

Apresentação do Relatório Final do Estudo de Mercado No Âmbito dos Portos da CPLP

José Luís Cacho
Luís Tadeu Almeida

Moçambique

2 e 3 de Março de 2011



1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. Vocação e Posicionamento Estratégico

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. Vocação e Posicionamento Estratégico

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

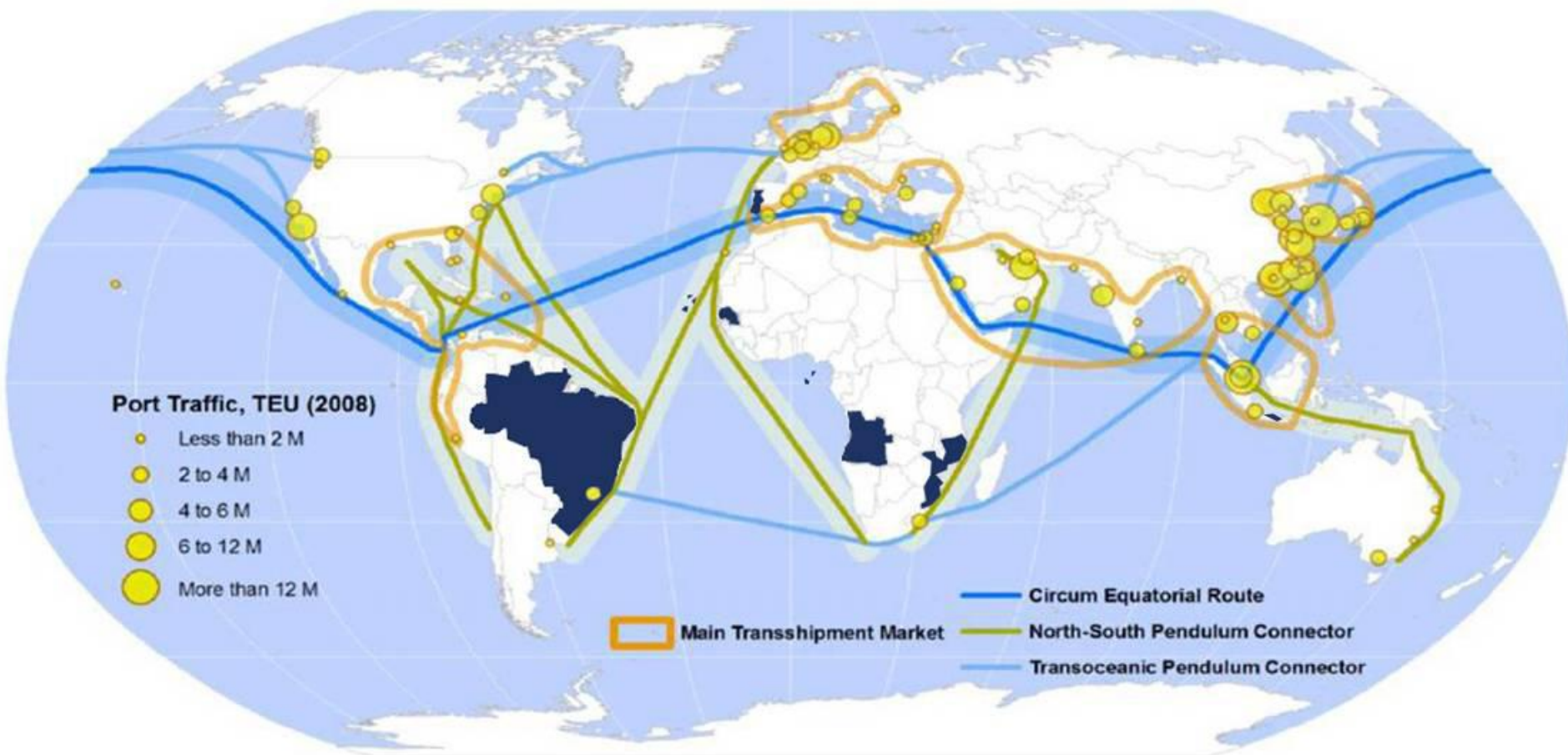
3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Enquadramento Global





1. Enquadramento Global

2. **Metodologia**

3. Vocação e Posicionamento Estratégico

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Metodologia



Definir a vocação estratégica de cada rede de portos e o seu posicionamento actual e potencial nas cadeias de abastecimento globais, regionais e locais

Enquadrar a rede portuária na sua área de influência (incluindo hinterland de proximidade) e nos fluxos de comércio externo do país

Identificar os perfis de tráfego e tendências de evolução

Identificar e desenvolver as ameaças e concorrentes em função da vocação estratégica identificada e caracterizar os portos concorrentes

Identificar constrangimentos e limitações à exploração de vocação estratégica dos portos da rede, tendo também em conta o seu relacionamento com os restantes portos da CPLP

Identificação de oportunidades para a captação de cargas e mercados em duas perspectivas:

- a) Oportunidades com interesse exclusivo para a rede de portos em causa
- b) Oportunidades com interesse a desenvolver de uma forma articulada entre os diferentes países da CPLP

Recomendações para o desenvolvimento e captação das oportunidades

Operacionalização de mecanismos de recolha e tratamento de informação

Envolvimento stakeholders relevantes

Principais Outputs

Levantamento e Caracterização dos fluxos de Tráfego existentes entre países da CPLP

Identificação e Caracterização das Linhas Regulares existentes entre Portos da CPLP

Análise, caracterização e Definição da Vocação Estratégica de cada país

Identificação e Análise comparativa dos principais portos concorrentes (Por país)

Identificação de fluxos de carga potencialmente captáveis pelas redes portuárias de cada país da CPLP

