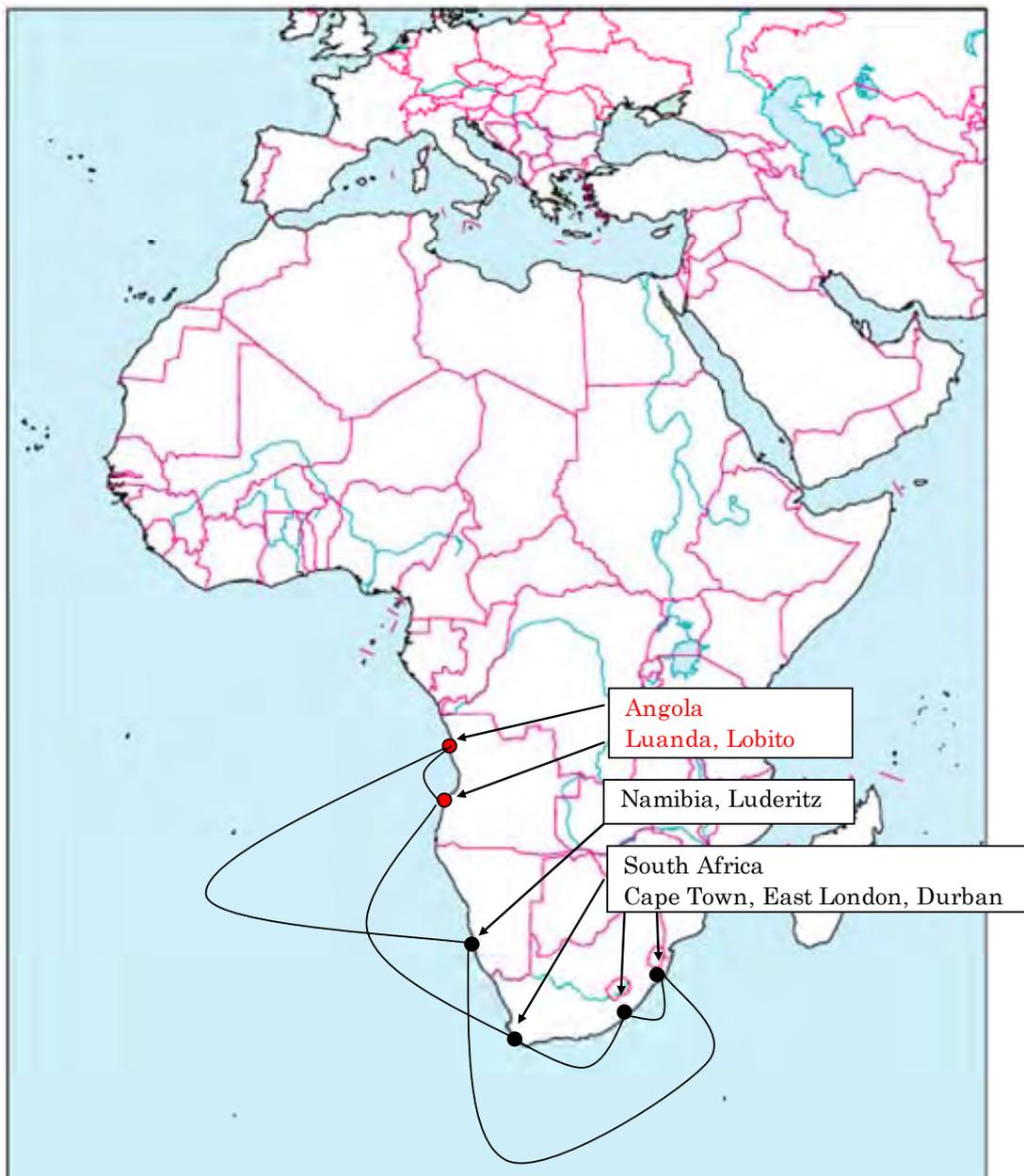


Figura 4-10 Angola Express, Grupo MAERSK SEALAND Safmarine

5) Situação da Marinha Mercante Angolana

i) Marinha Mercante Internacional Angolana

A empresa nacional Angonave UEE transportava cargas nas rotas Angola– América do Sul e Angola - Europa, mas esta faliu em 2003. Desde então, Angola não possui companhias nacionais de navegação internacional. Desprovido de entidades educativas do sector, seja de cursos profissionalizantes ou de nível superior, conta tampouco com mão-de- obra especializada no ramo. Por consequência, o país está a depender na totalidade de bens transportados por companhias estrangeiras.

