



## Angola: Infraestruturas de Transportes

### (Re)Construir para o Futuro

#### As infraestruturas seguem o padrão da população e recursos naturais

A população Angolana de cerca de 31 milhões está distribuída de forma desigual ao longo do território do país. As áreas com maior densidade populacional encontram-se à volta de Luanda e de outras das principais cidades (Cabinda, Benguela, Lubango e Huambo). De um modo geral, a zona costeira e as partes a sul e a leste do país são menos habitadas do que o interior. A distribuição da população resulta, em larga medida, do impacto devastador do período de guerra civil (1975-2002). No entanto, esta distribuição é também influenciada pela presença de vastos recursos naturais e o potencial agrícola. As terras altas no interior têm recursos hídricos abundantes e são, por isso, bastante apropriadas para a agricultura. O sul e sudeste é composto por savana enquanto que o norte é coberto por floresta tropical. Os campos petrolíferos estão localizados na zona costeira na parte norte e ocidental. Angola é também rico em vários minerais encontrados nas zonas ocidental e central do país. A distribuição da rede de infraestruturas segue o padrão da população e dos recursos naturais. Por isso, uma maior densidade de infraestruturas de transportes, energia e informação e tecnologia de comunicação está localizada ao longo da parte mais ocidental do país.

#### Angola tem feito investimentos avultados na reconstrução de infraestruturas

As infraestruturas de transportes sofreram elevados danos durante os anos da guerra civil, com a destruição e negligência a levarem ao encerramento da maioria da rede de estradas e caminhos-de-ferro. Nos últimos anos, as autoridades têm feito grandes investimentos na reabilitação de estradas, caminhos-de-ferro, portos marítimos e aeroportos. Dados sobre as finanças públicas sugerem que o governo gastou mais de US\$ 38 mil milhões em infraestruturas de transportes durante 2002-18 com cerca de 70% investidos em estradas. Em média, isto corresponde a US\$ 2,3 mil milhões por ano e 2,4% do PIB. A maior parte dos investimentos foram financiados por linhas de crédito Chinesas que têm ajudado a reconstruir e reabilitar as infraestruturas do país. Contudo, a sua qualidade mantém-se como um obstáculo ao desenvolvimento de Angola, sendo que continua a impedir o movimento de pessoas e bens no país.

#### Boas infraestruturas ajudarão o crescimento económico e a diversificação

As autoridades Angolanas continuam empenhadas na reconstrução, reabilitação e expansão das infraestruturas. Isto será crucial para os seus esforços de fortalecer as perspectivas de crescimento económico e diversificação da economia do país face à sua elevada dependência do petróleo. Estes esforços deverão ser impulsionados por um maior envolvimento e interesse do sector privado em áreas como os caminhos-de-ferro e os transportes marítimo e aéreo. Estradas, pontes e caminhos-de-ferro de qualidade, juntamente com portos, plataformas logísticas e aeroportos eficientes, ajudarão a melhorar a produtividade económica.

#### Plano Nacional para o Sector dos Transportes (PNST)

O PNST dá uma avaliação real das condições actuais do sector. Também estabelece um programa de investimentos de 20 anos (2018-38) para infraestruturas portuárias, caminhos-de-ferro, estradas e aeroportos. Os objectivos são, acima de tudo, os de (1) melhorar o movimento de pessoas e bens, ligando todas as 18 capitais provinciais de Angola e as suas municipalidades, (2) aumentar o financiamento do sector privado, nomeadamente através da promoção de parcerias público-privadas e (3) reforçar o papel de Angola no continente Africano, incluindo melhorar o corredor regional para a região da SADC e outros corredores regionais. Dito isto, a capacidade do governo financiar investimentos em infraestruturas continua limitado (cerca de 1,4% do PIB ao ano) e só deverá aumentar quando melhorar a situação económica do país.

#### Research

Dezembro 2020

#### Transportes

**Tiago Bossa Dionísio**

(+351) 964 643 530

tiago.dionisio@eaglestone.eu

## 1 – BREVE DESCRIÇÃO DA POPULAÇÃO ANGOLANA

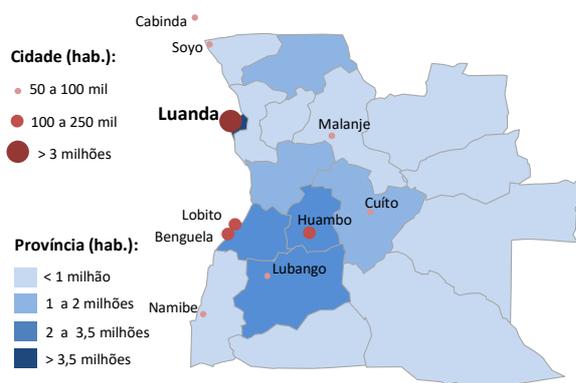
A população Angolana está actualmente estimada em 31 milhões depois de crescer a um ritmo relativamente rápido nos últimos anos. O país tem uma população bastante jovem, estimando-se que apenas 3,6% das pessoas tenham mais de 60 anos de idade, 22,5% entre os 30 e 60 anos e os restantes 73,9% com idade abaixo dos 30 anos. Dito de outra forma, a idade média da população é de cerca de 18 anos. Dados oficiais mostram também que 51% da população é do sexo feminino e 49% do sexo masculino.

*A população Angolana está actualmente estimada em 31 milhões*

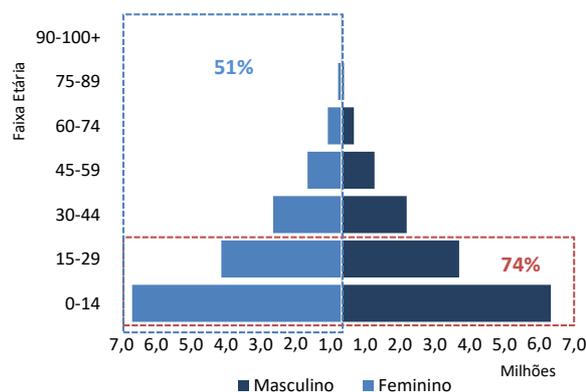
Estima-se que cerca de 62% dos Angolanos vivem em zonas urbanas. Isto deve-se, acima de tudo, ao elevado número da população rural que abandonou o campo durante a Guerra Civil, levando à expansão de zonas de favelas nas principais cidades, em particular em Luanda. Também devido à Guerra Civil, grande parte da população ficou e permanece concentrada nas zonas costeiras do país.

*Mais de 60% da população vive em zonas urbanas*

### POPULAÇÃO ANGOLANA – DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA



### POPULAÇÃO ANGOLANA – DISTRIBUIÇÃO ETÁRIA



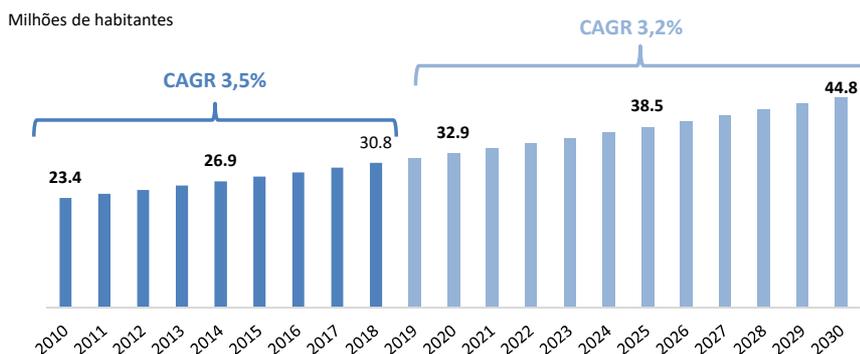
Fonte: INE.

Fonte: World Population Review.

As Nações Unidas espera que a população Angolana continue a crescer a um ritmo quase igual (3,2% por ano) até 2030. Isto significa que o número de pessoas a viver no país deverá rondar os 44,8 milhões no final deste período, um aumento de quase 14 milhões na próxima década.

*A população Angolana deverá atingir os 44,8 milhões até 2030*

### POPULAÇÃO ANGOLANA – EVOLUÇÃO E PROJECCÕES DE CRESCIMENTO (2010-2030)



Fonte: Nações Unidas.

O crescimento esperado da população levará, necessariamente, a um aumento da procura por todos os meios de transporte nos próximos anos. Como tal, a expansão e melhoramento das actuais infraestruturas de transportes é crítica para o desenvolvimento económico de Angola. De salientar que o sector dos transportes representou menos de 5% do PIB do país em 2019, enquanto que noutros países o mesmo representa dois dígitos.

*O crescimento da população vai levar a um aumento da procura por transportes*

## 2 – PLANO DESENVOLVIMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURAS

O *cluster* dos Transportes e Logística assume uma importância vital no futuro desenvolvimento económico e social de Angola. Este *cluster* assenta na intermodalidade dos vários tipos de transporte, apostando fortemente num sector ferroviário que liga as infraestruturas marítimo-portuárias e aeroportuárias com uma extensa e capilar rede rodoviária que permite cobertura do território nacional. Os pontos de interligação entre o transporte marítimo, ferroviário e rodoviário materializam-se numa vasta rede nacional de plataformas logísticas que facilitam o transbordo de mercadorias entre os diversos meios de transporte.

O transporte aéreo e o transporte marítimo assumem papéis fundamentais na relações norte-sul dentro do território Angolano, mas igualmente num quadro internacional no qual o país pretende desempenhar um papel importante no objectivo fundamental de se alcançar a “conectividade integral das infraestruturas do continente Africano”, definido na Agenda 2063 da União Africana.

Actualmente, é devidamente reconhecida a importância dos serviços logísticos e de transporte eficientes uma vez que possibilitam (1) a expansão do comércio nacional e internacional, (2) a diversificação das exportações e importações e (3) a captação de investimento estrangeiro. Isto levará a um maior crescimento e desenvolvimento económico e social de um país. É neste quadro que, nos últimos tempos, o novo paradigma logístico passou a estar orientado para o cliente final, baseado na constituição de redes de transporte interoperáveis e interligadas, que atravessam fronteiras nacionais e permitem a circulação de mercadorias de forma eficiente e a menores custos.

No continente Africano, e em particular em Angola, onde os objectivos prioritários continuam centrados na criação de condições que permitam combater a fome e a pobreza e assegurar a autossuficiência alimentar, importa proceder ao ordenamento dos serviços logísticos e de transporte de mercadorias, focando-se na satisfação das seguintes necessidades:

1. Definir as redes de infraestruturas de transportes já existentes e a projectar, dando coerência a uma futura rede de circulação de mercadorias que assegurem o abastecimento permanente ao nível nacional, possibilitando – através da concentração e do escoamento dos produtos – a satisfação das necessidades básicas alimentares e o desenvolvimento da actividade económica em todos os 164 municípios existentes, na lógica do desenvolvimento económico e social e da indispensável coesão territorial;
2. Garantir a intermodalidade e a interoperabilidade dos modos de transporte – portuário, ferroviário, rodoviário e aéreo – como vectores estratégicos do futuro Sistema de Transportes de Mercadorias;
3. Incentivar a parceria entre as estruturas públicas e entidades privadas para a promoção e gestão dos novos espaços logísticos, através da atração de investimentos de reconhecidos operadores logísticos que promovam Angola como espaço de distribuição de produtos à escala nacional, na região da SADC e a nível mundial.

As infraestruturas de transporte em Angola comparam favoravelmente com a generalidade dos países da África Subsariana no mais recente relatório do *World Economic Forum* sobre Competitividade Global relativo a 2019. Contudo, a nível global, Angola teve um resultado relativamente fraco, tendo em conta que recebeu uma nota de apenas 36,2% e ocupava a 116ª posição entre 141 países. Conforme descrito abaixo, esta performance deveu-se à fraca qualidade das infraestruturas rodoviárias, conectividade dos aeroportos, bem como a eficiência dos serviços de transportes aéreos e portuários.

*O cluster dos transportes e logística é de importância vital para o futuro desenvolvimento económico e social de Angola*

*O transporte aéreo e marítimo desempenham um papel fundamental nas relações norte-sul do país*

*A importância de ter serviços de logística e transporte é globalmente reconhecida*

*Garantir a eficiência na logística e transporte de bens ajudará a combater a fome e a pobreza*

*As infraestruturas de transportes de Angola comparam favoravelmente com a maioria dos países da África Subsariana*

COMPETITIVIDADE GLOBAL	Angola		África do Sul		Nigéria		RD do Congo		Moçambique		Etiópia	
	Nota (0-100)	Ranking (/ 141)	Nota (0-100)	Ranking (/ 141)	Nota (0-100)	Ranking (/ 141)	Nota (0-100)	Ranking (/ 141)	Nota (0-100)	Ranking (/ 141)	Nota (0-100)	Ranking (/ 141)
<b>Infraestruturas de Transporte</b>	<b>36.2</b>	<b>116</b>	<b>58.7</b>	<b>45</b>	<b>31.6</b>	<b>130</b>	<b>21.5</b>	<b>138</b>	<b>28.6</b>	<b>133</b>	<b>34.9</b>	<b>121</b>
Conectividade rodoviária	77.7	61	96.3	7	77.5	63	59.3	111	68.0	90	53.3	124
Qualidade da infraestrutura rodoviária	19.2	135	59.1	47	25.5	130	18.4	138	23.4	134	33.7	115
Densidade ferroviária (km/1.000 km <sup>2</sup> )	n.d.	n.d.	43.2	47	10.4	73	4.0	93	9.9	75	1.6	101
Eficiência dos serviços de comboios	n.d.	n.d.	34.1	68	13.2	98	15.3	95	27.2	80	32.6	71
Conectividade aeroportuária	26.9	112	63.5	39	43.2	78	16.9	129	18.9	127	49.6	69
Eficiência dos serviços aeroportuários	38.1	129	74.5	27	39.6	125	30.7	136	33.4	134	38.3	128
Conectividade do transporte marítimo	25.1	61	40.1	44	19.0	68	3.5	106	10.5	84	n.d.	n.d.
Eficiência dos serviços portuários	30.4	118	59.1	50	24.7	122	24.0	123	37.9	101	30.6	117

Fonte: World Economic Forum.

Para além disso, o sector logístico de Angola está relativamente atrasado em relação aos seus parceiros regionais em todas as frentes, conforme demonstrado no Índice de Performance Logística do Banco Mundial. Em 2018, este índice colocava Angola na 159ª posição entre 160 países, o que fornece às autoridades do país um espaço significativo para implementar várias medidas no sentido de melhorar a competitividade do sector.

*Mas o país fica atrás dos seus parceiros regionais em termos de performance logística*

PERFORMANCE LOGÍSTICA	Angola		África do Sul		Nigéria		RD do Congo		Quênia		Zâmbia	
	Nota (1-5)	Ranking (/ 160)	Nota (1-5)	Ranking (/ 160)	Nota (1-5)	Ranking (/ 160)	Nota (1-5)	Ranking (/ 160)	Nota (1-5)	Ranking (/ 160)	Nota (1-5)	Ranking (/ 160)
<b>Índice de Performance Logística</b>	<b>2.05</b>	<b>159</b>	<b>3.38</b>	<b>33</b>	<b>2.53</b>	<b>110</b>	<b>2.43</b>	<b>120</b>	<b>2.81</b>	<b>68</b>	<b>2.53</b>	<b>111</b>
Alfândega	1.57	160	3.17	34	1.97	147	2.37	108	2.65	67	2.18	129
Infraestrutura	1.86	153	3.19	36	2.56	78	2.12	132	2.55	79	2.30	108
Carregamentos internacionais	2.20	143	3.51	22	2.52	110	2.37	127	2.62	99	3.05	54
Qualidade e competência logística	2.00	155	3.19	39	2.40	112	2.49	100	2.81	64	2.48	103
Rastreamento e traçado	2.00	157	3.41	35	2.68	92	2.51	114	3.07	56	1.98	158
Pontualidade	2.59	140	3.74	34	3.07	92	2.69	133	3.18	79	3.05	94

Fonte: Banco Mundial.

É neste contexto que o Governo de Angola, representado pelo Ministério dos Transportes, definiu objectivos estratégicos a atingir durante o período 2018-2022, nomeadamente:

*O Governo Angolano definiu vários objectivos estratégicos no sector dos transportes para o período 2018-22*

- Elevar o nível de serviço e de comodidade nos aeroportos de acordo com as normas ICAO/IATA, bem como ampliar, reabilitar e construir vários aeroportos (Luanda, Mbanza Congo, Cuíto-Bié, Cabinda, Lubango e Huambo);
- Desenvolver as infraestruturas necessárias ao funcionamento do transporte e demais actividades marítimas, promovendo a construção e modernização de infraestruturas portuárias consideradas de intervenção prioritária para o desenvolvimento nacional;
- Desenvolver o transporte ferroviário urbano, suburbano e de longo curso, oferecendo condições que promovam a concorrência intra e inter-modal no transporte de mercadorias;
- Dotar o território de estruturas que interliguem e potenciem os grandes eixos e corredores nacionais através de uma Rede Nacional das Plataformas Logísticas.

O Governo considera crucial o envolvimento do sector privado na prossecução dos objectivos anunciados para o sector dos transportes e está focado na atração de investidores estratégicos com elevada capacidade de financiamento e com experiência internacional na exploração e operação de infraestruturas de transportes de grandes dimensões capazes de gerar valor.