Definição das principais acções a desenvolver (por país) para materializar as oportunidades identificadas

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. **Vocação e Posicionamento Estratégico**

3.1 **Angola**

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Vocação e Posicionamento Estratégico Angola



Angola

11

Vocação

- Para além do mercado interno, o sistema portuário Angolano pode servir um hinterland alargado que cobre diversos países:
 - República do Congo, República Democrática do Congo, Zâmbia, Namíbia e Botswana
 - Existem fluxos com dimensão de relevo para serem considerados como oportunidades na República Democrática do Congo (RDC) e na Zâmbia
- Devem ser considerados três corredores de referência:
 - Corredor do Malange**
 - Corredor do Lobito**
 - Corredor do Namibe**

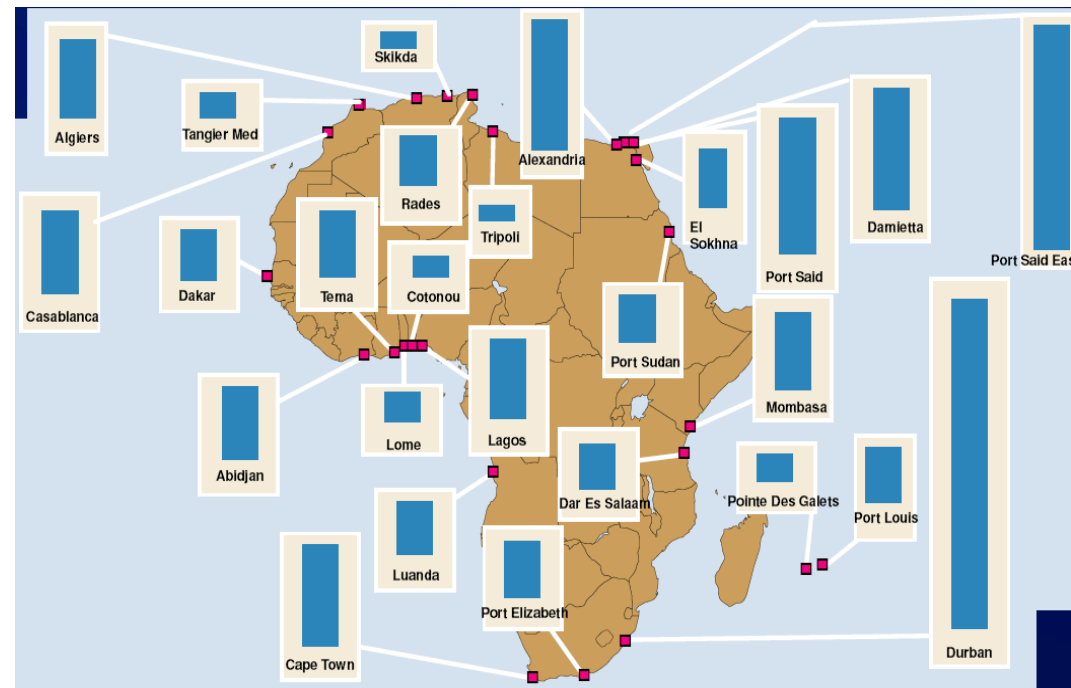


Angola

12

Vocação

Existe massa crítica de tráfego para que se possa pensar no estabelecimento dos portos Angolanos (nomeadamente Luanda) como plataformas de distribuição regional no tráfego contentorizado (estabelecimento como hub regional)



Movimentação de contentores nos principais portos Africanos

Angola - Análise SWOT

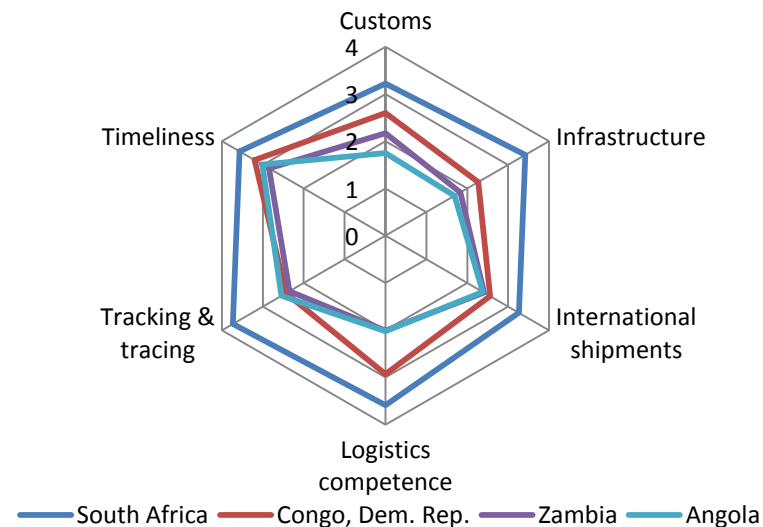
A análise da realidade dos portos Angolanos permitiu construir a seguinte análise SWOT

Pontos fortes

- Massa crítica de tráfego para o estabelecimento de uma plataforma de transbordo para a zona West Africa
- Ligação a Corredores Estratégicos (Europa, América Norte e Sul e outros)
- Operadores globais a operar no Porto de Luanda
- Forte investimento em curso na melhoria das infra-estruturas
- Crescimento significativo da economia angolana

Pontos fracos

- Acessibilidades de penetração no hinterland por desenvolver e precaridade e congestionamento das vias terrestres
- Necessidade de incremento da capacidade portuária
- Necessidade de consolidar o processo de melhoria da eficiência operacional
- A eficiência das instituições alfandegárias tem também de incrementar
- A qualidade e eficiência dos serviços logísticos tem de aumentar