Angola ainda não tem conseguido fortalecer suas indústrias locais. O provimento de bens de uso quotidiano são exclusivamente dependentes de importações. Os principais bens de importação e suas origens são:

Arroz (China e Vietnã); fuba de milho (Argentina); batata (África do Sul); carne bovina (Argentina e Índia); frango (Brasil); móveis e máquinas de construção (China)

Outro facto relevante é que 99% das importações contentorizadas são manuseadas em Luanda, enquanto que o Lobito e o Namibe manuseiam muita sacaria de arroz e milho.

ii) Cabotagem em Angola

Em termos de cabotagem, pode-se conjecturar a possibilidade de transportar madeira (de Cabinda a Luanda) e cimento (de Luanda a Namibe, Porto Amboim e Lobito), tendo em vista a expectativa de crescimento de suas demandas no processo de reconstrução nacional. O custo de transporte destas mercadorias é muito caro quando feito por via terrestre, o que está a encarecer o custo de vida nas cidades do interior. Assim, passar a utilizar o transporte por via marítima, que é menos onerosa, poderia frear a carestia de custo de vida, contribuindo, por consequência, no processo de reconstrução nacional.

Não é permitida a realização de cabotagem às companhias de capital estrangeiro. É, portanto, necessário que companhias nacionais devidamente credenciadas passem a fazer este serviço. Neste caso, a nacionalidade da embarcação não precisa ser necessariamente Angolana.

Actualmente, não existe nenhuma linha regular que ligue os portos nacionais entre si. Durante um certo tempo, a INTERLINE, do Grupo INTERTRANSIT (que operava um terminal no Porto de Luanda) operou uma linha regular com um ro-ro, mas, hoje, o serviço está inactivado por falta de demanda. O ro-ro em questão encontra-se hoje ancorado no Porto de Luanda.

São realizados serviços de cabotagem, apenas quando a demanda do armador coincide com a disponibilidade do navio. Contudo, os navios grandes o suficiente para este tipo de transporte estão todos extremamente obsoletos e com certificados expirados (pois os donos dos mesmos deixam de renovar o certificado devido ao alto custo para renovação). Por consequência, o serviço é realizado por navios menores (com cerca de 300 toneladas de capacidade), pequenos barcos de pesca e batelões. Estas embarcações costumam ficar ancorados próximo da cabeceira da restinga (a Ilha) de Luanda.

iii) Importações a Angola

Mais de 15 companhias de navegação fazem escalas em Angola. As empresas mais actuaes em 2004 foram: a MAERSK SEALAND com 25,3%, a NILE DUTCH AFRICA LINE com 20,3% e a DELMAS com 13,4%.

Tabela 4-6 Proveniência das Importações a Angola (TEU)

	2002	2003	2004	Jan. ~ Jun. 2005
Europa	50.765	53.637	52.403	26.422
África	28.227	30.065	29.157	11.604
Oriente Médio	6.783	10.664	12.888	6.646
Extremo Oriente	10.469	14.517	19.760	12.941
América do Sul	11.179	20.148	19.323	11.450
América do Norte	6.217	8.229	6.297	3.104
	113.640	137.260	139.828	72.167

Fonte: Conselho Nacional de Carregadores de Angola (dados compilados a partir de manifestos)

Obs.: Os números acima referem-se aos TEUs reais importados. Portanto, os números diferem daqueles da Drewry's que incluem carga/descarga de contentores vazios e de transbordo. De acordo com a Drewry's, a quantidade de contentores manuseados em Angola, em 2003, foi de 207.090 TEUs.

iv) Exportações de Angola (Excepto Petróleo e GNL)

Pouca carga tem sido exportada. Café, fruta (banana, ananás e cana-de- açúcar), farinha de peixe, produtos marinhos (caranguejo, camarão, carapau e cachucho), granito e sucata são os principais itens. Conta-se que uma companhia Japonesa planeia exportar o minério de ferro a partir de uma mina localizada próximo ao Porto do Namibe.

4.2.2 Portos

1) Portos Comerciais de Angola

O litoral Angolano estende-se por 1.650 km, de Norte a Sul. Os principais portos são: Cabinda, Soyo, Luanda, Porto Amboim, Lobito e Namibe, os quais localizam-se mais ou menos equidistantes entre si, ao longo de todo o litoral. O Porto de Luanda é o maior de todos. Os portos de dimensão média são os do Lobito e do Namibe, enquanto que os de pequeno porte são os de Cabinda, Soyo e Porto Amboim.

Os seis portos estão sequencialmente localizados, tendo como primeiro ao Norte o de Cabinda, seguido por Soyo, Luanda, Porto Amboim, Lobito e Namibe. O Porto Amboim é o menor dos portos comerciais, contando apenas com um atracadouro e 25 m de cais. A Sonangol descarrega produtos petrolíferos de uso doméstico em suas instalações.