*As autoridades Angolanas acreditam que o envolvimento do sector privado será essencial*

Com isto em mente, o Governo anunciou recentemente uma lista de projectos de investimento a serem estruturados no regime de Parceria Público-Privada (PPP). O Ministério da Economia e Planeamento e o Ministério das Finanças irão coordenar o processo de preparação e implementação destes projectos de investimento público em regime PPP vantajosos para o Estado até Dezembro 2021. O objectivo é assegurar que os efeitos nas finanças públicas não sejam prejudiciais nem no presente nem no futuro, escolhendo-se como activos a incluir nesta modalidade aqueles que tenham forte fundamentação da sua racionalidade económica e social.

*O Governo anunciou uma lista de projectos de investimento a serem estruturados no regime de PPP*

A lista dos 41 potenciais projectos de investimento inclui vários no sector das infraestruturas:

*Projectos infraestruturas*

POTENCIAIS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS (PPP)	Contracto
Construção da nova ponte sobre o Rio Kwanza	BOT (Construção, Operação e Transferência)
Construção de auto-estrada no Corredor Norte-Sul com prioridade para os eixos Norte/Sul (Soyo/Santa Clara - 1.400km)	BOOT (Construção, Operação, Propriedade e Transferência)
Instalação e operação de sistema de portagem na Barra do Kwanza	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Instalação e operação de sistema de portagem na zona fronteiriça de Iema	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Instalação e operação de sistema de portagem na zona fronteiriça de Luau	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Instalação e operação de sistema de portagem na zona fronteiriça de Luvo	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Instalação e operação de sistema de portagem na zona fronteiriça de Massabi	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Instalação e operação de sistema de portagem na zona fronteiriça de Noqui	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Instalação e operação de sistema de portagem na zona fronteiriça de Santa-Clara	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Reabilitação, operação e manutenção da Estrada Nacional 160	BOT (Construção, Operação e Transferência)
Reabilitação, operação e manutenção da Estrada Nacional 250	BOT (Construção, Operação e Transferência)
Construção da ligação ferroviária do CFL à fronteira com a RDC para conectar a Katanga - Corredor Norte	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção da ligação ferroviária entre CFM, Namibia e Victoria Falls	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração da plataforma logística da Caála	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração da plataforma logística do Lombe	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração da plataforma logística do Luvo	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração da plataforma logística do Soyo	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração de uma ligação ferroviária entre Angola e Zâmbia (CFB) - extensão do Corredor Centro	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração do metro de superfície de Luanda	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração da ligação ferroviária CFB ao CFM	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)
Construção e exploração da ligação ferroviária CFL ao CFB	DBFOM (Concepção, Construção, Financiamento, Operação e Manutenção)

Fonte: Ministério da Economia e Planeamento.

### 3 – SECTOR PORTUÁRIO

#### 3.1 – ACTIVIDADE PORTUÁRIA NA ÁFRICA SUBSARIANA

Os países de África Subsariana enfrentam desafios consideráveis no que respeita ao desenvolvimento das suas infraestruturas portuárias. África tem sido uma região exportadora essencialmente de matérias-primas e *commodities* tais como petróleo, metais não-preciosos, minérios raros, cacau, frutas, madeira, entre outros. Dado o seu distanciamento dos centros de consumo desses produtos, o transporte marítimo constitui a principal forma de escoamento dessas exportações.

*Os países enfrentam desafios significativos no desenvolvimento das suas infraestruturas portuárias*

Desta forma, as infraestruturas portuárias assumem um papel determinante na cadeia de abastecimento da região subsariana. A dimensão da região, aliada ao facto de muitos países não terem acesso ao mar, leva a que muitos portos tenham vastos *hinterlands* (áreas de influência), colocando-os como peças-chave no desenvolvimento económico da região.

*Estas infraestruturas desenvolvem uma parte relevante na rede de distribuição da região*

A actividade portuária na África Subsariana enfrenta desafios e restrições que condicionam o seu funcionamento e o contributo económico que poderia gerar, designadamente:

*Desafios e restrições que limitam o normal funcionamento e contribuição económica*

- Eficiência reduzida na actividade portuária (estiva e armazenagem);
- Controlo estatal das empresas/administrações portuárias condiciona a capacidade de financiamento para modernização/renovação das infraestruturas;
- Volumes de carga inferiores a outras regiões do mundo;
- Deficiências ou inexistência de intermodalidade com outros meios de transporte;
- Logística de transporte dificultada decorrente do estado da rede viária e das distâncias elevadas;
- Necessidade de maior desenvolvimento dos corredores viários/ferroviários de ligação dos portos aos *hinterlands* para facilitação dos fluxos comerciais intra-regionais.

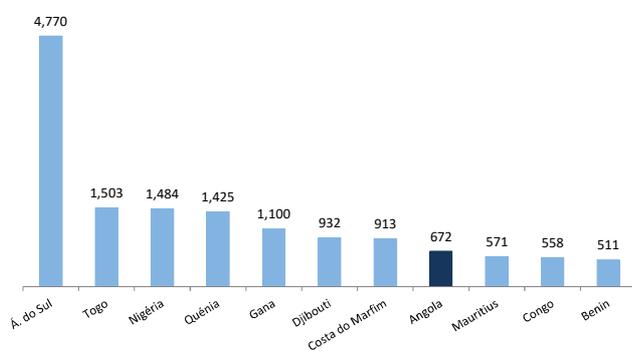
Em termos de capacidade, os maiores portos na África Subsariana encontram-se na África do Sul nomeadamente em Durban, Cidade do Cabo e Port Elizabeth. Os últimos dados disponíveis mostram que o volume movimentado anualmente no país atingiu quase 4,8 milhões TEU em 2019. Os portos no Togo movimentou 1,5 milhões TEU seguido dos portos na Nigéria, Quênia e Gana, com todos estes portos com volumes movimentados superiores a um milhão TEU. Os portos em Angola tiveram um total de 672.213 TEU.

*Os maiores portos na África Subsariana estão localizados na África do Sul*

Outros dados mostram que a maior capacidade média de transporte de contentores por navio porta-contentores foi registada em Djibouti (5.620 TEU) seguida da África do Sul (5.068 TEU). O Benin teve mais de 4.200 TEU enquanto que Angola tinha cerca de 3.560 TEU, conforme descrito abaixo.

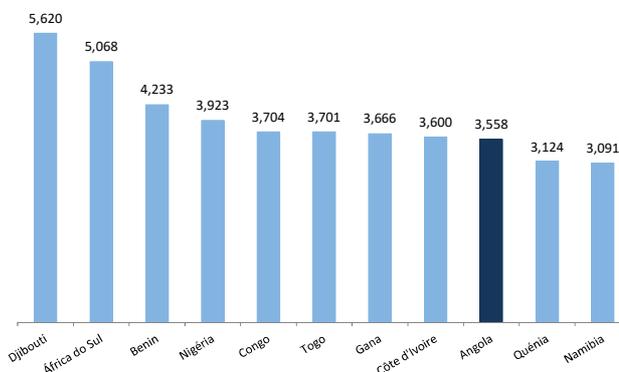
*Djibouti tinha a maior capacidade média de transporte de contentores por navio*

**MAIORES PORTOS NA ÁFRICA SUBSARIANA EM 2019, EM MILHARES DE TEU MOVIMENTADOS**



Fonte: UNCTAD Stat.

**CAPACIDADE MÉDIA DE TRANSPORTE DE CONTENTORES (TEU) POR NAVIO PORTA-CONTENTORES EM 2019**



Fonte: UNCTAD Stat.

Outra tendência relevante reside nas crescentes trocas comerciais entre a China e a África Subsariana. A China tem sido um importador relevante de *commodities* (petróleo, minérios, madeira, entre outros) produzidos nos países Africanos. Em contrapartida, a China tem

*Aumento do comércio entre a China e a África Subsariana*

exportado para esses países produtos manufacturados e tem concedido linhas de crédito associadas à exportação de bens e serviços de origem chinesa. Estes fluxos têm contribuído para o desenvolvimento do tráfego marítimo e das infraestruturas portuárias Africanas.

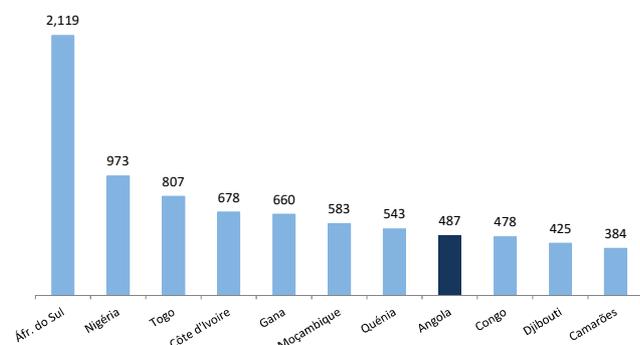
A performance portuária é um indicador importante em termos de eficiência de comércio que determina os custos de conectividade e comércio. Cada hora que um navio está atracado num porto que se pode poupar vai ajudar o porto, a transportadora e os carregadores a pouparem dinheiro no investimento em infraestruturas portuárias, nos gastos com navios e nos custos de armazenamento de mercadorias. Um tempo mais curto no porto é um indicador favorável em termos de eficiência portuária e competitividade no comércio. Em geral, os transportadores de carga a granel sólida podem demorar quase três vezes o tempo médio no porto do que um porta-contentores.

*A performance portuária é um indicador em termos da eficiência de comércio*

Em 2019, o maior número de chegadas de porta-contentores ocorreu na África do Sul (2.119). A Nigéria ficou bastante atrás com 973 chegadas, seguida do Togo com 807. O número de chegadas de porta-contentores a Angola foi de 487 no mesmo período. Contudo, os portos em Djibouti foram os mais eficientes em termos do tempo médio de estadia no porto (um dia), enquanto que os portos na Nigéria registaram a maior duração (2,96 dias). O tempo médio em Angola foi de 1,86 dias.

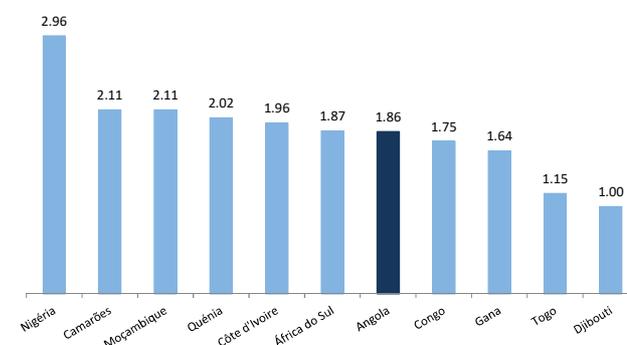
*O maior número de chegadas de navios porta-contentores ocorreu na África do Sul enquanto que a permanência mais curta no porto aconteceu no Djibouti*

CHEGADAS DE NAVIOS PORTA-CONTENTORES EM 2019



Fonte: UNCTAD Stat.

TEMPO MÉDIO NO PORTO EM 2019 (DIAS)



Fonte: UNCTAD Stat.

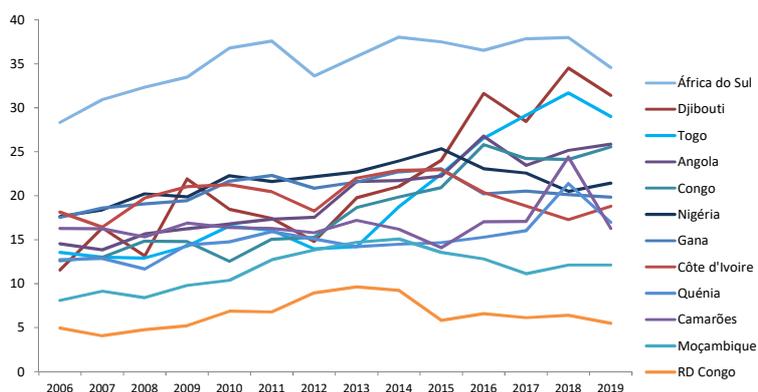
A posição de um país ou porto na rede global de transporte de contentores, ou o seu nível de conectividade, é também um factor determinante de acessibilidade ao comércio internacional, custos de comércio e competitividade. O UNCTAD Stat fornece um indicador deste nível de conectividade que pretende determinar o grau de integração de um país na rede global de transporte marítimo. Quanto mais elevado for o índice de conectividade, mais fácil é para um país aceder ao sistema mundial de transporte de carga, incluindo em termos de capacidade, de opções de transporte e frequência, e assim efectivamente participar no comércio internacional. O índice define 100 como o valor máximo de conectividade em 2006 sendo que este valor foi alcançado pela China.

*O índice de conectividade do transporte marítimo é um indicador importante em termos de medida da acessibilidade ao comércio internacional*

Na África Subsariana, os portos melhor conectados encontram-se na África do Sul que registou o índice mais elevado ao longo dos anos e evidenciando, assim, a sua importância como porta de entrada para outros países na região em termos de comércio internacional.

*Os portos melhor conectados na África Subsariana são os da África do Sul*

**ÍNDICE DE CONECTIVIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO (2006-19)\***

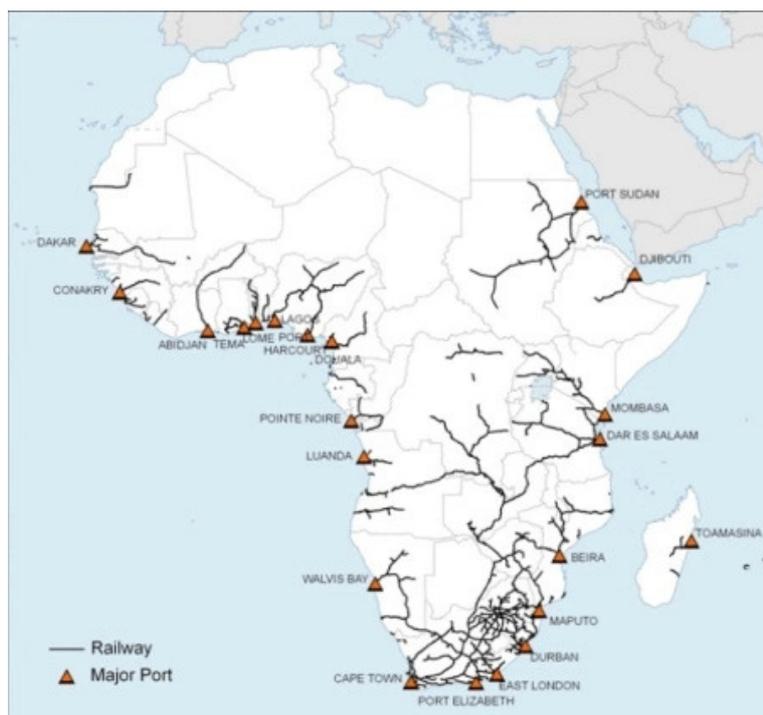


\*Máximo 2006=100 para a China. Fonte: UNCTAD Stat.

No contexto regional da África Subariana, Angola assume-se como a quarta maior economia regional, embora com um potencial de exportação significativo ainda por desenvolver. Dada a sua localização, Angola pode constituir uma via de entrada de transporte internacional para a região sul da República Democrática do Congo (RDC), para a Zâmbia e para o Botswana (países que não dispõem de acesso marítimo directo).

*Angola fornece um elevado potencial de exportação para outros países vizinhos*

**PRINCIPAIS PORTOS E CAMINHOS DE FERRO EM ÁFRICA**



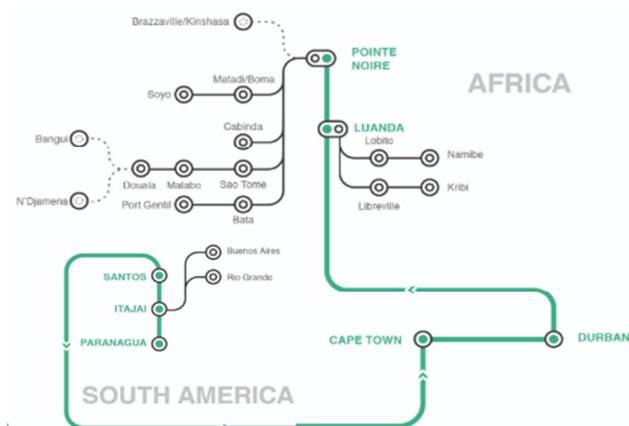
Fonte: AICD database.

Alguns dos principais portos Angolanos (Luanda, Soyo e Cabinda) fazem parte de várias rotas internacionais operadas pelas maiores empresas de transporte marítimo, incluindo a Niledutch, a CMA-CGM, a Maersk e a UAL. Estas incluem as rotas da Europa Ocidental – África Ocidental que liga os portos de Antuérpia, Le Havre, Lisboa, Algeciras, Ponta Negra, Luanda, Libreville e Kribi, bem como as rotas da Costa Este da América do Sul – África Ocidental e da África do Sul – África Ocidental, conforme descrito abaixo.

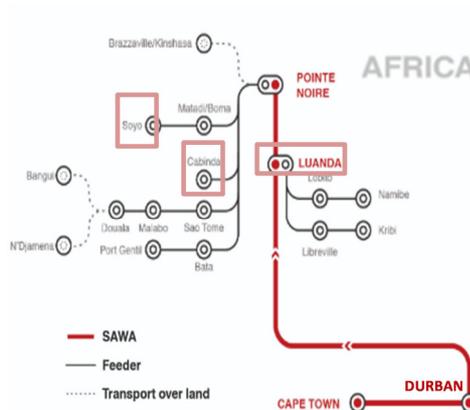
*Alguns dos principais portos Angolanos fazem parte de várias rotas internacionais*

COSTA ESTE DA AMÉRICA DO SUL – AFRICA OCIDENTAL

ÁFRICA DO SUL – ÁFRICA OCIDENTAL



Fontes: CMA-CGM e Niledutch.