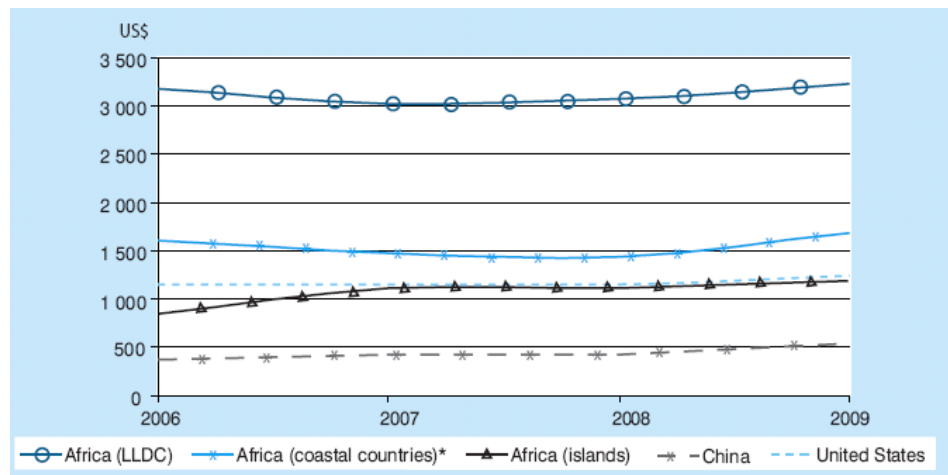
Fonte: Logistic Performance Index do World Bank 2010

Angola - Análise SWOT

A análise da realidade dos portos Angolanos permitiu construir a seguinte análise SWOT

Oportunidades

- Captação de novo tráfego RDC e Zâmbia e eventualmente outros países interiores
- **Custos de acesso logístico aos países interiores**
- Instabilidade social na Costa do Marfim poderá comprometer a competitividade de um concorrente de relevo no tráfego da West Africa – Abidjan
- **Extensão dos corredores do Namibe e Malange** poderá abrir novas oportunidades de captação de tráfego



Países interiores

Países costeiros

Países insulares

Fonte: World Bank



Ameaças

- Crescimento dos calados médios dos navios
- Dependência forte de um produto nas exportações: petróleo e derivados
- **Desenvolvimento de corredores multimodais, países a sul e leste**

Angola

15

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Brasil	East Bound	Tendência	885.737	997.415	
		Optimista		1.153.397	
		Pessimista		859.422	
	West Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma credível		
		Optimista			
		Pessimista			
Portugal	South Bound	Tendência	1.093.550	1.923.408	
		Optimista		2.201.668	
		Pessimista		1.675.084	
	North Bound	Tendência	41.583	117.373	
		Optimista		133.121	
		Pessimista		103.205	
Moçambique	East Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma credível		
		Optimista			
		Pessimista			
	West Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma credível		
		Optimista			
		Pessimista			

Unidade: Toneladas

Angola

16

Tráfego de Gateway

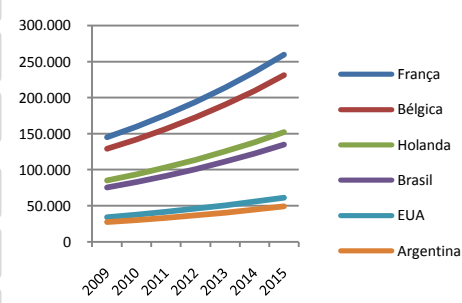
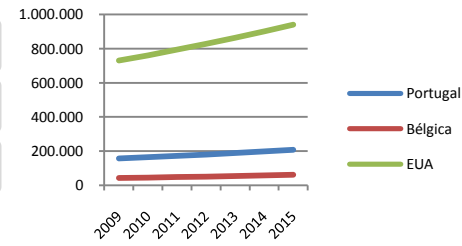


Unidade: Toneladas

Angola

17

Tráfego de Gateway

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
França	R.D.Congo	Cereais, carnes, combustíveis minerais, açúcar	145.000	259.691	
Bélgica			129.000	231.036	
Holanda			85.000	152.233	
Brasil			75.350	134.950	
EUA			34.250	61.341	
Argentina			27.400	49.073	
R.D. Congo	Portugal	Madeira, combustíveis minerais, minérios	157.000	206.814	
	Bélgica	42.000	60.940		
	EUA	730.000	939.785		

Unidade: Toneladas

Angola

18

Áreas de actuação fundamentais

Desenvolvimento de corredores

Apostar no desenvolvimento integrado dos Corredores de Lobito, Malange e Namibe, incluindo o desenvolvimento portuário, a revitalização das linhas e possivelmente considerando um modelo de gestão e promoção integrado

Infra-estruturas portuárias

Continuação do investimento na melhoria das infra-estruturas portuárias

Continuação e aprofundamento das medidas para o incremento da produtividade portuária

Estabelecimento de uma infra-estrutura de águas profundas para o tráfego contentorizado + plano associado de atracção de operadores angolanos e internacionais para o operar e promover com sucesso

Adaptação do modelo de gestão portuária para acomodar a entrada de operadores globais com competências ajustadas

Acessibilidades

Continuação dos desenvolvimentos no sistema de acessibilidades, rodoviárias e ferroviárias

Processos e procedimentos

Agilização do processo alfandegário, particularmente com os países da CPLP

Preparar com os restantes países da CPLP um processo de agilização dos procedimentos

Angola

19

Redes logísticas

Promover o desenvolvimento adicional de plataformas logísticas de 2ª linha e 3ª linha, com ligação ferroviária, nos portos com acessibilidades congestionadas,

Promover o desenvolvimento da intermodalidade

Sistemas de informação

Desenvolvimento dos sistemas de informação da comunidade portuária, nos portos, integrando administrações portuárias, operadores de terminais, agentes e armadores, entidades oficiais (incluindo alfândegas) e outras entidades.