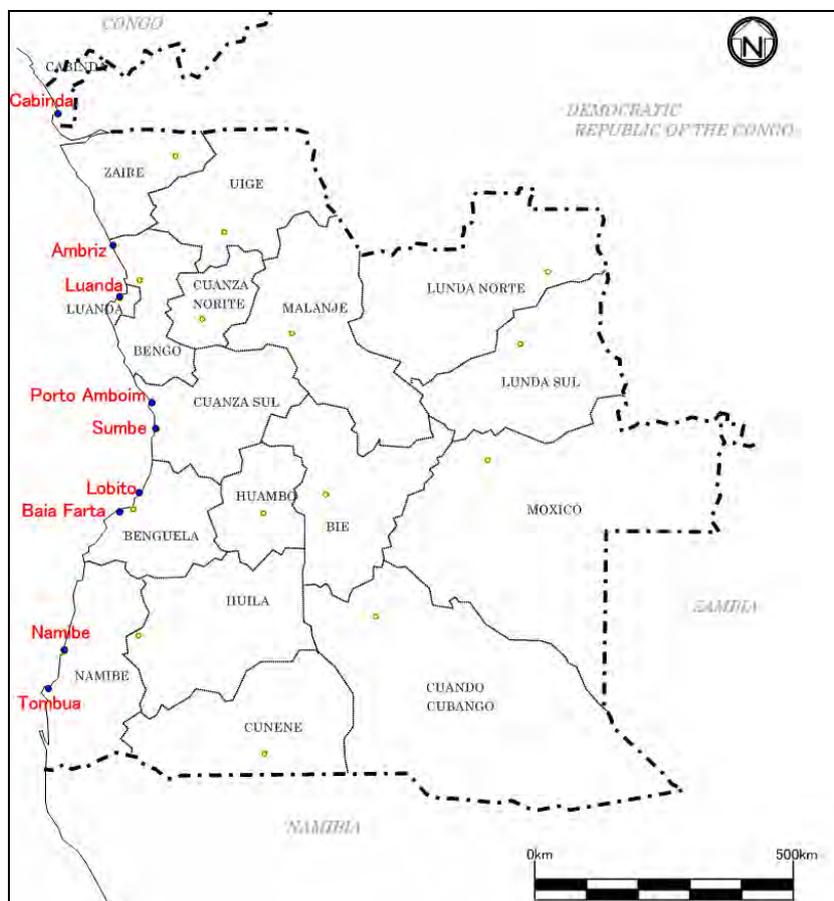


Figura 4-11 Localização dos Portos

2) Portos de Pesca

Alguns portos de pesca de maior porte contam com pontes-cais capazes de receberem embarcações com capacidade de algumas centenas de toneladas. Por outro lado, os pequenos não possuem instalações nenhuma e a descarga é feita atracando-se os pequenos barcos directamente nas praias, que servem também como mercado de peixe.

Os portos de pesca (ou porção do porto comercial utilizado para este fim), que contam com cais são os de: Ambriz, Luanda, Sumbe, Lobito, Baía Farta, Namibe e Tômbua. Dentre os quais, o do Namibe é o maior produtor que chega a exportar farinha de peixe.

Em Tômbua, existiam antigamente numerosas fábricas de enlatados, mas, devido à falta de peças e outros motivos, hoje só há uma em funcionamento. Essa fábrica produz 17 mil latas anualmente. Não há abastecimento de água no local e a água necessária para a produção é abastecida por camiões cisterna.

Baía Farta tem grande produção de peixe seco. Nas redondezas das grandes cidades, há também mercados onde são vendidos peixes frescos. A variedade de pescados é grande, tendo-se observado à venda: chocos, polvos, gambas, camarões, lagostas, caranguejos, pargos, linguados, robalos, peixes-espada, arenques, cavalas, carapaus, sardinhas, moluscos diversos, entre outros.

4.3 Corredores de Transporte Regional

4.3.1 SADC

Na região de África Austral, grandes quantidades de recursos naturais e de produtos agrícolas foram transportados, durante séculos, a partir da região do interior do continente até os portos, para serem embarcados em navios para Europa e outras localidades do mundo. Numerosas estradas e vias férreas foram construídas a partir dos portos em direcção à região do interior, chegando alguns a alcançarem os países da vizinhança sem acesso ao mar, tais como Zimbábwe e Zâmbia.

Este sistema de transporte, que consiste de portos, estradas e caminhos-de-ferro, conectando-se com os países estrangeiros, é conhecido por “corredor de transporte”. Desenvolvendo e utilizando os corredores de transporte, os países doadores poderão fazer chegar suas assistências materiais com facilidade, assim como os países da SADC poderão exportar seus recursos naturais e produtos agrícolas a outros países, activando, assim, a sua economia. Na homepage da SADC, a importância dos corredores de transporte está descrito da seguinte maneira: Há também interesses consideráveis nos corredores de transporte, numa perspectiva maior de desenvolvimento, onde os portos e os sistemas rodoviários e ferroviários devem crescer em conjunto com os investimentos em indústria, mineração, agricultura e turismo. Dentre as iniciativas, a mais sucedida é a do Corredor de Desenvolvimento de Maputo, cujo exemplo deve ser aplicado aos portos regionais correlatos aos corredores que ligam os portos ao interior, para que seja expandido em toda a região.

Na homepage da SADC, dez corredores de transporte estão apresentados como sendo as chaves do desenvolvimento da região. Dentre os quais, o do Namibe, do Lobito e de Malanje são os relevantes a Angola e ao presente Estudo.

Corredor Norte-Sul

Corredor de Desenvolvimento de Maputo

Corredor de Beira

Corredor de Nacala

Corredor de Mtwara

Corredor de Dar es Salaam