Fontes: CMA-CGM e Niledutch.

É neste contexto que as recomendações recentes do IFC (Grupo Banco Mundial), no seu estudo de diagnóstico ao sector privado de Angola (2019), preconizam um maior envolvimento da iniciativa privada nos sectores de transportes de maior potencial como o transporte marítimo e o aéreo, que são as mais importantes portas de entrada aéreas e marítimas do país.

*O sector privado Angolano deverá desempenhar um maior papel no sector dos transportes do país*

Com efeito, já existem vários operadores portuários internacionais a operar em África, sendo que em Angola marca presença a APM Terminals através da operação de um terminal de contentores do Porto de Luanda e outro no Porto do Namibe (ambos através da Sogester):

*Existem vários operadores portuários em África*

OPERADORES	TERMINAIS PORTUÁRIOS SOB OPERAÇÃO
APM Terminal	13 concessões de terminais de contentores, em Angola (2), Benim (1), Camarões (1), RD Congo (1), Egipto (1), Congo (1), Guiné (1), Costa do Marfim (1), Libéria (1), Marrocos (1) e Nigéria (2)
Bolloré	12 concessões de terminais de contentores, na Costa do Marfim (1), Camarões (2), Gana (1), Nigéria (1), Gabão (1), Congo (1), Benim (1), Serra Leoa (1), Togo (1), Guiné (1) e Ilhas Cômoros (1)
Transnet	Dona e operadora de 16 terminais em 7 portos sul-africanos
DP World	7 concessões portuárias no Egipto (1), Djibouti (1), Argélia (2), Somália (1), Moçambique (1) e Senegal (1). 1 concessão de centro logístico no Ruanda
ICTS	2 concessões portuárias no Congo e em Madagáscar
Hutchinson Ports	3 concessões portuárias no Egipto (2) e Tanzânia (1)
COSCO	1 concessão portuária no Egipto (20% do terminal de contentores do Canal de Suez, controlado pela APM)
China Merchants Group	1 concessão portuária no Togo

Fonte: Informação Pública.

### 3.2 – AS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS EM ANGOLA

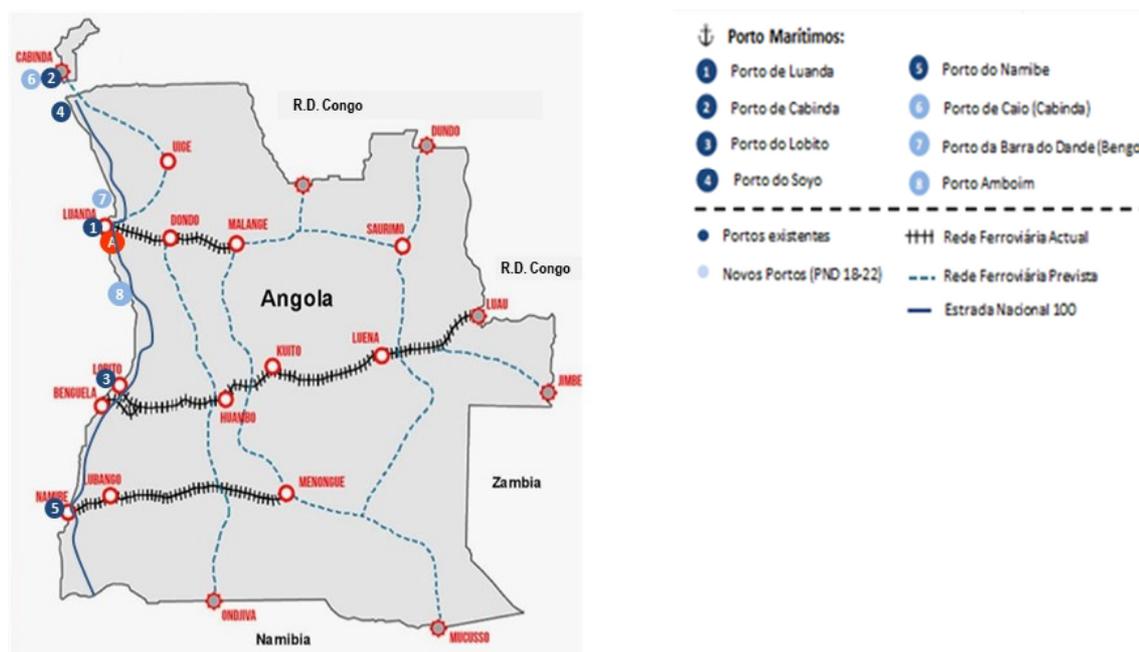
A Rede Nacional de Portos Marítimos em Angola é, actualmente, constituída por cinco portos distribuídos estrategicamente de norte a sul pela costa atlântica de Angola. Os actuais portos marítimos em Angola são: (1) Porto de Luanda; (2) Porto de Cabinda; (3) Porto de Lobito; (4) Porto do Soyo; e o (5) Porto do Namibe. O Plano Nacional de Desenvolvimento 2018-2022 (“PND 18-22”) prevê a construção de mais três portos, nomeadamente o Porto do Caio em Cabinda (6), destinado a terminal de contentores, o Porto da Barra do Dande (7) no Bengo e o porto em Porto Amboim (8).

*Angola tem actualmente cinco portos localizados de norte a sul do país ao longo da costa Atlântica*

O Porto de Luanda é o porto que regista mais movimentos de carga anual, uma vez que serve a cidade e a província mais populosa do território nacional, Luanda. O Porto de Luanda tem ligação ferroviária até à cidade do Malange, localizada no interior de Angola, a cerca de 340km da capital. O PND 18-22 prevê a extensão da linha ferroviária à cidade de Saurimo e a construção de um ramal ferroviário até à cidade fronteiriça do Dundo, o que permitirá a criação de mais um corredor de transporte para a RDC.

*O Porto de Luanda movimenta a maior carga anual*

#### REDE NACIONAL DE PORTOS E FERROVIA



Fonte: Plano Nacional de Desenvolvimento de Angola 2018-22.

O segundo porto mais movimentado é o Porto de Lobito, que serve a região do Planalto Central de Angola ao longo do Caminho-de-Ferro de Benguela. Actualmente, o Porto de Lobito é o único porto que tem ligação ferroviária com um país fronteiriço com Angola, neste caso à RDC, tendo assim potencial para servir as importações e exportações de mercadorias e matérias-primas da região sul deste país. O PND 18-22 prevê ainda a construção de um ramal ferroviário que permitirá ligar a actual infraestrutura ferroviária (CFB) à Zâmbia. A EN-100 é um eixo rodoviário longitudinal que atravessa o território Angolano de norte a sul que dá acesso a todos os grandes portos da nação (Luanda, Lobito, Namibe, Soyo e Cabinda).

*O Porto de Lobito é actualmente o único com ligação ferroviária com um país fronteiriço com Angola*

As infraestruturas portuárias do país estão preparadas para movimentar carga e receber navios de acordo com os níveis registados durante o período 2008-14. Os últimos dados sugerem que a actividade nos principais portos se encontravam actualmente a 40% desses níveis, o que significa que hoje em dia existe um excesso de capacidade. Os portos também movimentam bens importados, sendo que a actividade exportadora permanece algo escassa. Por isso, existe um desequilíbrio elevado entre os níveis de carga em contentores que é importada e exportada no país. As autoridades Angolanas elaboraram previsões para os níveis de carga contentorizada nos principais portos para o período 2020-40 e identificaram melhorias e projectos de expansão que têm que ser feitos nos portos existentes.

*Existe actualmente um excesso de capacidade nos principais portos do país*

### 3.2.1 – Porto de Luanda

O Porto de Luanda localiza-se inserido na baía natural da cidade de Luanda, capital nacional, possuindo excelentes condições de navegabilidade e de operação de navios de transporte marítimo. A nível regional, a sua localização, a meio da costa oeste do continente Africano, faz com que as suas infraestruturas portuárias sejam ponte de passagem obrigatória nas rotas de transporte marítimo a oeste do continente.

O porto é administrado pela Empresa Portuária de Luanda, E.P. (EPL) empresa pública responsável pela atribuição de concessões de operação e exploração dos diversos terminais existentes, quer de carga quer de passageiros, sob o modelo “porto senhorio”.

A EPL tem vários tipos de terminais (um deles de apoio à actividade petrolífera) que operam 24/24 horas por dia. O Terminal de Passageiros é gerido pelo Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA). O Terminal de Carga Geral (concessionado à Multiterminais) trata do manuseamento de graneis líquidos, sólidos e cereais. O Terminal Polivalente (gerido pela Multicargas, uma empresa pública sob a supervisão do Ministério dos Transportes) está vocacionado para operar simultaneamente carga geral e de contentores. O Terminal de Contentores está vocacionado ao manuseamento único de mercadorias contentorizadas.

O Terminal Multiusos está também vocacionado para operar simultaneamente carga geral e de contentores. De salientar que a EPL está actualmente responsável pela gestão corrente deste terminal, tendo em conta o concurso internacional a decorrer (e lançado em Dezembro 2019) para a sua concessão. O prazo desta concessão é de 20 anos após a sua atribuição.

*O Porto de Luanda está localizado na baía da cidade de Luanda*

*O porto foi submetido a um programa de melhoramento que ficou concluído em 2014*

*A EPL tem vários tipos de terminais que operam 24/24 horas por dia*

*Está a decorrer um concurso internacional para a concessão do Terminal Multiusos*

PORTO DE LUANDA					
Tipo de Terminal	Comprimento do Cais (metros)	Profundidade da Água (metros)	Área (metros quadrados)	Operador Actual	Prazo da Concessão
Passageiros	46	n.d.	4,090	IMPA	n.d.
Carga Geral	900	3,5 - 9,5	80,000	Multiterminais	20 anos (2005-25)
Polivalente	536	10	178,641	Unicargas	20 anos (2005-25)
Contentores	550	10,5 - 12,5	142,467	Sogester	20 anos (2007-27)
Apoio à Actividade Petrolífera	1,987	12,5	1,597,544	Sonils (Sonangol)	25 anos (1995-2020)
Multiusos	1,000	12,5	229,100	-	-

Fontes: IMPA e EPL.

Actualmente, o Porto de Luanda é a maior infraestrutura portuária nacional, sendo responsável por mais de 80% das movimentações de carga transportada por via marítima, em território nacional, e por onde passa a maior parte do comércio internacional (70% das importações chegam em contentores). O porto foi submetido a um programa de melhoramento num investimento de US\$ 130 milhões que ficou concluído em 2014.

*O Porto de Luanda é responsável por mais de 80% das movimentações de carga transportada por via marítima em Angola*

#### MAPA DO PORTO DE LUANDA E TERMINAIS EXISTENTES



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Dados divulgados pela EPL mostram que 4.024 navios escalaram no Porto de Luanda durante 2019, com 504 destes sendo navios de longo-curso e 3.520 navios de cabotagem (*Supply Boats*, maioritariamente ligados à indústria petrolífera). Comparativamente ao período homólogo, o total de navios que escalaram no Porto de Luanda aumentou em 305 enquanto que, desde 2015, o número de navios caiu a uma média anual de 11,5%.

*Apesar de ter aumentado em 2019, o número de navios que escalou no Porto de Luanda tem caído nos últimos anos*

A frequência mais reduzida de chegada de navios aos terminais do Porto de Luanda nos últimos anos deve-se, acima de tudo, à desaceleração da economia do país e a um decréscimo na actividade do sector petrolífero depois da forte queda nos preços do crude. Isto tem levado a uma forte redução no nível de importação de bens e ao transporte de petróleo e seus derivados por via marítima. De notar que o terminal de apoio à actividade petrolífera é o principal responsável pelo tráfego de navios no Porto de Luanda, representando mais de 85% do total de tráfego no porto nos últimos cinco anos.

*O menor tráfego de navios deve-se ao abrandamento da actividade económica, nomeadamente no sector petrolífero*

Dados da EPL também mostram que o tráfego de passageiros registados no Porto de Luanda atingiu os 97.108 em 2019, dos quais 95.671 foram transportados por navios de suporte à indústria petrolífera e apenas 1.437 foram de navios de cruzeiros. Durante a primeira metade de 2020, o número de passageiros atingiu os 26.968, com todos estes relacionados com as operações no sector petrolífero tendo em conta o impacto da pandemia do Covid-19 na actividade de navios de cruzeiro. Também de referir que o volume total de tráfego de carga atingiu as 7.142 milhares de toneladas em 2019, aumentando apenas 0,9% face ao ano anterior.

*A maioria dos passageiros registados no Porto de Luanda está relacionada com a indústria petrolífera*

PORTO DE LUANDA							
Ano	2015	2016	2017	2018	2019	1S 2020	CAGR (2015-19)
<b>Número de Navios</b>	<b>6,562</b>	<b>4,622</b>	<b>4,144</b>	<b>3,719</b>	<b>4,024</b>	<b>1,758</b>	<b>-11,5%</b>
Longo-curso	900	732	633	555	504	238	-13,5%
Cabotagem	5,662	3,890	3,511	3,164	3,520	1,520	-11,2%
<b>Tráfego de Passageiros</b>	<b>54,734</b>	<b>69,277</b>	<b>65,361</b>	<b>85,413</b>	<b>97,108</b>	<b>26,968</b>	<b>15,4%</b>
Longo-curso (cruzeiros)	2,508	13,539	456	1,317	1,437	0	-13,0%
Cabotagem (Apoio Ind. Petrolífera)	52,226	55,738	64,905	84,096	95,671	26,968	16,3%
<b>Tráfego de Carga (Milhares Tons)</b>	<b>8,910</b>	<b>7,190</b>	<b>7,703</b>	<b>7,081</b>	<b>7,142</b>	<b>3,034</b>	<b>-5,4%</b>
Granéis líquidos	74	17	0	2	8	0	-42,7%
Granéis sólidos	1,127	820	501	741	613	285	-14,1%
Carga Geral Fraccionada	1,101	881	801	715	503	316	-17,8%
Carga Geral Contentorizada	6,608	5,471	6,400	5,624	6,017	2,432	-2,3%

Fonte: EPL.

O Governo Angolano está a considerar implementar algumas reformas no Porto de Luanda tendo em conta que (1) as actividades de armazenamento poderiam ser feitas por operadores privados em vez de empresas públicas de modo a atingir ganhos de produtividade e (2) um novo plano director está a ser desenvolvido (o contracto foi atribuído em Janeiro 2020) com o objectivo de dar um uso mais eficiente ao espaço de armazenamento para reforçar a capacidade de manuseamento da carga total na infraestrutura portuária.

*Implementação de certas reformas no Porto de Luanda*

As previsões de contentores para 2030 (e em diante) sugerem que a procura por capacidades de manuseamento de carga irá exceder a capacidade existente. Também há planos para um porto de águas profundas fora da Baía de Luanda que teria ligações adequadas ao interior do país. As opções seriam o Porto da Barra do Dande (cerca de 60km a norte de Luanda), com capacidade para manusear 3,2 milhões de toneladas por ano, e o Porto Amboim (260km a sul de Luanda).

*As previsões sugerem que a procura por capacidades de manuseamento de carga vai exceder a oferta existente*

TRÁFEGO CONTENTORES	Milhares de TEU			
	Previsões	2023	2028	2038
Importação - cheios		293	365	572
Importação - vazios		0	0	0
Exportação - cheios		76	85	200
Exportação - vazios		217	280	372
<b>Total</b>		<b>586</b>	<b>730</b>	<b>1,144</b>

Fonte: Autoridades Angolanas.

O frete marítimo para Angola é significativamente mais caro do que para os outros portos em África. Por exemplo, o frete de Le Havre (no norte de França) para Abidjan ou Dakar é metade do de Angola e para Lagos é 2/3 desse valor. Esta situação resulta de vários factores, tais como (1) a menor concorrência de corredores alternativos (Lagos, por exemplo, concorre com Cotonou), (2) os custos locais em Angola serem mais elevados, (3) a baixa produtividade da estiva, (4) os acordos comerciais informais entre linhas de navegação e (5) o próprio risco país.

*O frete marítimo para Angola é bastante mais caro do que para os outros portos*

Neste contexto, existe um largo potencial para melhorias na medida em que muitas das causas podem ser resolvidas através de decisões do Estado e da participação/investimento do sector privado, incluindo: (1) o congestionamento no porto, (2) tempo necessário para desembarcar a carga, (3) falta de camiões para escoar a carga e (4) estrangulamentos das estradas e caminhos-de-ferro para o interior do país, que levam a que parte do espaço do Porto de Luanda esteja a ser utilizado como área de armazenagem e, conseqüentemente, crie a necessidade de se recorrer a portos secos para atender a estes constrangimentos (nomeadamente, no manuseamento de contentores vazios).

*Existe um elevado potencial para melhorar a eficiência*

### 3.2.2 – Porto do Lobito

O Porto do Lobito é um porto de águas profundas compostos por cinco terminais: (1) carga geral; (2) contentores refrigerados; (3) contentores com porto seco; (4) mineraleiro; e (5) apoio. O terminal mineraleiro tem uma ligação ferroviária ao Caminho-de-Ferro de Benguela, que liga Lobito às regiões mineiras da RDC e Zâmbia. Isto fornece ao Porto do Lobito um potencial enorme para se tornar no principal porto de exportação de minérios entre estes dois países.