Abordagem comercial às oportunidades

Preparar com as comunidades portuárias e logísticas locais a abordagem às oportunidades de captação de tráfego identificadas

Preparar com os parceiros da CPLP a abordagem às oportunidades identificadas com estes

Aprofundar um plano comercial de abordagem às oportunidade identificadas

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. Vocação e Posicionamento Estratégico

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Vocação e Posicionamento Estratégico Brasil

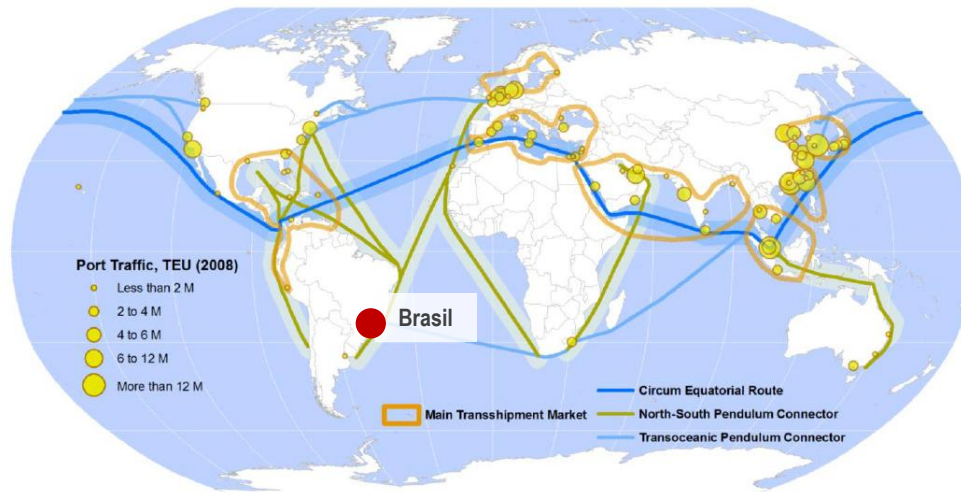


Brasil

22

Vocação estratégica

- Servir todo o território do Brasil e realizar distribuição regional para países vizinhos
- Estabelecer-se como elemento pivot no corredor transoceânico pendular do hemisfério sul



Brasil - Análise SWOT

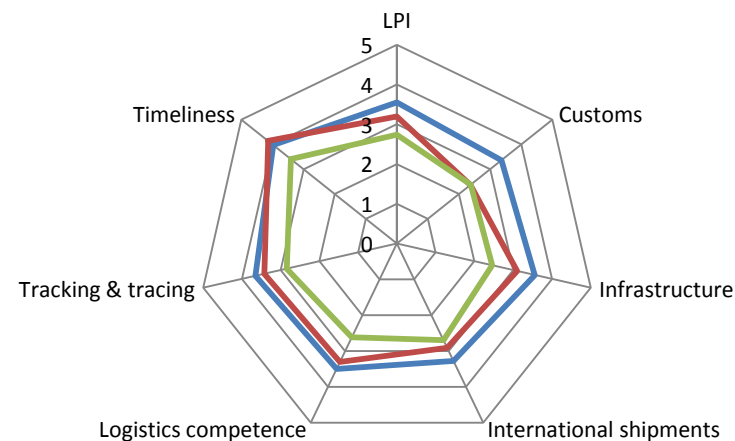
A análise da realidade dos portos no Brasil permitiu construir a seguinte análise SWOT

Pontos fortes

- Dimensão da economia brasileira
- **Níveis de crescimento económico**
- **Capacidade de investimento do governo brasileiro**
- Existência de um porto com dimensão global: Santos
- Rede portuária extensa
- Dimensão costeira do país
- **Posicionamento de referência nos corredores do Hemisfério Sul**

Pontos fracos

- **Desenvolvimento limitado da intermodalidade**
- Capacidade disponível para fazer face aos níveis de crescimento
- Eficiência das instituições alfandegárias
- **Congestionamento em alguns portos chave**
- **Necessidade de melhoria de diversos corredores rodoviários e ferroviários**



— High income: all (income average)

— Brasil

— Latin America & Caribbean (regional average)

Brasil - Análise SWOT

A análise da realidade dos portos no Brasil permitiu construir a seguinte análise SWOT

Oportunidades

- Estabelecimento do Brasil como superpotência mundial com grande importância nas cadeias de abastecimento globais
- Exploração e posicionamento nos corredores pendulares Norte – Sul e do Hemisfério Sul

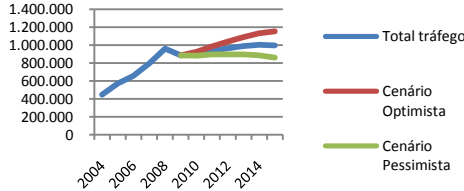
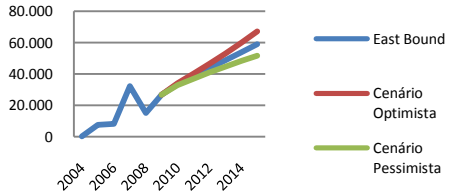
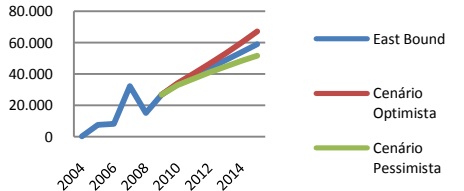
Ameaças

- Saturação do sistema portuário face aos níveis de crescimento muito assinaláveis

Brasil

25

Tráfego de Crescimento

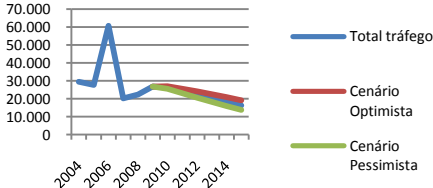
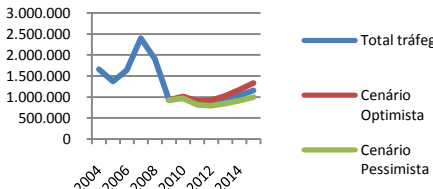
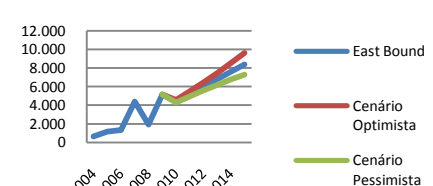
	Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Angola	East Bound	Tendência	885.737	997.415	
		Optimista		1.153.397	
		Pessimista		859.422	
	West Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma credível		
		Optimista			
		Pessimista			
Cabo Verde	East Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma credível		
		Optimista			
		Pessimista			
	West Bound	Tendência	0	-	
		Optimista		-	
		Pessimista		-	
Guiné-Bissau	East Bound	Tendência	26.778	59.089	
		Optimista		67.303	
		Pessimista		51.727	
	West Bound	Tendência	0	-	
		Optimista		-	
		Pessimista		-	

Unidade: Toneladas

Brasil

26

Tráfego de Crescimento

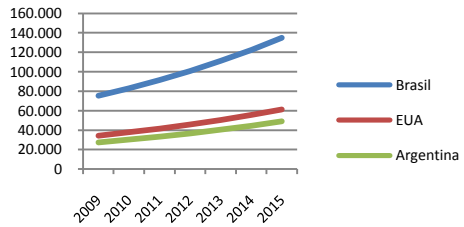
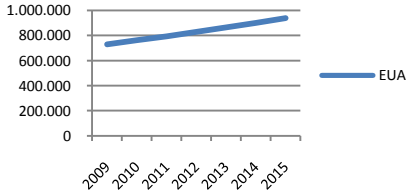
	Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Moçambique	East Bound	Tendência		15.762	
		Optimista	26.382	18.522	
		Pessimista		13.353	
	West Bound	Tendência		579	
		Optimista	555	677	
		Pessimista		493	
Portugal	South Bound	Tendência		19.641	
		Optimista	72.370	23.628	
		Pessimista		16.230	
	North Bound	Tendência		1.136.730	
		Optimista	853.570	1.310.101	
		Pessimista		982.881	
São Tomé e Príncipe	East Bound	Tendência		8.392	
		Optimista	5.155	9.629	
		Pessimista		7.289	
	West Bound	Tendência		-	
		Optimista	0	-	
		Pessimista		-	

Unidade: Toneladas

Brasil

27

Tráfego de Gateway

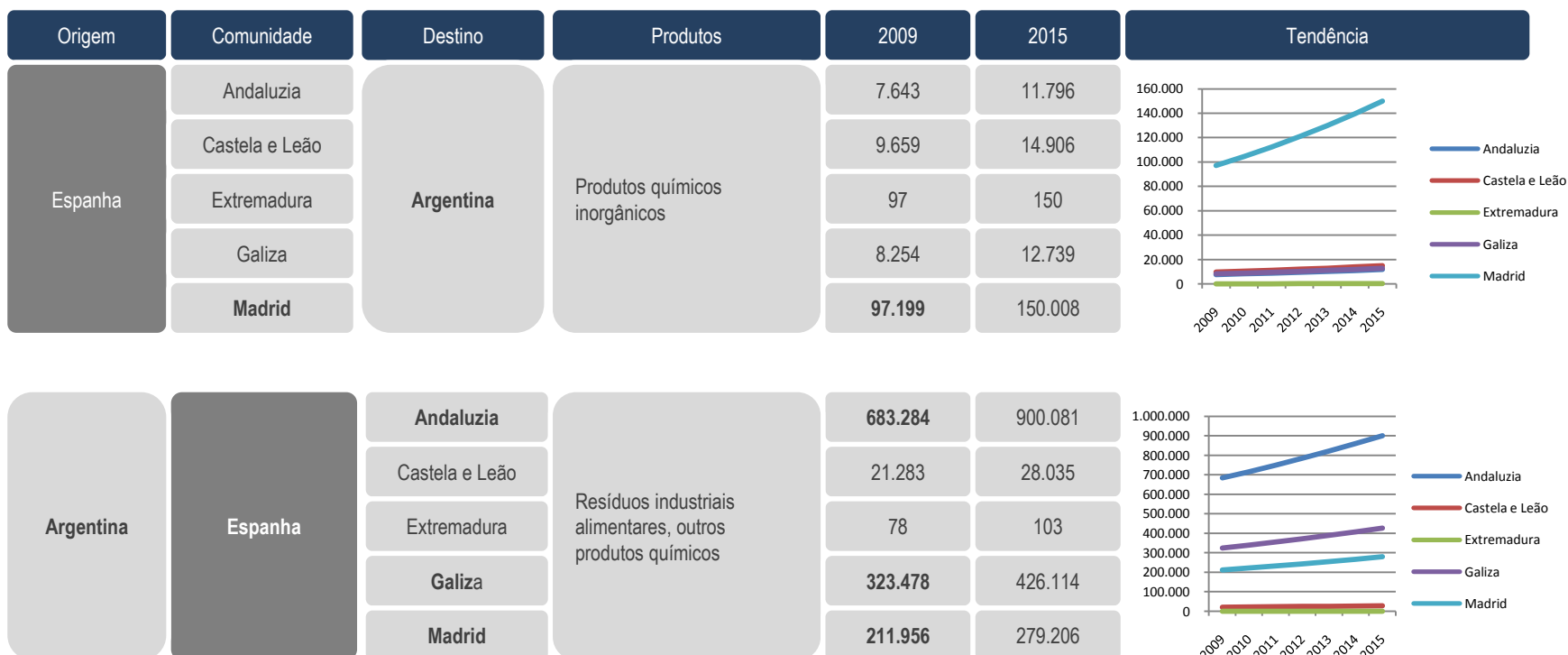
Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Brasil	R.D.Congo (Via Angola)	Cereais, carnes, combustíveis minerais, açúcar	75.350	134.950	
EUA			34.250	61.341	
Argentina			27.400	49.073	
R.D. Congo (Via Angola)	EUA	Madeira, combustíveis minerais, minérios	730.000	939.785	