*O Porto de Lobito tem cinco terminais diferentes*

O porto foi melhorado em 2014 antes da conclusão do Caminho-de-Ferro de Benguela para a exportação de cobre e outros minérios para estes dois países num investimento de US\$ 1,2 mil milhões. O porto tem também uma boa ligação à rede rodoviária nacional. Actualmente, o Porto do Lobito trata do manuseamento de carga contentorizada, carga a granel, materiais de construção e importação de derivados do petróleo. Também é responsável por cerca de 10% do total da carga importada e exportada no país.

*O porto tem boas ligações ao Caminho-de-Ferro de Benguela e à rede rodoviária nacional*

#### MAPA DO PORTO DE LOBITO E TERMINAIS EXISTENTES



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

O Porto do Lobito tem actualmente uma capacidade para manusear 2,9 milhões de toneladas por ano, incluindo a exportação de produtos petrolíferos refinados. De notar que uma refinaria está actualmente a ser construída no Lobito e mais duas refinarias estão sujeitas a concurso e desenvolvimento em Cabinda e no Soyo. O governo lançou um concurso público para a construção da nova refinaria no Soyo em Outubro 2019, com os resultados previstos de serem anunciados num futuro próximo.

*O porto consegue actualmente manusear 2,9 milhões de toneladas de carga por ano, incluindo a exportação de produtos refinados de petróleo*

TRÁFEGO CONTENTORES	Milhares de TEU		
	2023	2028	2038
Previsões			
Importação - cheios	36	45	70
Importação - vazios	0	0	0
Exportação - cheios	4	4	9
Exportação - vazios	32	41	62
Trânsito entrada - cheios	45	52	70
Trânsito entrada - vazios	50	61	94
Trânsito saída - cheios	79	94	139
Trânsito saída - vazios	16	19	25
<b>Total</b>	<b>262</b>	<b>316</b>	<b>469</b>

Fonte: Autoridades Angolanas.

Ao contrário do que acontece com o Porto de Luanda, o modelo de gestão do Porto do Lobito permanece como “porto operador”, onde a autoridade portuária local é responsável pelas operações nos terminais. De salientar que, em Julho 2019, o governo revogou a concessão dos terminais do porto, lançando dois concursos (também abertos a entidades estrangeiras) para as concessões dos terminais de carga geral e contentorizada bem como o terminal minereiro.

*Em Julho 2019, o governo revogou a concessão dos terminais do porto e lançou dois concursos para as concessões de alguns terminais*

As autoridades também vêem um elevado potencial para o Porto do Lobito conseguir capturar carga de países vizinhos, nomeadamente através da utilização dos Caminhos-de-Ferro de Benguela como meio de movimentar bens para (e de) estes países.

*Potencial para capturar carga de países vizinhos*

### 3.2.3 – Porto do Namibe

O Porto do Namibe é actualmente o terceiro maior porto do país e é maioritariamente utilizado para o transporte de produtos mineiros, incluindo a exportação de granito e de ferro, bem como para o transporte de combustível para as províncias mais a sul em Angola. O porto tem boas ligações à rede rodoviária nacional e aos Caminhos-de-Ferro de Moçâmedes.

*O Porto do Namibe é actualmente o terceiro maior porto do país*

O porto foi alvo de obras de modernização em 2015, num investimento de US\$ 3 mil milhões, e tem capacidade para movimentar 1,4 milhões de toneladas por ano. Estas obras vão permitir realizar 30 a 35 movimentos por hora. A capacidade estática foi aumentada de 1.700 para 2.700 TEU e as ligações frigoríficas de 25 para 100 tomadas. Nesta fase foram também reabilitados 240 metros de cais e a pavimentação do parque de contentores existentes.

*O porto sofreu obras de modernização em 2015*

#### TERMINAIS EXISTENTES E PLANOS DE EXPANSÃO DO PORTO DO NAMIBE



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

O Porto do Namibe inclui um terminal de contentores e outro terminal minereiro. O terminal de contentores tem (1) uma área total de 135.000 m<sup>2</sup> e 875m de cais contínuo, (2) área de armazenagem de contentores de 12.150m<sup>2</sup>, (3) gruas eléctricas ao longo do cais e (4) ligação aos Caminhos-de-Ferro de Moçâmedes, através do terminal minereiro de Saco-Mar. O terminal minereiro actualmente (1) funciona como o principal terminal de combustíveis e lubrificantes da Sonangol na região sul do país, (2) tem um cais de 525m com profundidade de

*O Porto do Namibe inclui dois terminais, um de contentores e outro minereiro*

19m e (3) processa um volume anual de descarga de combustíveis e outros produtos derivados de cerca de 300 mil toneladas.

Este porto será também utilizado para a exportação de ferro e aço proveniente da mina de Cassinga depois do governo ter anunciado no ano passado que iria retomar a actividade mineira em Cassinga. Esta mina está localizada na municipalidade de Jamba (província de Huila), a cerca de 350km da cidade do Lubango.

*O porto será utilizado para o transporte de ferro e aço proveniente da mina de Cassinga*

TRÁFEGO CONTENTORES	Milhares de TEU		
	Previsões	2023	2028
Importação - cheios	13	17	26
Importação - vazios	14	20	46
Exportação - cheios	27	36	73
Exportação - vazios	0	0	0
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>73</b>	<b>145</b>

Fonte: Autoridades Angolanas.

### 3.2.4 – Porto de Cabinda

O Porto de Cabinda localiza-se na província de Cabinda, que faz fronteira com o Congo a norte e com a RDC a sul. O porto fica a 400km a norte de Luanda, 220km a sudoeste de Matadi (RDC) e 200km ao norte da cidade de Ponta Negra (Congo). O porto é a actual via de acesso para as importações necessárias para a população da província. Assim sendo, a sua importância é clara, já que não existem estradas nem caminhos-de-ferro que ligam Cabinda ao resto do país, resultando na necessidade de navios e aviões para ligação adequada.

*O Porto de Cabinda está localizado a 400km a norte de Luanda*

O porto tem (1) dois armazéns de 1.000 m<sup>2</sup>, (2) uma zona de armazenamento com capacidade para 8.000 TEU e (3) uma nova ponte cais, incluindo uma doca com 120m de comprimento, 32m de largura e 5m de elevação.

*As infraestruturas do porto*

#### PORTO DE CABINDA



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Existem dois novos projectos que estão actualmente a ser desenvolvidos no Porto de Cabinda, sendo que a sua conclusão está prevista para finais de 2020. Uma nova doca quebra-mar visa dotar o porto com capacidade de atracação de porta-contentores que transportam até 10 mil toneladas (DWT) e embarcações do tipo “roll-on roll-off” (“RO RO”) bem como ferry-boats de cabotagem. A nova doca, que deverá ter um comprimento de 660m e custar US\$ 65 milhões, também visa assegurar a protecção ao actual terminal fluctuante contra riscos de ondulação.

*Dois novos projectos estão actualmente a ser desenvolvidos no Porto de Cabinda*

Um novo terminal marítimo de passageiros também está a ser construído para a província de Cabinda e visa ser um interface para pessoas, mercadorias e veículos a serem transportados para/de Soyo/Luanda. Esta seria uma ligação marítima alternativa entre as várias províncias de Angola. O novo terminal de passageiros terá uma área de cerca de 50 mil m<sup>2</sup> e custará US\$ 70 milhões.

*Estes projectos são uma nova doca quebra-mar e um novo terminal de passageiros*

Os últimos dados sobre o Porto de Cabinda mostram que o tráfego tem caído nos últimos anos, bem como os contentores e carga movimentada. Em particular, o porto recebeu 134 navios (de longo-curso e cabotagem) durante 2019, processou 13.192 contentores e movimentou 205.075 toneladas de carga.

*O tráfego no Porto de Cabinda tem caído nos últimos anos*

PORTO DE CABINDA												
Ano	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Número de Navios</b>	<b>276</b>	<b>259</b>	<b>250</b>	<b>269</b>	<b>208</b>	<b>235</b>	<b>255</b>	<b>255</b>	<b>439</b>	<b>180</b>	<b>145</b>	<b>134</b>
Longo-curso	79	85	80	82	118	147	156	165	278	72	61	71
Cabotagem	197	174	170	187	90	88	99	90	161	108	84	63
<b>Contentores (TEU)</b>	<b>13,616</b>	<b>14,529</b>	<b>14,974</b>	<b>19,480</b>	<b>19,001</b>	<b>28,665</b>	<b>26,156</b>	<b>25,909</b>	<b>14,205</b>	<b>10,986</b>	<b>17,827</b>	<b>13,192</b>
Cheios	7,350	7,976	8,338	11,290	11,476	13,620	14,576	12,626	8,945	8,557	9,486	7,999
Vazios	6,266	6,553	6,636	8,190	7,525	15,045	11,580	13,283	5,260	2,429	8,341	5,193
<b>Carga (Toneladas)</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>349,619</b>	<b>342,094</b>	<b>313,184</b>	<b>327,888</b>	<b>259,224</b>	<b>205,075</b>
Contentores	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	311,835	280,878	197,210	232,556	214,105	186,432
Granel	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	37,784	61,216	115,974	95,332	45,119	18,643

Fonte: MINTRANS.

Em 2012, foi constituída a Caioporto S.A. como veículo específico para o desenvolvimento e a construção do projecto do novo Porto do Caio estimado em US\$ 800 milhões de investimento. A empresa recebeu a concessão para financiar, planear, projectar, construir e administrar o Porto do Caio nos termos e condições do contrato de concessão elaborado em colaboração com o Ministério dos Transportes. Actualmente, a Caioporto S.A. é detida pelo Fundo Soberano.

*Caioporto SA foi constituída como veículo específico para o desenvolvimento e construção do novo Porto do Caio*

O projecto está a ser desenvolvido em duas fases, sendo que a primeira fase estará situada a 8km do Porto de Cabinda e terá uma área de 150 hectares. As suas características incluem (1) comprimento da parede do cais comercial de 630m, (2) ponte e molhe de acesso ao terminal portuário de 2km de comprimento, (3) canal de acesso de 180m de largura e 15,5m de profundidade, (4) capacidade de manuseamento de 60 contentores/hora por berço de atracação e (5) bacia de atracação com 200m de largura e 14m de profundidade.

*O futuro Porto do Caio está a ser desenvolvido em duas fases*

A segunda fase de desenvolvimento do projecto implicará as seguintes características: (1) berço de atracação de 1.130m de comprimentos e 16m de profundidade (atracação de quatro navios de grande porte em simultâneo), com capacidade para receber alguns dos maiores navios do mundo; e (2) canal de acesso com 200m de largura e 18m de profundidade.

*Características da segunda fase do projecto*

#### LAYOUT DA PRIMEIRA FASE DO FUTURO PORTO DO CAIO



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

#### LAYOUT DA SEGUNDA FASE DO FUTURO PORTO DO CAIO



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

### 3.2.5 – Porto do Soyo

O Porto do Soyo localiza-se junto à fronteira entre Angola e a RDC, do lado sul da foz da fronteira do rio Zaire, a cerca de 350km a norte de Luanda. O porto está geograficamente localizado numa posição estratégica, perto dos blocos *offshore* (petróleo e gás) mais produtivos do país. Além disso, o porto serve directamente as importações e exportações locais do interior.

*O Porto do Soyo localiza-se 350km a norte de Luanda*

O porto consiste de um cais comercial (200m de comprimento e 80m de largura), bem como de uma base de fornecimento para a ilha do Kwanda. A capacidade máxima de movimentação de carga contentorizada é de 12 TEU/hora e cerca de 35.250 toneladas de armazenamento enquanto que o cais comercial tem uma capacidade de atracação de apenas duas embarcações (dependendo da sua dimensão).

*Consiste de um cais comercial e uma base de fornecimento para a ilha do Kwanda*

PORTO DO SOYO												
Ano	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Navios</b>	<b>276</b>	<b>259</b>	<b>250</b>	<b>269</b>	<b>208</b>	<b>235</b>	<b>255</b>	<b>255</b>	<b>439</b>	<b>180</b>	<b>145</b>	<b>134</b>
Longo-curso	79	85	80	82	118	147	156	165	278	72	61	71
Cabotagem	197	174	170	187	90	88	99	90	161	108	84	63
<b>Contentores (TEU)</b>	<b>13,616</b>	<b>14,529</b>	<b>14,974</b>	<b>19,480</b>	<b>19,001</b>	<b>28,665</b>	<b>26,156</b>	<b>25,909</b>	<b>14,205</b>	<b>10,986</b>	<b>17,827</b>	<b>13,192</b>
Cheios	7,350	7,976	8,338	11,290	11,476	13,620	14,576	12,626	8,945	8,557	9,486	7,999
Vazios	6,266	6,553	6,636	8,190	7,525	15,045	11,580	13,283	5,260	2,429	8,341	5,193
<b>Carga (Toneladas)</b>	<b>220,335</b>	<b>181,327</b>	<b>243,427</b>	<b>186,903</b>	<b>61,128</b>	<b>31,587</b>	<b>41,421</b>	<b>80,440</b>	<b>129,989</b>	<b>79,658</b>	<b>45,365</b>	<b>25,215</b>
Embarque	107,021	78,370	130,099	46,797	4,140	4,980	4,482	5,495	3,997	1,317	2,443	2,012
Desembarque	113,314	102,957	113,328	140,106	56,988	26,607	36,939	74,945	125,992	78,341	42,921	23,204
<b>Carga longo-curso (Toneladas)</b>	<b>176,484</b>	<b>169,566</b>	<b>192,843</b>	<b>303,800</b>	<b>280,821</b>	<b>305,566</b>	<b>308,198</b>	<b>261,654</b>	<b>183,195</b>	<b>248,230</b>	<b>213,859</b>	<b>179,860</b>
Embarque	155,477	154,630	166,579	270,728	273,797	289,115	297,090	235,297	160,215	44,686	168,881	154,384
Desembarque	21,007	14,936	26,264	33,072	7,024	16,451	11,108	26,357	22,980	203,544	44,978	25,476
<b>Total da Carga (Toneladas)</b>	<b>396,819</b>	<b>350,893</b>	<b>436,270</b>	<b>490,703</b>	<b>341,949</b>	<b>337,153</b>	<b>349,619</b>	<b>342,094</b>	<b>313,184</b>	<b>327,888</b>	<b>259,224</b>	<b>205,075</b>

Fonte: Autoridades Angolanas.

A principal finalidade do porto e da base de fornecimento petroquímica do Kwanda é fornecer apoio logístico aos projectos de *Oil & Gas* ao largo e em terra. A base do Kwanda é crucial a esta indústria, tendo em conta que vários gigantes e fornecedores de serviços do sector exercem aqui a sua actividade. Estão previstos leilões de novos blocos no futuro, o que deverá resultar num aumento da actividade na base. De salientar que a Sonangol é um accionista da Kwanda Lda, sendo operadora da Base do Kwanda.

*A principal finalidade do porto é fornecer apoio logístico para os projectos de petróleo e gás*

Um novo terminal de passageiros e carga está actualmente em construção no Porto do Soyo, com o projecto quase em fase de conclusão e com um custo estimado de US\$ 70 milhões. O terminal visa fornecer um interface para pessoas, mercadorias e veículos a serem transportados na rota Luanda/Soyo/Cabinda. Serviria como rota marítima alternativa ligando as diversas províncias do país. O terminal foi desenhado para acomodar embarcações dos tipos catamarã e “RO RO” para o transporte de passageiros, carga, contentores e veículos.

*Um novo terminal de passageiros e carga no Porto do Soyo está quase concluído*

### 3.2.6 – Conclusão

Todos os portos de água profunda do país desempenham um papel fundamental em apoiar os objectivos do governo no desenvolvimento económico de Angola como país e o seu papel no continente Africano. O governo acredita que existe potencial para o sector privado financiar os novos projectos previstos para os próximos anos, onde os custos seriam partilhados (assumindo 50%-50%) entre o senhorio do porto (sector público) e o operador (sector privado ou público). O impacto ambiental do desenvolvimento das portos existentes seria baixo dado que isto teria lugar em áreas que já são afectadas pela actividade portuária enquanto que o impacto dos novos portos seria estudado em detalhe como parte do desenvolvimento do projecto.

*Todos os portos têm um papel muito importante no desenvolvimento económico do país e na sua integração com o continente Africano*

O envolvimento do sector privado poderá também tomar a forma de uma maior participação de privados nas actividades de estiva (carga de contentores, granel e convencional) nos portos de Luanda, Cabinda, Lobito e Namibe.

*Maior participação do sector privado nas actividades de estiva*

A tabela abaixo resume os projectos que fazem parte do plano de investimentos do Governo Angolano para o sector portuário nos próximos anos:

*Plano de investimento para o sector portuário*

PORTO	Descrição	Custos Estimados (US\$ milhões)	Potencial de financiamento do sector privado	Programação
Namibe	Melhoria da capacidade de descarga e carga do cais comercial do Porto de Namibe	36	50%	Curto-prazo
Namibe	Reabilitação do terminal de exploração de carga sólida de Porto Saco (Porto de Namibe)	n.d.	0% (o operador é o estado empresa)	Curto-prazo
Caio	Conclusão da Fase I do Porto de Caio	n.d.	0%	Curto-prazo
Luanda	Melhoria da capacidade de movimentação de contentores do Porto de Luanda (3 opções a serem avaliadas no estudo de viabilidade)	56-320	25-50% (o operador é 50-100% privado)	Médio-prazo
Soyo	Melhoramento do desenvolvimento do terminal de contentores do Porto de Soyo	45	0-50% (consoante a concessão do terminal público)	Médio-prazo
Dande	Desenvolvimento de novo porto marítimo de águas profundas em Barra de Dande	1,500 (estimativa do IMPA)	50%	Longo-prazo
Lobito	Expansão do terminal de contentores do Porto do Lobito	60	50%	Após 2038
Namibe	Expansão do cais comercial no Porto de Namibe	50	50%	Após 2038

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINSTRANS.