Unidade: Toneladas

Brasil

28

Tráfego de Gateway

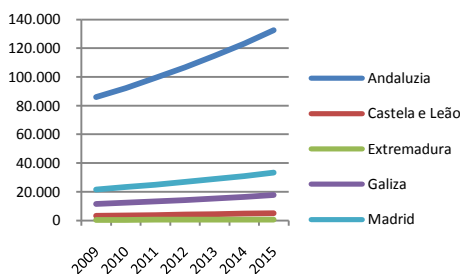
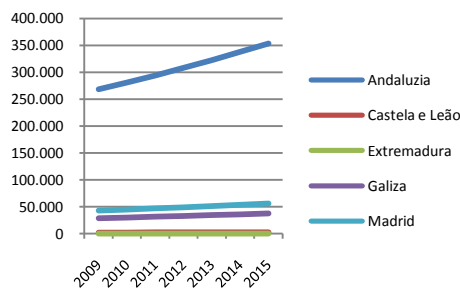


Unidade: Toneladas

Brasil

29

Tráfego de Gateway

Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Chile	Produtos químicos inorgânicos	85.867	132.519	
	Castela e Leão			3.320	5.124	
	Extremadura			461	712	
	Galiza			11.506	17.757	
	Madrid			21.608	33.348	
Chile	Andaluzia	Espanha	Minérios, escórias, cinzas, pasta de madeira, papel reciclado	268.543	353.747	
	Castela e Leão			2.057	2.709	
	Extremadura			82	108	
	Galiza			28.647	37.736	
	Madrid			42.760	56.327	

Unidade: Toneladas

Brasil

30

Tráfego de Gateway

Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Venezuela	Sal, gesso, pedra, produtos químicos orgânicos	289.530	446.833	
	Castela e Leão			32.261	49.788	
	Extremadura			148	229	
	Galiza			40.717	62.839	
	Madrid			85.702	132.263	
Venezuela	Andaluzia	Espanha	Combustíveis e óleos minerais	412.288	543.102	
	Castela e Leão			2.722	3.586	
	Extremadura			3	4	
	Galiza			153.718	202.490	
	Madrid			524.719	691.205	

Unidade: Toneladas

Brasil

31

De modo a ir ao encontro da vocação estratégica identificada, será necessário desenvolver um conjunto de acções e projectos

Áreas de actuação fundamentais

Abordagem comercial às oportunidades

Preparar com as comunidades portuárias e logísticas locais a abordagem às oportunidades de captação de tráfego identificadas

Preparar com os parceiros da CPLP a abordagem às oportunidades identificadas com estes

Aprofundar um plano comercial de abordagem às oportunidade identificadas

Processos e procedimentos

Agilização do processo alfandegário, particularmente com os países da CPLP

Preparar com os restantes países da CPLP um processo de agilização dos procedimentos

Infra-estruturas portuárias

Desenvolvimento de capacidade, particularmente no tráfego contentorizado, para acomodar os níveis de crescimento previstos

Desenvolvimento de intermodalidade e redes logísticas

Desenvolvimento da intermodalidade rodo-ferro-marítima e de redes logísticas

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. **Vocação e Posicionamento Estratégico**

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Vocação e Posicionamento Estratégico Cabo Verde

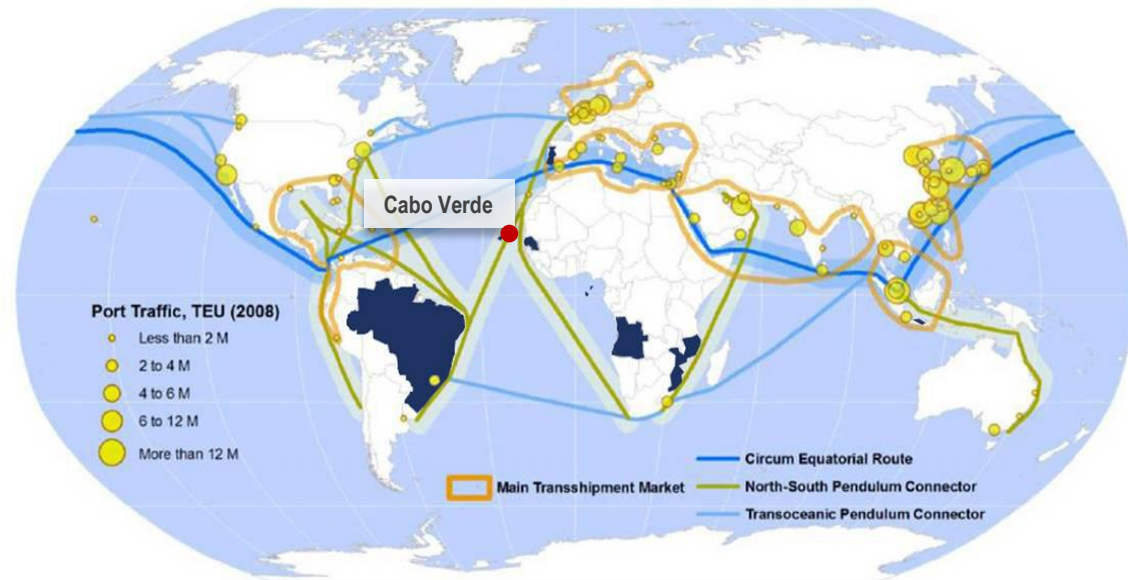


Cabo Verde

34

Vocação Estratégica

- Hub de transshipment no cruzamento de tráfego intercontinental Europa-África-Américas
- Plataforma de distribuição regional para a África Ocidental



Cabo Verde- Análise SWOT

A análise da realidade dos portos em Cabo Verde permitiu construir a seguinte análise SWOT

Pontos fortes

- Posicionamento geo-estratégico
- Níveis de produtividade e organização
- **Infra-estruturas modernas e eficientes**
- **Posição estratégica no cruzamento de rotas West-Africa / Europa / América**
- Porto de águas profundas, numa altura em que há uma tendência clara para o aumento da dimensão dos navios

Pontos fracos

- Inexistência de massa crítica de tráfego de inland e reduzido número de linhas
- Não é competitivo no tráfego Este-Oeste. Portos mais a norte como Tânger e Las Palmas estão melhor posicionados para captar também tráfego do Mediterrâneo

Cabo Verde- Análise SWOT

36

A análise da realidade dos portos em Cabo Verde permitiu construir a seguinte análise SWOT

Oportunidades

- Instabilidade política e social na Costa do Marfim
- **Vários mega-carriers começam agora a investir em África**
- Crescimento do calado dos navios em África
- **Crescimento significativo do tráfego no West Africa**
- **Incremento do tráfego transshipment**
- Entrada de operadores globais no investimento em portos africanos
- Baixa eficiência e infra-estruturas adequadas no West Africa

Ameaças

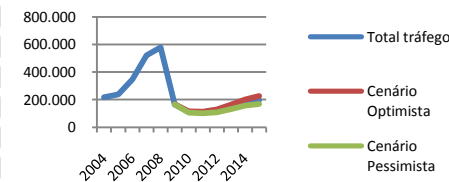
- **Desenvolvimento de posições de referência por outros operadores (Tânger, Dakar, etc.)**

Cabo Verde

37

Tráfego de Crescimento

		Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Brasil	East Bound	Tendência		Os dados não permitem estimar uma tendência de forma credível		
		Optimista				
		Pessimista				
	West Bound	Tendência		0	-	
		Optimista			-	
		Pessimista			-	
Portugal	South Bound	Tendência		162.588	184.317	
		Optimista			213.890	
		Pessimista			158.195	
	North Bound	Tendência		3.831	11.760	
		Optimista			13.304	
		Pessimista			10.368	



Unidade: Toneladas

Cabo Verde

38

Áreas de actuação fundamentais

Abordagem comercial às oportunidades

Desenvolver um roadshow a um conjunto de armadores e investidores, eventualmente com o apoio dos portos da CPLP, para procurar atrair um mega-carrier e desenvolver o terminal de transbordo do Porto Grande com sucesso.

Centro de negócios e outras condições

Desenvolvimento do Centro de Negócios, plataforma / ZAL e condições no terminal de transbordo.

Processos e procedimentos

Agilização do processo alfandegário, particularmente com os países da CPLP

Preparar com os restantes países da CPLP um processo de agilização dos procedimentos

Sistemas de informação

Desenvolvimento dos sistemas de informação da comunidade portuária, nos portos, integrando administrações portuárias, operadores de terminais, agentes e armadores, entidades oficiais (incluindo alfândegas) e outras entidades.

Infra-estruturas portuárias

Desenvolver os investimentos, nomeadamente Terminal Transbordo Mindelo e ZAL

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. **Vocação e Posicionamento Estratégico**

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 **Guiné - Bissau**

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Vocação e Posicionamento Estratégico