### 3.2.7 – O sector portuário Angolano em números

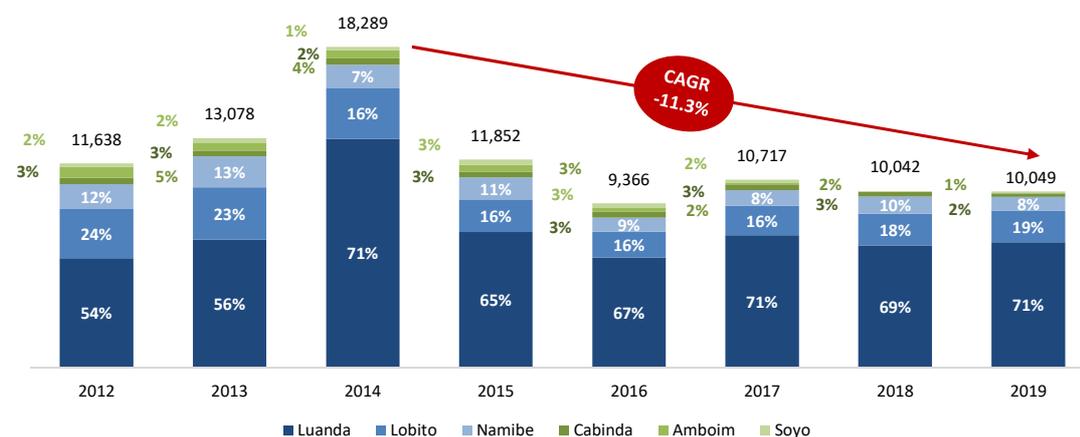
O volume de mercadorias movimentadas pelos portos em Angola tem vindo a diminuir progressivamente desde o ano de 2014 a uma taxa média anual de -11,3%.

*O volume de carga movimentada tem vindo a diminuir*

No passado mais recente, foi no ano de 2014 que o movimento de mercadorias nos portos de Angola atingiu o seu auge, atingindo um total de 18.289 milhares de toneladas, das quais 71% foram movimentadas no Porto de Luanda, 16% no Porto do Lobito, 7% no Porto do Namibe e os restantes 6% movimentadas entre os Portos de Cabinda, Soyo e Amboim.

*O volume atingiu um pico em 2014, com 71% do total da carga movimentada a ocorrer no Porto de Luanda*

#### EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DE ANGOLA (2012 A 2019)



Fonte: Gabinete de Estudos e Planeamento Estratégico, MINTRANS.

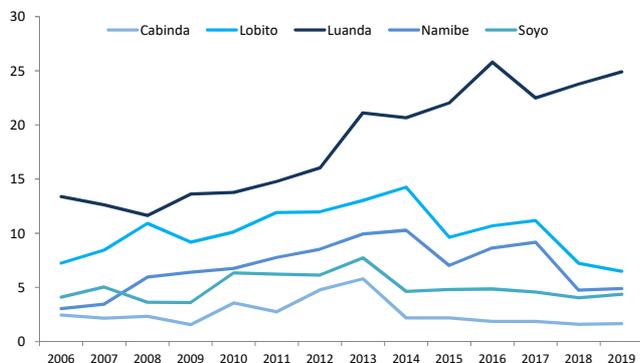
In 2019, the total volume of cargo handled in Angola reached 10,049 thousand tons, ficando inalterado face ao ano anterior. O Porto de Luanda registou um aumento de 3% enquanto que o Porto do Soyo viu uma forte recuperação depois de uma evolução bastante fraca em 2018. Isto significou que o Porto de Luanda, que continua a ser claramente o principal porto de entrada e saída de carga em Angola, teve uma quota ligeiramente mais alta do total da carga manuseada (71% vs. 69% em 2018). De salientar que Luanda tem mantido uma quota relativamente estável nos últimos três anos depois desta ter caído no período 2015-16. Também, os Portos do Lobito e Namibe, que em 2014 representavam 23% do total dos bens manuseados nos portos de Angola, foram responsáveis por perto de 26% do total de bens manuseados nos portos do país em 2019.

*Em 2019, o total da carga manuseada nos portos do país ficou praticamente inalterado face ao ano anterior*

Os últimos dados disponíveis referem-se ao primeiro semestre de 2020 e mostram que o Porto de Luanda tinha uma quota de 74,6% do total da carga manuseada no period, enquanto que a quota conjunta dos Portos do Lobito e do Namibe era de apenas 21%.

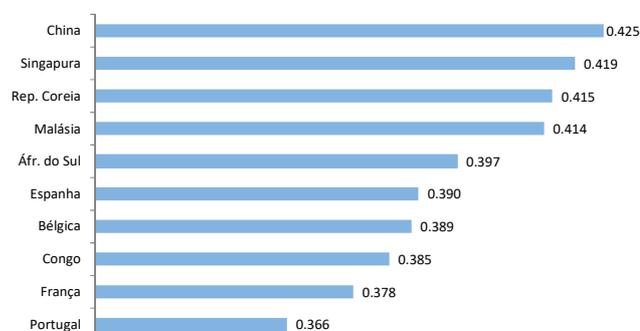
*A quota do Porto de Luanda aumentou para 74,6% na primeira metade de 2020*

#### ÍNDICE DE CONECTIVIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO – PORTOS ANGOLANOS\*



\*Máximo 2006=100 e Porto de Hong Kong como referência. Fonte: UNCTAD Stat.

#### ÍNDICE DE CONECTIVIDADE BILATERAL - 10 PRINCIPAIS PARCEIROS (2019)



Fonte: UNCTAD Stat.

Entretanto, conforme esperado, o Porto de Luanda é o porto do país com maior conectividade

*O Porto de Luanda é o*

ao resto do mundo, segundo o Índice de Conectividade do Transporte Marítimo calculado pela UNCTAD Stat. Este índice atingiu apenas 24,9 em 2019 (num máximo 2006=100 para o Porto de Hong Kong), ficando bastante acima do índice para o Porto do Lobito (6,5) e os outros portos do país (com índices abaixo dos 5).

*porto do país com maior conectividade ao resto do mundo*

A UNCTAD Stat também publica o Índice de Conectividade Bilateral, que dá uma indicação do nível de integração de dois países parceiros às redes de transporte marítimo. Este índice inclui indicadores como (1) o número de transbordos necessários para chegar do país A ao país B, (2) o número de ligações directas comuns aos dois países A e B, (3) o número de ligações comuns por dois parceiros com um transbordo, (4) o nível de concorrência nos serviços que ligam o país A ao país B e (5) a dimensão do maior navio na rota mais fraca que liga o país A ao país B. Também não é de surpreender que Angola está mais ligada à China do que qualquer outro país, com um índice de 0,425 (de um valor entre 0 e 1) em 2019, tendo em conta que a China é o principal parceiro comercial de Angola.

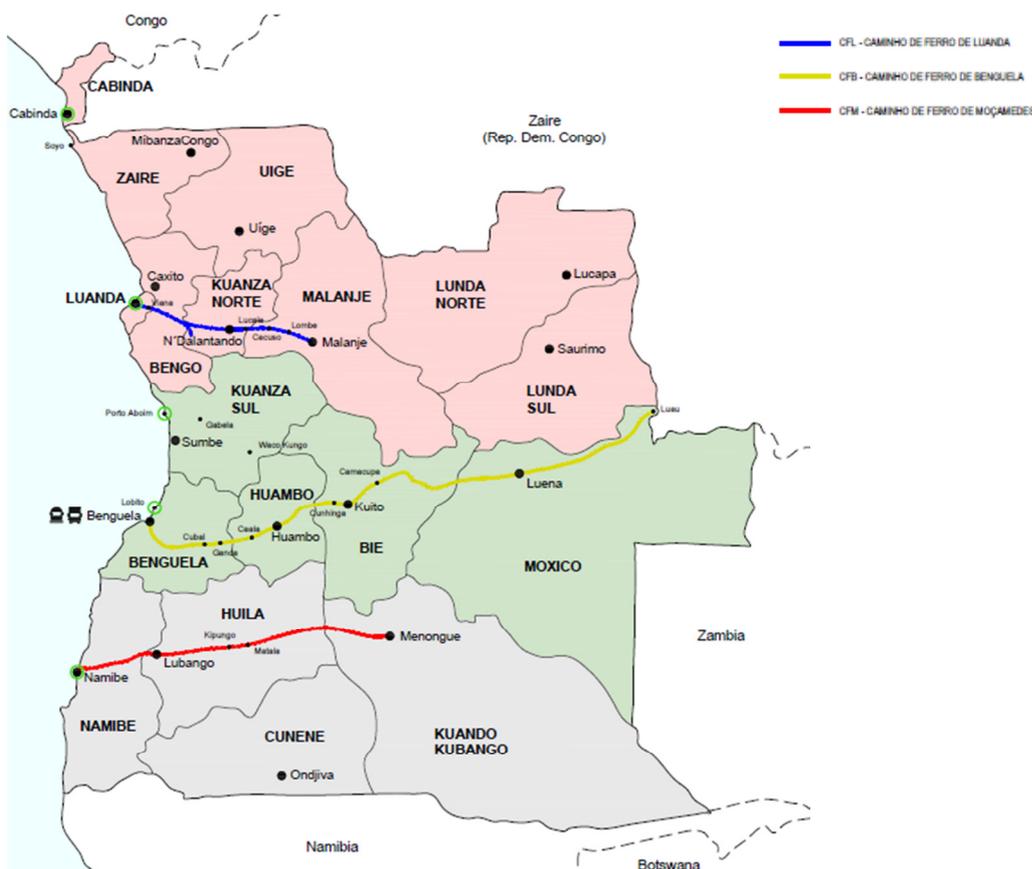
*Angola está mais integrada com a China do que qualquer outro país*

#### 4 – INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS EM ANGOLA

Angola tem três ferrovias geridas por empresas públicas com uma extensão total de cerca de 2.700km. Estas ferrovias desde a zona costeira para leste do país nos tempos coloniais, ligando os principais portos atlânticos do país (Luanda, Lobito e Namibe) para o *hinterland*. As três linhas estão desconectadas de cada uma e das ferrovias de países vizinhos, excepto o Caminho-de-Ferro de Benguela que liga Angola à RDC. O tráfego ferroviário é actualmente baixo enquanto que a sua operação não é rentável e requer subsídios do governo.

*Angola tem três ferrovias geridas por empresas públicas, com uma rede de mais de 2.700km*

##### INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E PORTUÁRIAS



Fonte: Eaglestone Securities.

O Caminho-de-Ferro de Luanda (CFL; 500km) liga Luanda à província de Malange. Esta linha está operacional na sua quase totalidade, permitindo o acesso ao Porto de Luanda. A CFL opera uma linha (55km) que liga o Zenza ao Dondo, que são cidades na província do Kwanza-Norte. Esta ferrovia é utilizada para o transporte de carga contentorizada desde o Porto de Luanda para o porto-seco do Porto de Viana. O CFL está focado no transporte de gasolina e gás para o Dondo e, também, de outros bens como cimento, materiais de construção, máquinas e veículos. Os comboios suburbanos de passageiros também circulam nesta linha, com as autoridades Angolanas a ambicionarem aumentar o número de passageiros que são transportados no serviço de comboios suburbanos de Bungo/Baia.

*O Caminho-de-Ferro de Luanda liga Luanda a Malange e tem uma extensão de 500km*

O Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB; 1.344km) liga o Lobito a Luau e às redes ferroviárias do sudoeste da RDC, Zâmbia e outras. A linha foi reabilitada em 2013 e está agora totalmente operacional. É maioritariamente usada para o transporte de minérios vindos da RDC e Zâmbia para serem exportados através do Porto do Lobito. O *hinterland* servido pelo CFB, também conhecido como Corredor do Lobito, liga e serve uma área de quase 360 mil km<sup>2</sup>, englobando 39 municípios com uma população de quase seis milhões de habitantes.

*O Caminho-de-Ferro de Benguela tem a rede mais extensa do país (1.344km)*

O Caminho-de-Ferro de Moçamedes (CFM; 856km) liga o Namibe à província de Kuando Kubango. Esta linha foi reabilitada e está operacional desde a segunda metade de 2012. É maioritariamente utilizada para o transporte de ferro vindo de Cassinga e para ser exportado através do Porto do Namibe.

*O Caminho-de-Ferro de Moçamedes (856km) está operacional desde a segunda metade de 2012*

A rede ferroviária é extremamente importante como meio para chegar ao interior do país, tendo em conta que as cidades e as zonas do interior têm ficado de fora dos desenvolvimentos que têm tido lugar nas zonas costeiras durante muitos anos. Sectores como agricultura e mineiro, que estão centralizados nas zonas do interior de Angola, irão com certeza beneficiar de um sistema ferroviário operacional. O transporte de importações (como equipamento e bens) para o interior também será mais facilitado.

*A rede ferroviária é muito importante como meio para chegar ao interior do país*

Os últimos dados disponíveis mostram que os três caminhos-de-ferro transportaram um total de pouco mais de um milhão de passageiros no primeiro semestre deste ano, enquanto que a carga transportada ficou pouco abaixo das 140 mil toneladas. O CFL transportou 45% do total de passageiros, com o CFB e o CFM a transportarem 33,9% e 21,1% do total, respectivamente. Em termos de carga, o CFM foi o que claramente transportou mais carga nos últimos anos (55,6% no primeiro semestre de 2020) e a carga transportada pelo CFL foi de 6,2% do total.

*O CFL transporta mais passageiros enquanto que o CFM é, de longe, onde é transportada mais carga*

PASSENGEIROS E CARGA							% do Total					
	2015	2016	2017	2018	2019	1S 2020	2015	2016	2017	2018	2019	1S 2020
<b>Passageiros Transportados</b>												
Caminho de Ferro de Luanda	3,471,106	2,802,557	1,459,833	1,431,583	1,660,981	489,236	80.7%	62.8%	47.5%	36.5%	40.5%	45.0%
Caminho de Ferro de Benguela	469,557	692,643	561,047	1,166,473	987,531	368,045	10.9%	15.5%	18.3%	29.8%	24.1%	33.9%
Caminho de Ferro de Moçâmedes	358,330	967,620	1,052,819	1,321,443	1,455,300	229,295	8.3%	21.7%	34.3%	33.7%	35.5%	21.1%
<b>Total</b>	<b>4,298,993</b>	<b>4,462,820</b>	<b>3,073,699</b>	<b>3,919,499</b>	<b>4,103,812</b>	<b>1,086,576</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>
<b>Carga Transportada (Toneladas)</b>												
Caminho de Ferro de Luanda	79,448	25,712	60,944	63,783	19,328	8,649	48.7%	23.4%	31.7%	17.6%	6.4%	6.2%
Caminho de Ferro de Benguela	29,225	23,802	30,708	98,066	124,936	53,358	17.9%	21.7%	16.0%	27.1%	41.3%	38.2%
Caminho de Ferro de Moçâmedes	54,447	60,375	100,478	200,167	158,028	77,676	33.4%	54.9%	52.3%	55.3%	52.3%	55.6%
<b>Total</b>	<b>163,120</b>	<b>109,889</b>	<b>192,130</b>	<b>362,016</b>	<b>302,291</b>	<b>139,683</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

Fonte: Autoridades Angolanas.

Entretanto, o governo está a planear criar em 2020-21 uma nova entidade chamada Companhia Ferroviária Nacional que terá a responsabilidade de gestão e manutenção da infraestrutura ferroviária do país. Isto levará à extinção das companhias mencionadas acima, sendo que as três serão integradas nesta nova entidade.

*O governo vai criar uma nova entidade para gerir as infraestruturas ferroviárias do país*

O objectivo estratégico das autoridades Angolanas é ligar as três ferrovias “horizontais” que existem actualmente com um corredor “vertical” desde o Soyo (na fronteira com a RDC) até ao Lubango, passando por Luanda e o Lobito. A criação de uma empresa de infraestruturas ferroviárias é o primeiro passo para gerir a totalidade do sistema ferroviário que será ligado por uma nova linha e que irá atravessar de norte a sul do país ao longo da linha costeira. Existe também um outro projecto para uma linha “vertical” mais dentro do *hinterland* para ligar Malanje ao Huambo e Menongue.

*O governo também pretende ligar as “três” linhas ferroviárias com um corredor “vertical” desde o Soyo até ao Lubango*

A nova entidade também irá permitir (como segundo passo) abrir a gestão ferroviária ao sector privado através da oferta de alguns dos seus serviços numa base de concessão. Contudo, uma eventual privatização do sistema ferroviário parece fora de questão, por enquanto, conforme demonstrado pelo facto deste não estar incluído no programa de privatizações do governo (PROPRIV) para o período 2019-22.

*A nova entidade vai permitir abrir o negócio da ferrovia ao sector privado*

As autoridades identificaram 13 novas potenciais ligações ferroviárias a serem construídas nos anos até (ou após) 2038. Prevê-se que as novas ligações venham a ter uma distância total um pouco superior a 8.000km e um custo total de US\$ 25,6 mil milhões, o que representa um plano ambicioso para o governo que permitiria a Angola ter uma das maiores redes ferroviárias em África e tornaria o país num verdadeiro eixo na região da SADC.

*O governo identificou 13 novas potenciais ligações ferroviárias a serem construídas nos anos até (ou após) 2038*

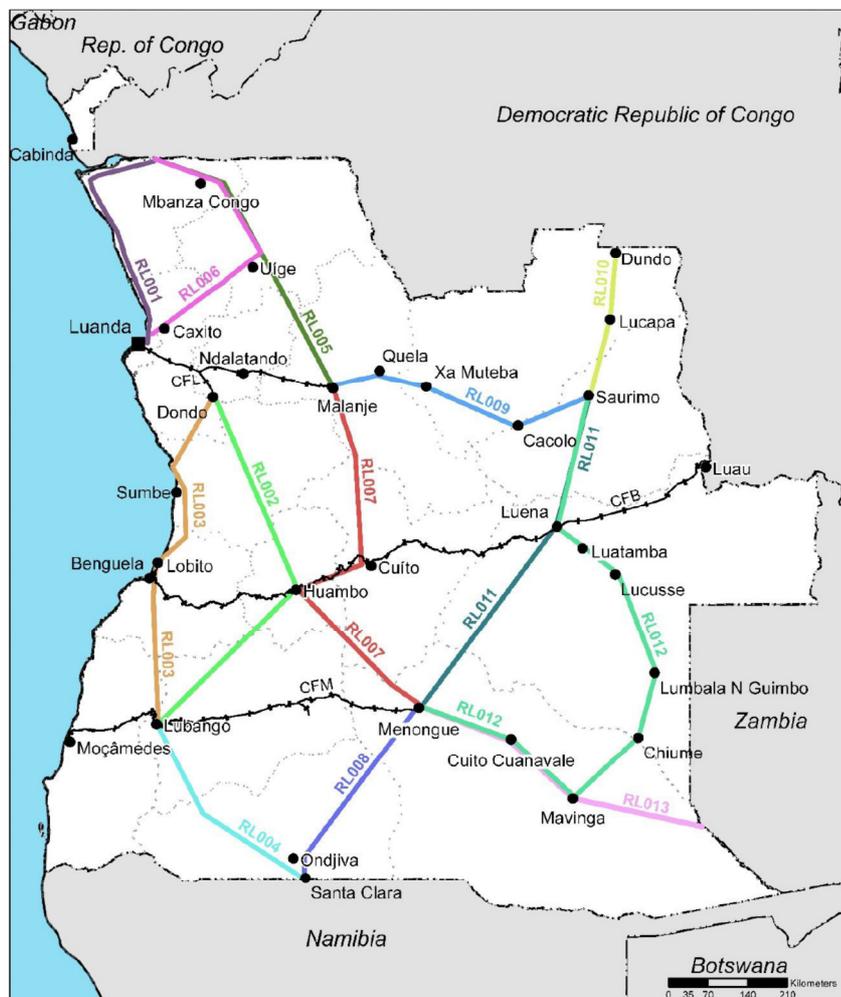
NOME DO PROJECTO	Distância (km)	Custo (US\$ mil milhões)	Prioridade Desempenho Económico
Corredor Costal Norte-Sul: RDC (Noqui), Soyo para Luanda	489	1.47	Curto-prazo
Corredor Costal Norte-Sul: Luanda (Dondo), Benguela para Lubango	689	2.41	Curto-prazo
Corredor Central Norte-Sul: RDC (Noqui), Uíge para Malanje	590	1.77	Médio-prazo
Corredor Central Norte-Sul: RDC (Noqui), Uíge para Luanda	554	1.66	Médio-prazo
Corredor Costal Norte-Sul: Luanda (Dondo), Huambo para Lubango	773	2.32	Médio-prazo
Corredor Costal Norte-Sul: Lubango para Namíbia (Santa Clara)	413	1.24	Médio-prazo
Corredor Leste: Malanje para Saurimo	513	1.54	Longo-prazo
Corredor Leste: RDC (Dundo) para Saurimo	302	0.91	Longo-prazo
Corredor Leste: Saurimo, Luena para Menongue (via locais indirectos)	1,258	4.49	Longo-prazo
Corredor Central Norte-Sul: Malanje, Huambo para Menongue	788	2.36	Após 2038
Corredor Central Norte-Sul: Menongue para Namíbia (Santa Clara)	406	1.22	Após 2038
Corredor Leste: Saurimo, Luena para Menongue (directo)	711	2.49	Após 2038
Corredor Leste: Menongue para Zâmbia Sul	582	1.75	Após 2038
<b>Total</b>	<b>8,068</b>	<b>25.63</b>	

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

O governo considera os seguintes critérios quando selecciona este tipo de projectos: (1) apoio à estratégia de desenvolvimento territorial; (2) potencial de financiamento por parte do sector privado; (3) fortalecimento das ligações regionais; (4) desenvolvimento económico; e (5) impacto ambiental. Em particular, os projectos foram inicialmente ordenados em termos do seu impacto no desenvolvimento económico. A prioridade de curto-prazo está relacionada com os primeiros cinco anos do projecto (até 2023), de médio-prazo entre o sexto ano e o 11º ano (até 2028), de longo-prazo até 2038 e depois de 2038 são os projectos com pior impacto em termos de desenvolvimento económico.

*Foram considerados alguns critérios de selecção dos projectos*

**PROJECTOS DE INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS**



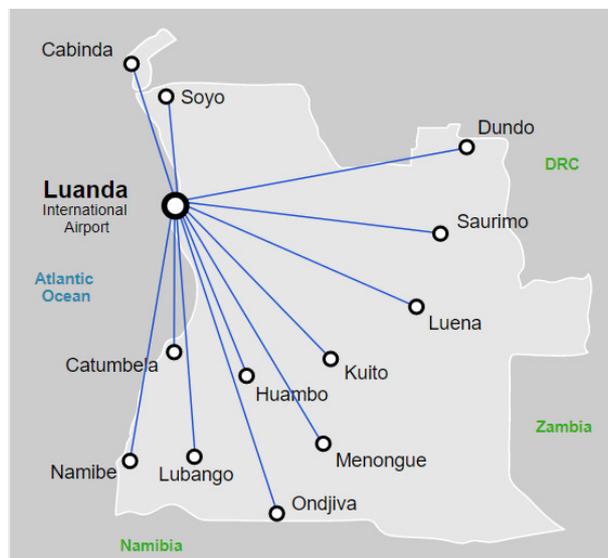
Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

## 5 – INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS EM ANGOLA

O principal aeroporto internacional de Angola está localizado em Luanda e é servido por várias companhias aéreas internacionais e regionais. Voos de e para Portugal e Brasil são bastante frequentes e reflectem as ligações culturais entre estes países. O terminal internacional no Aeroporto de Luanda foi remodelado em 2010 antes da Taça das Nações Africanas, que teve lugar em Angola.

*O principal aeroporto internacional está localizado em Luanda*

## VOOS DOMÉSTICOS DESDE O AEROPORTO INTERNACIONAL DE LUANDA\*



\*O Aeroporto de Luau (que não figura no mapa e está localizado a 440km de Luanda) está praticamente inoperacional tendo em conta que apenas serve 4-6 voos militares por mês. Fonte: Aeroporto Internacional de Luanda.

Diversos aeroportos provinciais também foram renovados, ou estão em processo de renovação, conforme descrito na próxima página do relatório. O reinício dos trabalhos de construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda (NAIL) também estavam previstos para o final de 2019, com o governo a dizer na altura que não faltavam muitos trabalhos de engenharia até à sua conclusão que iria permitir avançar para a fase de certificação do projecto. Contudo, as autoridades Angolanas ainda não se comprometem com uma possível dada de abertura para o NAIL, o que aumenta a incerteza em relação a quanto mais tempo ainda vai faltar até que o novo aeroporto se torne uma realidade.

*Ainda não há uma data oficial para a abertura do Novo Aeroporto Internacional de Luanda*

Os últimos dados disponíveis da ENANA (o regulador dos aeroportos e da navegação aérea em Angola) mostram que o número total de voos domésticos e internacionais continuou a cair em 2019 enquanto que a procura de passageiros por aeroportos nacionais permanece relativamente baixa quando comparada com há uns anos atrás. Em particular, o número de voos (domésticos e internacionais) foi de 66.714 durante o ano de 2019, com 54% destes voos a ocorrerem no Aeroporto de Luanda, enquanto que o número de passageiros atingiu um total de 3,57 milhões no mesmo período (70% em Luanda).

*A procura dos passageiros por aeroportos em Angola permanece baixa*

AEROPORTOS	Número de Voos (Domésticos + Internacionais)						Número de Passageiros					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Cabinda	26,084	24,152	12,270	11,194	9,179	7,520	492,121	396,653	288,584	303,931	335,568	380,901
Catumbela	3,303	2,883	2,726	3,169	3,465	2,594	160,684	150,438	139,247	177,373	188,793	135,515
Dundo (1)	876	0	8	578	968	1,152	12,693	0	63	14,320	40,318	61,037
Huambo (1)	2,653	2,682	1,646	2,172	1,418	1,512	64,817	70,843	66,442	87,471	77,101	61,516
Luanda	63,842	54,772	43,234	38,909	35,304	36,023	2,900,702	2,692,038	2,490,313	2,405,946	2,515,118	2,494,991
Lubango	5,958	4,545	4,296	3,986	3,737	3,756	132,699	111,002	109,122	125,314	131,347	136,452
Luena (1)	2,344	2,572	1,473	1,535	1,150	1,443	87,603	64,912	43,679	53,511	40,476	48,672
Malange (1)	1,099	1,240	691	698	1,057	1,175	5,506	3,414	1,398	1,686	7,253	6,072
Menongue (1)	5,159	2,904	2,591	1,779	1,056	921	41,924	27,354	27,392	32,181	23,523	22,671
Namibe (1)	1,792	1,223	946	1,202	973	932	49,429	38,764	33,948	38,025	34,215	31,471
Ondjiva (1)	2,645	1,459	1,308	1,060	64	664	97,228	88,191	28,068	32,672	28,646	26,377
Saurimo (1)	3,034	1,510	1,406	1,506	4	2,476	46,014	42,646	51,726	92,322	48,620	70,263
Soyo (1)	14,828	11,143	7,760	6,346	1,202	3,653	175,185	142,576	142,532	125,740	89,544	71,346
Outros (1)	5,441	5,649	3,997	3,311	7,923	2,893	35,845	44,469	34,312	34,657	18,843	26,624
<b>Total</b>	<b>139,058</b>	<b>116,734</b>	<b>84,352</b>	<b>77,445</b>	<b>67,500</b>	<b>66,714</b>	<b>4,302,450</b>	<b>3,873,300</b>	<b>3,456,826</b>	<b>3,525,149</b>	<b>3,579,365</b>	<b>3,573,908</b>

(1) Número de voos em 2019 anualizado com base nos dados de Janeiro a Novembro. Fonte: ENANA.

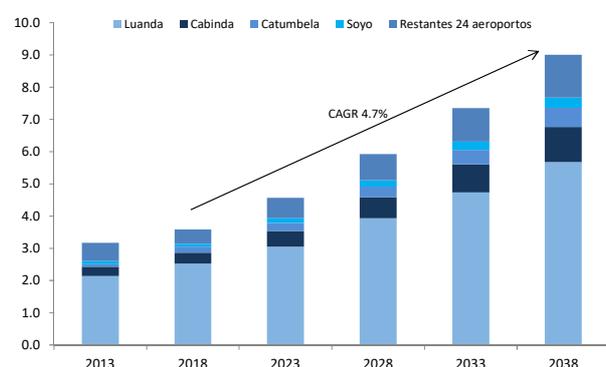
As autoridades Angolanas acreditam que parte da razão para a escassa procura por viagens de avião deve-se ao baixo rendimento disponível da maior parte da população e ao elevado preço dos bilhetes. Também existe um número limitado de ligações entre os aeroportos provinciais, já que a maior parte do tráfego aéreo está concentrado em Luanda. A fraca procura por viagens de avião representa um elevado encargo às contas públicas de Angola devido ao seu elevado custo e receitas limitadas.

*A fraca procura por viagens de avião é explicada pelo baixo rendimento disponível da maior parte da população*

As últimas previsões sobre a procura de passageiros sugere que esta deverá crescer a um ritmo de 4,7% ao ano no período 2018-38. Estas previsões incluem a procura de passageiros nos novos aeroportos internacionais de Cabinda e Catumbela. As estimativas assumem que a quota de mercado do Aeroporto de Luanda em termos de procura de passageiros cairá de 70,3% em 2018 para 63,1% no final do período. Os aeroportos que deverão beneficiar mais com o menor crescimento na procura de passageiros no Aeroporto de Luanda são Cabinda, Catumbela e Soyo, que deverão ver o número de passageiros quase triplicar enquanto que Luanda deverá registar mais do dobro no seu número de passageiros.

*A procura de passageiros deverá crescer a um ritmo de 4,7% ao ano durante 2018-38*

**PREVISÕES DE PASSAGEIROS (MILHÕES)**



PASSAGEIROS	Milhões		Quota de Mercado	
	2018	2038	2018	2038
Luanda	2.52	5.68	70.3%	63.1%
Cabinda	0.34	1.09	9.4%	12.1%
Catumbela	0.19	0.59	5.3%	6.5%
Soyo	0.09	0.32	2.4%	3.5%
Outros 24 aeroportos	0.45	1.33	12.6%	14.7%
<b>Total</b>	<b>3.58</b>	<b>9.00</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

As autoridades estão actualmente a proceder a trabalhos de reabilitação e expansão em vários aeroportos em Angola. Isto inclui trabalhos (1) nos terminais de passageiros e de carga, (2) nas zonas de estacionamento das aeronaves e (3) nas pistas paralelas. Conforme descrito abaixo, os trabalhos de expansão nos terminais de passageiros na maioria dos aeroportos estão previstos estar concluídos até 2023 e, também, as zonas de estacionamento das aeronaves dos aeroportos de Luanda e Soyo. Os trabalhos de expansão dos terminais de carga do NAIL e do Aeroporto de Cabinda deverão estar concluídos até 2028 e 2033, respectivamente, com este último a ver também concluído os trabalhos na pista paralela até 2028.

*Trabalhos de reabilitação e expansão estão actualmente a ser feitos em vários aeroportos*

AEROPORTOS	Terminal de Passageiros		Terminal de Carga		Pátio de Aeronaves		Pistas Paralelas	
	Expansão (m <sup>2</sup> )	Prazo	Expansão (m <sup>2</sup> )	Prazo	Expansão (m <sup>2</sup> )	Prazo	Comprimento x Largura (m)	Prazo
Cabinda			300	Até 2033			1,750 x 25	Até 2028
Catumbela	5,000	Até 2023						
Huambo	1,050	Até 2023						
4 Fevereiro (Internacional)	1,750	Até 2023						
4 Fevereiro (Doméstico)	4,900	Até 2023						
NAIL (1)			5,200	Até 2028				
Lubango	2,100	Até 2023						
Luapa	660	Até 2023			1,100	Até 2023		
Soyo	150	Até 2023			2,750	Até 2023		

(1) Novo Aeroporto Internacional de Luanda. Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

O objectivo é fortalecer as ligações regionais e o papel económico de Angola no continente Africano, algo que seria facilitado através do aumento da capacidade destes aeroportos. Em particular, os planos de expansão do Aeroporto de Catumbela seriam feitos especificamente para acomodar voos internacionais.

*O objectivo é fortalecer as ligações regionais e o papel económico de Angola*

O governo identificou também cinco potenciais novos aeroportos (enumerados na tabela em baixo) que sofreriam trabalhos de renovação e seriam convertidos de aeródromos já existentes localizados em Cahama, Rivungo, Mavinga, Matala e Sumbe. Isto ajudaria a apoiar a estratégia de desenvolvimento do território Angolano ao dar acesso a áreas remotas do país (Rivungo e

*O governo identificou cinco potenciais novos aeroportos*

Mavinga) e a descentralizar a actividade económica (Cahama, Matala e Sumbe). Dito isto, pelo menos dois critérios para estes potenciais novos aeroportos foram definidos pelas autoridades, nomeadamente que a procura de passageiros teria que ser pelo menos de 40.000 e que teria que estar localizado fora de um raio de 100km de outro aeroporto ou aeródromo com tráfego considerável.

AEROPORTOS	Terminal Passageiros	Páteo das Aeronaves	Pista de Decolagem			
	(m2)	(m2)	Superfície	Comprimento (m)	Largura (m)	Área (m2)
Cahama (Cunene)	500	7,000	Asfalto	1,850	23	42,550
Rivungo (Quando Cubango)	300	1,100	Terra / Cascalho	1,850	23	42,550
Mavinga (Quando Cubango)	300	1,100	Terra / Cascalho	1,850	23	42,550
Matala (Huíla)	1,100	13,000	Asfalto	1,850	23	42,550
Sumbe (Cuanza Sul)	1,200	6,300	Asfalto	950	19	18,050

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS

O governo acredita que será difícil atrair financiamento do sector privado para os planos de expansão da maioria dos aeroportos já existentes. As únicas excepções poderão ser os novos terminais previstos para os aeroportos de Catumbela e Lucapa e a expansão do terminal de carga previsto para o NAIL. Os novos potenciais aeroportos seriam também maioritariamente financiados pelo sector público, possivelmente exceptuando a modernização das aérodromos de Sumbe e Matala.

*Os planos de expansão dos aeroportos existentes e a modernização dos aérodromos existentes seriam maioritariamente financiados pelo governo*

INVESTIMENTOS				
Aeroporto	Descrição	Custo Estimado (US\$ milhões)	Potencial de Financiamento do Sector Privado	Programa
Catumbela	Expansão do terminal de passageiros	27.3	Pode atrair algum financiamento privado	Curto-prazo
Huambo	Expansão do terminal de passageiros	5.7	Provável ser financiado pelo Governo	Curto-prazo
Luanda (existente)	Expansão dos terminais de passageiros domésticos e internacionais	36.3	Provável ser financiado pelo Governo	Curto-prazo
Luabango	Expansão do terminal de passageiros	11.4	Provável ser financiado pelo Governo	Curto-prazo
Lucapa	Operacionalização de baixo custo do aeródromo	8.6	Pode atrair algum financiamento privado	Curto-prazo
Soyo	Expansão do terminal de passageiros e da pista de pouso/decolagem	1.4	Provável ser financiado pelo Governo	Curto-prazo
Rivungo	Operacionalização de baixo custo do aeródromo	7.9	Provável ser financiado pelo Governo	Curto-prazo
Mavinga	Operacionalização de baixo custo do aeródromo	6.2	Provável ser financiado pelo Governo	Curto-prazo
NAIL	Expansão do terminal de carga	25.4	Pode atrair algum financiamento privado	Médio-prazo
Cabinda	Construção de uma pista paralela de rolagem	9.5	Provável ser financiado pelo Governo	Médio-prazo
Matala	Operacionalização de baixo custo do aeródromo	14.3	Pode atrair algum financiamento privado	Médio-prazo
Cabinda	Expansão do terminal de carga	0.7	Provável ser financiado pelo Governo	Longo-prazo
Cahama	Operacionalização de baixo custo do aeródromo	8.8	Provável ser financiado pelo Governo	Longo-prazo
Sumbe	Operacionalização de baixo custo do aeródromo	11.3	Pode atrair algum financiamento privado	Longo-prazo

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS

O investimento previsto para as infraestruturas aeroportuárias de Angola poderia atingir quase US\$ 175 milhões. A maioria destes investimentos teria lugar no curto-prazo (60% do total) e, destes, a maior parte seria alocada à expansão da capacidade dos aeroportos existentes (47% do total), conforme descrito abaixo.

*O total do investimento em infraestruturas aeroportuárias poderia chegar a quase US\$ 175 milhões*

INVESTIMENTOS			
US\$ Milhões	Expansão da Capacidades dos Aeroportos Existentes	Operacionalização de Aérodromos	Total
Curto-prazo	82.1	22.7	104.8
Médio-prazo	34.9	14.3	49.2
Longo-prazo	0.7	20.1	20.8
<b>Total</b>	<b>117.7</b>	<b>57.1</b>	<b>174.8</b>

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS

As autoridades Angolanas também têm vindo a implementar reformas no sector da aviação civil do país. Estas reformas têm levado a progressos significativos em termos da adaptação do enquadramento legal existente às melhores práticas internacionais, bem como à especialização das entidades que fornecem actualmente serviços ao sector. O governo anunciou um plano estratégico global definindo um conjunto de directrizes de desenvolvimento com o objectivo de modernizar, reforçar a segurança e melhorar a qualidade do serviço do sector da aviação civil.

*O governo tem vindo a reformar o sector da aviação civil do país*

Em particular, estas directrizes incluem a liberalização do espaço aéreo nacional (no âmbito do projecto do *Single African Air Transport Market*) que visa o aprofundamento da agenda de integração económica no continente Africano. A abertura do espaço aéreo Angolano resultaria numa maior concorrência para a empresa transportadora nacional TAAG, o que obrigará à

*Também definiu várias directrizes para o sector*

elaboração de um novo conceito estratégico e modelo de gestão específico para a companhia que garanta a sua relevância no mercado Angolano e a sua sustentabilidade económico-financeira.

Outras linhas estratégicas de desenvolvimento para o sector aeroportuário do país incluem (1) a revisão do contexto legal e regulatório (em conformidade com as normas definidas pelo ICAO e IATA), (2) uma estratégia para os diferentes segmentos de aeroportos e aeródromos, (3) a evolução na atracção e dinamização de rotas, (4) a definição de uma visão estratégica para o negócio não-aviação, (5) a adequação do quadro tarifário de actividades reguladas e não reguladas, (6) a modernização das restantes entidades chaves do sector (ANAC, ANIPAA e ENNA) e (7) a definição do modelo de privatização da concessionária (SGA, SA) através da venda de uma participação maioritária a investidores privados, que preferencialmente serão operadores internacionais de aeroportos com experiência consolidada no sector.

*Estas linhas estratégicas incluem a definição do modelo de privatização da concessionária do sector aeroportuário*

## 6 – INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS EM ANGOLA

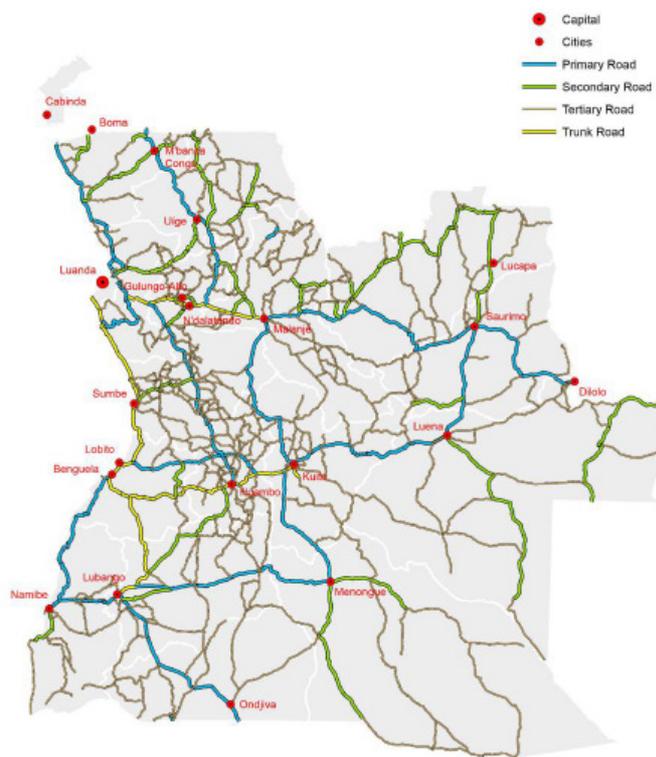
Angola tem investido um montante muito significativo na reconstrução das suas infraestruturas rodoviárias desde o fim da Guerra Civil em 2002. Em particular, as contas públicas mostram que os gastos em estradas e pontes atingiram um valor estimado de US\$ 27,5 mil milhões no período 2002-18, ou seja, uma média anual de US\$ 1,6 mil milhões. Isto torna Angola num dos países em África que mais gastou nas suas infraestruturas rodoviárias.

Angola tem uma rede de estradas bastante extensa, cobrindo uma distância total de cerca de 76.000km. Contudo, as infraestruturas rodoviárias do país continuam em relativo mau estado. A maior parte do tráfego está concentrado na área à volta de Luanda, mas os níveis gerais de tráfego são relativamente baixos. A condição inadequada das estradas causada por vários anos de destruição e falta de manutenção é um dos factores que contribuem para os níveis reduzidos de tráfego.

*Angola é um dos países Africanos que mais gastou nas suas infraestruturas rodoviárias*

*As infraestruturas rodoviárias permanecem em condições relativamente más*

### REDE RODOVIÁRIA (CLASSE 1, CLASSE 2 E CLASSE 3)



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Um estudo realizado em 2017 mostrou que 57% da rede de estradas do país era em terra batida, 27% era em asfalto e 16% estava em construção. O estudo mostrou também que 45% da infraestrutura rodoviária permanecia em estado crítico ou degradado enquanto que 18% estava em condições razoáveis ou boas e o resto era desconhecido.

*Um estudo de 2017 mostra que 45% da rede de estradas estava em estado crítico ou degradado*

Em termos de integração regional, o principal corredor rodoviário internacional liga Angola à RDC e à Zâmbia. No entanto, a qualidade da estrada nesse corredor continua relativamente má, o que dificulta a ligação regional à área económica da SADC. Esta situação impede também o desenvolvimento do comércio regional com países vizinhos e limita a utilização dos Portos de Luanda e Lobito por parte destes países.

*A qualidade dos corredores rodoviários também continua má, dificultando a ligação regional*

O Programa de Manutenção das Infraestruturas Rodoviárias (PRIR) do governo tem resultado em mais de 13.232km da rede de estradas fundamentais terem sido asfaltadas desde 2011. De acordo com o INEA, os trabalhos para asfaltar mais 7.620km estão já em fase de assinatura de contrato ou já tiveram início.

*Mais de 13.232km da rede de estradas fundamentais do país foram asfaltadas desde 2011*

REDE RODOVIÁRIA – ESTADO E CONDIÇÃO



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

O governo divulgou também informação sobre a situação actual das estradas que ligam os principais corredores a países da SADC. Os Corredores 1 e 4 estão quase todos pavimentados (95% ou mais) enquanto que o Corredor 2 está em 74%. Contudo, o Corredor 3, que em conjunto com o Corredor 1 faz parte da Rede de Autoestradas Transafricana, está bastante longe de ser totalmente asfaltado (45%). Conforme referido acima, estes corredores continuam em relativo mau estado, sendo necessário trabalhos de reabilitação e/ou manutenção.

*Condições actuais das estradas que ligam os principais corredores rodoviários de Angola a países da SADC*

CORREDOR RODOVIÁRIO	Distância (km)	Pavimentado (%)
Corredor 1: Norte-Sul	1,812	95%
Corredor 2: Luanda-Soyo-Cabinda (Angola, Congo Brazaville, RDC)	539	74%
Corredor 3: Lobito (Angola, RDC, Zâmbia)	1,206	45%
Corredor 4: Malanje (Angola, RDC)	1,155	97%
Corredor 5: Namibe (Angola, Namibia, Botswana, Zâmbia)	1,502	56%

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

CORREDORES RODOVIÁRIOS DA SADC



Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Neste contexto, as autoridades Angolanas definiram três conjuntos de objectivos para o sector das infraestruturas rodoviárias. Estes incluem objectivos de curto-prazo, médio a longo-prazo e longo-prazo. Em particular, as metas de curto-prazo incluem (1) melhorar e desenvolver a rede rodoviária existente, (2) garantir ligações às capitais de província, principais cidades e centros de actividade económica em Angola e (3) preservar os activos rodoviários existentes através da sua manutenção periódica e eficiente. As metas de médio a longo-prazo incluem fortalecer a economia do país através da construção de uma rede rodoviária estratégica. Esta rede garantirá a ligação a países vizinhos, bem como aos principais centros de actividade económica de Angola. E as metas de longo-prazo incluem a construção de uma rede de autoestradas, sujeita ao crescimento da procura e ao financiamento do sector privado.

*O governo definiu vários objectivos para o sector das infraestruturas rodoviárias do país*

Em termos dos objectivos de curto-prazo, o governo pretende concluir os actuais projectos no país, nomeadamente os que afectam a rede rodoviária fundamental. As autoridades também prevêem criar um sistema de gestão rodoviária que permita ajudar a decidir sobre a construção de uma nova estrada, a sua reparação, substituição ou melhoria, bem como decidir quando, onde, como e porque é que isto é feito. Finalmente, o governo prevê instalar estações de pesagem em toda a rede rodoviária para ajudar a reduzir a degradação do pavimento devido ao excesso de carga.

*Os objectivos de curto-prazo incluem a conclusão dos actuais projectos, a criação de um novo sistema de gestão rodoviária e instalação de estações de pesagem*

Entretanto, os objectivos de médio e longo-prazo incluem a reabilitação de cerca de 8.000km de estradas no país, conforme detalhado na tabela e no mapa abaixo.

*O objectivo de reabilitar mais de 8.000km de estradas*

**REABILITAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA FUNDAMENTAL\***

SECCÃO/TROÇO	Nome da Estrada	Comprimento (kms)
Luanda x Benguela	EN100	540
Luanda x Soyo	EN100	483
Luanda x Malanje	EN230	381
Benguela x Namibe	EN100	403
Maria Teresa x Dondo x Waku	EN120	489
Kungo x Huambo	EN260	343
Huambo x Benguela	EN120 / EN354	487
Huambo x Lubango	EN105 / EN260	358
Lubango x Benguela	EN280	188
Lubango x Namibe	EN230	564
Malanje x Saurimo	EN250	317
Luau x Saurimo	EN250	413
Kuito x Luena	EN140	322
Kuito x Menongue	EN280	508
Lubango x Ondjiva	EN105 / EN260	382
N'dalatando x Kidompala	EN250	260
Lucusse x fronteira com a Zâmbia	EN180	760
Lucusse x Luiana	EN280	120
Maninga x EN180	EN240	265
Saurimo x Luena		
<b>Total</b>		<b>8,086</b>

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.



\*Plano proposto a amarelo. Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

A reabilitação da rede rodoviária fundamental é o programa mais importante para o sector dos transportes Angolano, tendo em conta que apoia os objectivos do governo de desenvolvimento social e económico, bem como integra o país no resto do continente. Como tal, os principais critérios propostos pelo governo de modo a priorizar estes projectos de investimento incluem (1) permitir o acesso durante todo o ano a áreas menos desenvolvidas promovendo a equidade de integração e desenvolvimento, (2) reforçar o papel de Angola na região através do melhoramento da principal rede rodoviária para a zona da SADC e (3) melhorar as condições das estradas.

*Reabilitar a rede rodoviária é o programa mais importante para o sector dos transportes*

PROGRAMAS PRIORITÁRIOS (US\$ MIL MILHÕES)	Corredores Prioritários da SADC	Outros	Total
Médio-prazo	3,2	5,4	8,6
Longo-prazo	3,2	8,2	11,4

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

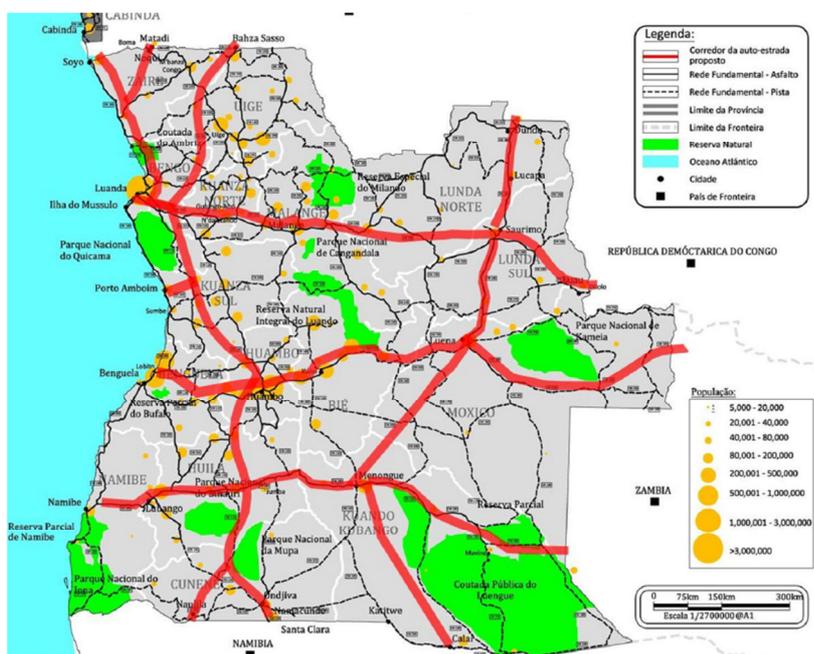
Finalmente, o governo tem como objectivo de longo-prazo a possibilidade de vir a construir uma auto-estrada em Angola que permita a ligação de (1) centros populacionais, (2) locais de recursos minerais e (3) áreas de recursos agrícolas, silvicultura e pecuária. De salientar que as regiões mais populacionais de Angola encontram-se na parte ocidental do país, nomeadamente nas cidades de Luanda, Huambo e Benguela. A produção de recursos minerais também tem lugar na parte ocidental. O ouro tem sido extraído na província de Cabinda enquanto que os diamantes são extraídos em Lunda Norte e Lunda Sul. O gás natural é transformado em LNG no Soyo. Entretanto, a maior parte da actividade agrícola tem lugar no Huambo, Huíla, Benguela, Cuando Cubango, Cuanza Norte e Malange. As principais florestas de Angola estão no Huambo, Benguela, Cuando Cubango e Cuanza Sul enquanto que a produção pecuária é feita no Cuando Cubango e Moxico.

*O objectivo de longo-prazo passa pela construção de uma rede de auto-estradas em Angola*

Com as actuais projecções de tráfego, o plano de construir uma rede de auto-estradas parece ser pouco viável nos próximos anos sem subsídios à construção ou um mecanismo de pagamento por disponibilidade. O governo acredita que este plano deve ser financiado pelo sector privado.

*O governo acredita que a rede de auto-estradas devia ser financiada pelo sector privado*

**CORREDOR DE AUTO-ESTRADA PROPOSTO\***



\*A vermelho. Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Estas ligações foram propostas para o Plano Director Nacional do Sector dos Transportes:

Corredor	Distância (km)	Custo (US\$ mil milhões)	Importância
Luanda - Malanje	380	1,98	Esta secção liga Luanda à parte este do país, servindo as áreas interiores até à cidade de Malanje, é parte do corredor de Malanje
Malanje - Saurimo	520	3,12	Esta secção liga Malanje à parte este do país, servindo as áreas interiores até à cidade de Saurimo, faz parte do corredor de Malanje
Benguela - Huambo	270	1,6	Esta secção liga Benguela e Lobito ao Huambo, segunda importante aglomeração em Angola. Também faz parte do corredor do Lobito e do leste-oeste TAH 9, ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Índico
Huambo - Kuito - Luena	495	2,97	Esta secção liga o Huambo à parte este do país, servindo as áreas interiores através do Kuito e do Luena. Também faz parte do corredor do Lobito e do leste-oeste TAH 9, ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Índico
Namibe - Menongue	535	3,21	Esta secção faz parte do corredor do Namibe que liga o Namibe à fronteira este e serve a cidade do Lubango
Border to the north (Soyo e Noqui) - Luanda	410	2,45	Este corredor liga Luanda à fronteira norte do Soyo. Em última análise, serve o elo terrestre com a travessia de Cabinda através do Congo
Border to the north (Maquela do Zombo) - Luanda	508	3,05	Esta secção faz parte do alinhamento que servirá a autoestrada Transafricana 3 (TAH 3), a autoestrada Norte-Sul, Tripoli-Windhoek - (Cidade do Cabo). Também liga Luanda indirectamente à fronteira no norte em Maquela do Zombo
Luanda - Huambo	490	2,94	Esta secção faz parte do alinhamento que servirá a autoestrada Transafricana 3 (TAH 3), a autoestrada Norte-Sul, Tripoli-Windhoek - (Cidade do Cabo). Também liga Luanda aos aglomerados do interior, principalmente a maior cidade do Huambo
Huambo - H3-1	270	1,62	Esta secção faz parte do alinhamento que servirá a autoestrada Transafricana 3 (TAH 3), a autoestrada Norte-Sul, Tripoli-Windhoek - (Cidade do Cabo). Também liga o Huambo, e indirectamente Luanda, ao Namibe e a Menongue através da autoestrada H3-1

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

## 7 – PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO EM ANGOLA

Uma plataforma logística é uma área definida onde são realizadas actividades relacionadas com transporte, logística e a distribuição de carga por vários operadores. A própria plataforma logística pode ser dirigida por uma única entidade, pública ou privada ou empreendimento conjunto, equipada com todos os recursos para realizar estas actividades. Alguns dos benefícios das plataformas incluem (1) custos inferiores de transporte, (2) serviços de frete mais rápidos, fiáveis e previsíveis, (3) despesas de congestionamento reduzidas, (4) crescimento económico regional, (5) geração de emprego e (6) redução de emissões e resíduos. Os benefícios resultam do facto destas plataformas fornecerem (1) maiores economias de escala, (2) utilização mais optimizada da frota de transporte, (3) especialização em transferência de carga e (4) diversificação de rendimentos através de negócios complementares.

*Benefícios das plataformas logísticas*

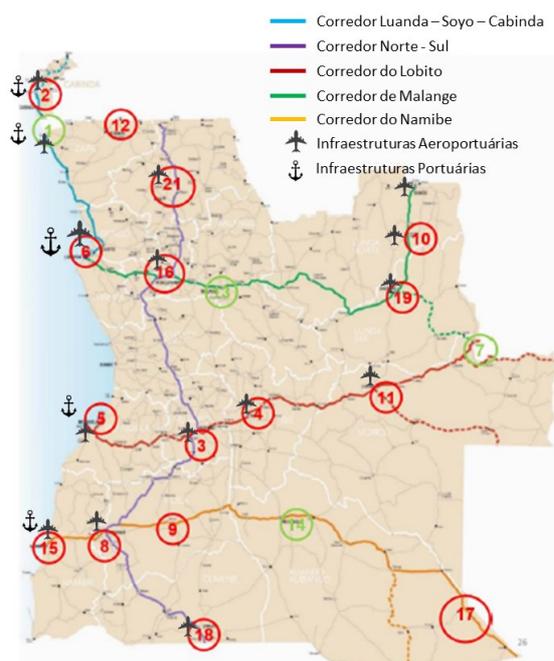
O governo acredita que a rede de plataformas logísticas de Angola é fundamental para apoiar a alavancagem e diversificação económica do país, nomeadamente ao facilitar o transporte e as operações logísticas que assim irão reduzir os custos. Contudo, estas plataformas logísticas têm que ser necessariamente viáveis do ponto de vista financeiro e ter o apoio da infraestrutura de transporte existente ou planeada.

*Uma rede de plataformas logísticas é crucial para apoiar a alavancagem e diversificação económica de Angola*

A última informação disponível indica que existem 17 locais que já foram identificados pelas autoridades Angolanas e que estão a ser analisados como locais potenciais para plataformas logísticas. Mais quatro localizações já foram confirmadas, incluindo o Soyo (que já se encontra em construção), Malange, Luau e Menongue. O governo prevê que as 21 plataformas logísticas estejam operacionais até 2038 e terão uma dimensão inferior a 30 hectares.

*O governo identificou um total de 21 potenciais locais para as plataformas logísticas*

### REDE NACIONAL DE INFRAESTRUTURAS



PLATAFORMA LOGÍSTICA	Província	Número
Plataforma Logística do Soyo	Zaire	1
Plataforma Logística de Cabinda	Cabinda	2
Plataforma Logística do Huambo	Huambo	3
Plataforma Logística do Cuíto	Bié	4
Plataforma Logística do Lobito	Benguela	5
Plataforma Logística de Luanda	Luanda	6
Plataforma Logística do Luau	Moxico	7
Plataforma Logística do Lubango	Huíla	8
Plataforma Logística da Matala	Huíla	9
Plataforma Logística do Lucapa	Lunda Norte	10
Plataforma Logística do Luena	Moxico	11
Plat. Logística do M'Banza Congo	Zaire	12
Plataforma Logística de Malanje	Malanje	13
Plataforma Logística do Menongue	Cuando Cubango	14
Plataforma Logística de Namibe	Namibe	15
Plataforma Logística de N'Dalatando	Cuanza Norte	16
Plataforma Logística do Sudeste	Cuando Cubango	17
Plataforma Logística da Ondjiva	Cunene	18
Plataforma Logística do Saurimo	Lunda Sul	19
Plat. Logística da Central de Benguela	Benguela	20
Plataforma Logística do Uíge	Uíge	21

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Fonte: Plano Director Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

O Ministério dos Transportes de Angola pretende expandir as infraestruturas logísticas para incluir, entre outros, os Corredores Luanda-Malanje e do Lobito. A construção deverá começar em 2020.

*Também pretende expandir as infraestruturas logísticas*

Foi feita uma avaliação de todas as 21 potenciais plataformas logísticas onde cada uma foi avaliada baseando-se em quatro critérios. Primeiro, a avaliação foi baseada no primeiro ano de lucro e tendo em conta uma estrutura de financiamento 50/50 (privado-público). Resultou que apenas cinco das plataformas logísticas seriam viáveis até (ou antes) de 2023, com quatro a serem viáveis entre 2023-27, três entre 2028-32, duas entre 2033-37 e uma depois de 2038. Segundo, foram avaliadas baseado na perceção de risco da procura ser positivo ou negativo. Terceiro, foram avaliadas com base no seu acesso a outras ligações de transporte. E quarto,

*Todas as potenciais plataformas logísticas foram avaliadas com base em quatro critérios*

foram avaliadas segundo a taxa de desemprego de cada província, a percentagem da população com acesso a água e electricidade.

Baseado nesta avaliação, o governo propõe o seguinte calendário de implementação para a rede de plataformas logísticas de Angola para o período 2019-38. A tabela abaixo fornece também um custo estimado de cada plataforma bem como o potencial envolvimento do sector privado.

*O calendário de implementação da rede de plataformas logísticas de Angola*

Período	Plataformas Logísticas	Província	Custo Estimado (US\$ mil milhões)	Contribuição do Sector Privado (Estimativa)
2019 - 2023	Soyo (em construção)	Zaire		
	Lubango	Huila	41.66	60%
	Luanda	Luanda	67.53	90%
	Malanje	Malanje	37.04	80%
2024 - 2028	Huambo	Huambo	27.33	20%
	Lobito	Benguela	31.79	50%
	Central de Benguela	Benguela	25.70	70%
	Luenha	Moxico	26.96	50%
	Uíge	Uíge	24.99	50%
2028 - 2038	Saurimo	Lunda Norte	22.91	70%
	N'Dalatando	Cuanza Norte	20.90	50%
	Menongue	Cuando Cubango	20.99	90%
	Luau	Moxico	26.96	90%
	Ondjiva	Cunene	15.23	90%
	Namibe	Namibe	29.52	50%

Fonte: Plano Nacional do Sector dos Transportes, MINTRANS.

Conforme referido acima, o governo espera conseguir atrair investidores privados para ajudar a financiar os planos de expansão da rede de plataformas logísticas do país. Contudo, reconhece que o interesse do sector privado não é muito significativo devido a duas razões principais. Primeira, os elevados volumes de frete necessários para a plataforma logística ser financeiramente viável (estimados em cerca de 200 mil toneladas/ano só para garantir um saldo operacional positivo). E, segunda, o período de concessão para um investidor privado tem que ser superior aos 10 anos que a lei estabelece actualmente (este prazo pode ser prolongado).

*Desafios para atrair investidores privados para a rede de plataformas logísticas*

Dito isto, as plataformas logísticas oferecem boas oportunidades aos investidores. Primeira, um forte potencial de crescimento da procura nos sectores da agricultura e extractivo, com a melhoria nos rendimentos da população local a provavelmente levar a um aumento da procura por bens de consumo. Segunda, a recente melhoria nas infraestruturas de transporte, incluindo a expansão da rede rodoviária pavimentada que permite uma melhor ligação às plataformas logísticas, e a ferrovia reabilitada oferecem oportunidades às plataformas intermodais. Terceira, o compromisso de “*anchor tenants*” antes da construção, incluindo em atrair outros potenciais utilizadores das plataformas (tais como atacadistas/distribuidores, agentes agrícolas e empresas de mineração). E quarta, as empresas logísticas (idealmente já com presença em Angola) a actuarem como concessionárias (operador de comboios, despachantes, etc) que já possuem relacionamento com a base de clientes das plataformas logísticas.

*A rede de plataformas logísticas também oferece oportunidades aos investidores*

Em suma, os critérios principais para as autoridades Angolanas são (1) determinar a viabilidade de cada um dos 17 potenciais locais para as plataformas logísticas e (2) enfatizar o primeiro ano viável. O horizonte temporal de entrega de cada plataforma logística é 2038. Contudo, também tem que se ter em atenção ao seguinte: (1) a infraestrutura de transporte existente e planeada que apoie a plataforma logística; (2) o risco de demanda, nomeadamente resultante da concorrência entre plataformas logísticas (portos como o Soyo e Namibe já têm plataformas logísticas e, como tal, isto iria reduzir a procura por uma nova plataforma logística); e (3) a desvantagem social da província onde a plataforma logística estaria localizada.

*O critério principal é determinar a viabilidade de cada uma das potenciais plataformas logísticas*

**Disclaimer**

This document has been prepared by Eaglestone Advisory Limited which is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority of the United Kingdom and its affiliates ("Eaglestone"), and is provided for information purposes only.

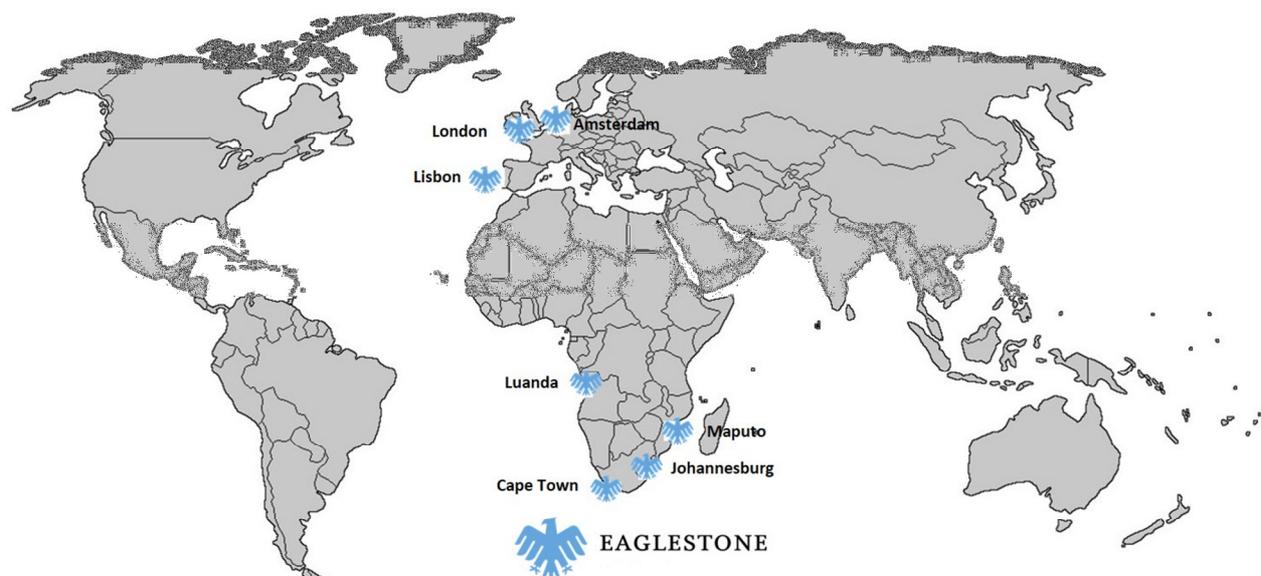
The information and opinions in this document are published for the assistance of the recipients, are for information purposes only, and have been compiled by Eaglestone in good faith using sources of public information considered reliable. Although all reasonable care has been taken to ensure that the information contained herein is not untrue or misleading we make no representation regarding its accuracy or completeness, it should not be relied upon as authoritative or definitive, and should not be taken into account in the exercise of judgments by any recipient. Accordingly, with the exception of information about Eaglestone, Eaglestone makes no representation as to the accuracy or completeness of such information.

This document does not have regard to specific investment objectives, financial situation and the particular needs of any specific recipient. Recipients should seek financial advice regarding the appropriateness of investment strategies discussed or recommended in this document and should understand that the statements regarding future prospects may not be realised. Unless otherwise stated, all views (including estimates, forecasts, assumptions or perspectives) herein contained are solely expression Eaglestone's research department.

This document must not be considered as an offer to sell or a solicitation to buy any investment instrument and distribution of this document does not oblige Eaglestone to enter into any transaction. Nothing in this document constitutes investment, legal, tax or accounting advice. The opinions expressed herein reflect Eaglestone's point of view as of the date of its publication and may be subject to change without prior notice

This document is intended for is made to and directed at (i) existing clients of Eaglestone and/or (ii) persons who would be classified as a professional client or eligible counterparty under the FCA Handbook of Rules and Guidance if taken on as clients by Eaglestone and/or (iii) persons who would come within Article 19 (investment professionals) or Article 49 (high net worth companies, trusts and associations) of the Financial Services and Markets Act 2000 (Financial Promotions) Order 2001 and/or (iv) persons to whom this communication could otherwise be lawfully made in the United Kingdom or by respective home jurisdictions regulators for non UK countries. None of the investments or investment services mentioned or described herein are available to "private customers" as defined by the rules of the Financial Conduct Authority ("FCA"). It should not be disclosed to retail clients (or equivalent) and should not be distributed to others or replicated without the consent of Eaglestone. Eaglestone name and the eagle logo are registered trademarks.

Additional information is available upon request.



AMSTERDAM - Herengracht 450-454 1017 CA - T: +31 20 240 31 60

CAPE TOWN - 22 Kildare Road Newlands 7700 - T: +27 21 674 0304

JOHANNESBURG -Unit 4, Upper Ground, Katherine & West 114 West Street, Sandton – T: +27 11 326 6644

LISBON - Av. da Liberdade, 105, 3rd Floor - T: +351 21 121 44 00

LONDON - 2 Portman Street T: +44 20 7038 6200

LUANDA - Rua Marechal Brós Tito n° 35/37 - 13th Floor A - Kinaxixi, Ingombotas - T: +244 222 441 362

MAPUTO – Rua Lucas Elias Kumato No. 283 - T: +258 21 342 811

## Disclosures

Eaglestone was founded in December 2011 with the aim to be a committed partner for the development of businesses located primarily in Sub-Saharan Africa and to support the development of renewable energy projects on a global basis.

The company has three business activities - financial advisory services, asset management and brokerage - and currently has offices in Amsterdam, Cape Town London, Lisbon, Luanda and Maputo

Eaglestone is committed to operating and behaving according to the highest standards of corporate governance. Its subsidiary in the United Kingdom is authorized and regulated by the Financial Conduct Authority.

Eaglestone operates with a clear vision and mission to act on behalf of and in the best interests of all its stakeholders, whether they are investors, employees or users of its services.

## EAGLESTONE SECURITIES

### Research

**Tiago Bossa Dionísio**

(+351) 964 643 530

[tiago.dionisio@eaglestone.eu](mailto:tiago.dionisio@eaglestone.eu)