Guiné Bissau

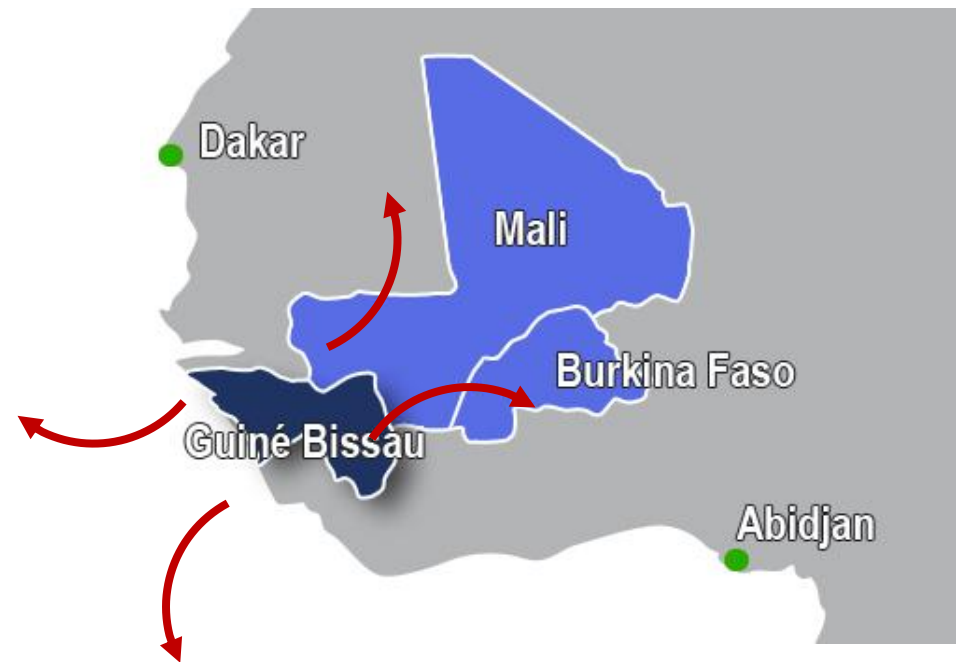


Guiné Bissau

41

Vocação estratégica

- Orientação para o mercado nacional.
- O desenvolvimento do porto de Buba, desde que devidamente servido por acessibilidades de qualidade, poderá permitir captar o tráfego de exportação de minérios do Mali e Burkina Faso.



Guiné Bissau - Análise SWOT

42

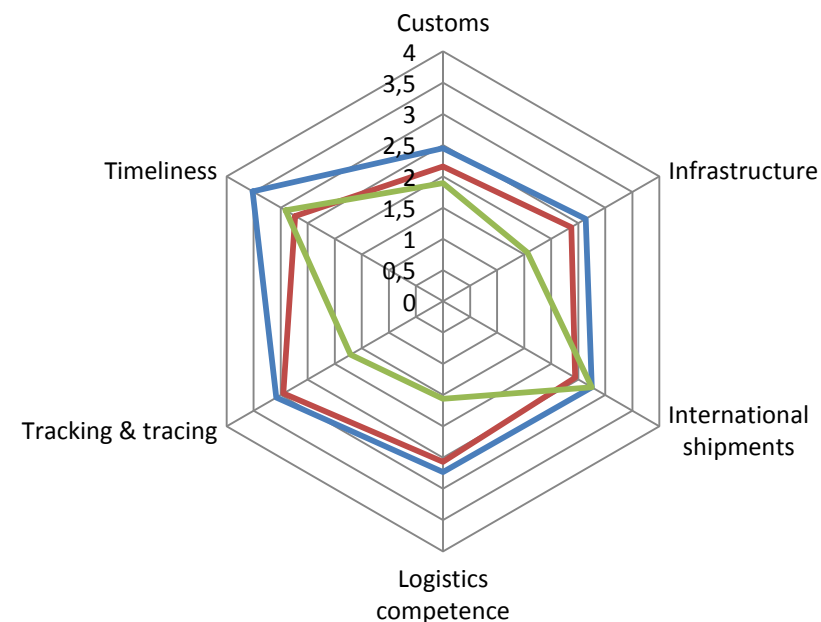
A análise da realidade dos portos de Guiné Bissau permitiu construir a seguinte análise SWOT

Pontos fortes

- Posição geográfica numa área de potencial serviço aos diversos países interiores
- Investimento previstos na modernização tecnológica e infra-estrutura portuária
- **Condições naturais, nomeadamente em Buba, permitem desenvolver infra-estruturas de águas profundas**
- Crescimento económico da área de influência alargada dos portos da Guiné Bissau, incluindo países interiores

Pontos fracos

- Instabilidade social na Guiné-Bissau
- Precaridade das vias terrestres
- Precariedade das instalações portuárias ;



— Senegal — Cote d'Ivoire — Guinea-Bissau

Guiné Bissau - Análise SWOT

43

A análise da realidade dos portos de Guiné Bissau permitiu construir a seguinte análise SWOT

Oportunidades

- Número significativo de países interiores potencialmente servidos
- **Desenvolvimento do porto de Buba (caso se verifique) com a captação do tráfego de bauxite e os granéis de Burkina Faso e Mali**
- Possibilidade de estabelecimento de corredores ferroviários para Burkina Faso e Mali

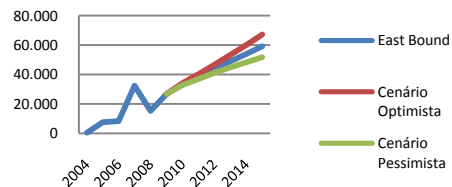
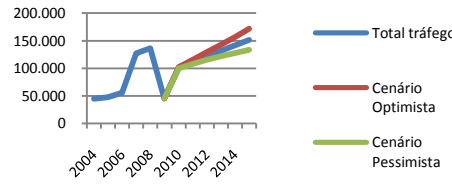
Ameaças

- Forte pressão competitiva do porto de Dakar no Senegal e Abidjan na Costa do Marfim

Guiné-Bissau

44

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound (East + West)
Brasil	East Bound	Tendência	26.778	59.089	
		Optimista		67.303	
		Pessimista		51.727	
	West Bound	Tendência	0	-	
		Optimista		-	
		Pessimista		-	
Portugal	South Bound	Tendência	43.236	148.188	
		Optimista		167.897	
		Pessimista		130.429	
	North Bound	Tendência	2.122	3.344	
		Optimista		3.841	
		Pessimista		2.902	

Unidade: Toneladas

Guiné Bissau

45

Áreas de actuação fundamentais

Abordagem comercial às oportunidades

Começar a preparar com os parceiros da CPLP uma abordagem futura às oportunidades emergentes, caso se verifique intenção dos portos da Guiné-Bissau em alargar a sua área de influência.

Infraestruturas e acessibilidades

Desenvolver novas infraestruturas portuárias caso se pretenda servir o tráfego de bauxite e a exportação de minérios do Burkina Faso e Mali.

Melhorar as condições do porto de Bissau, ultrapassando a precaridade de algumas instalações e incrementando os níveis de produtividade.

Processos e procedimentos

Agilização do processo alfandegário, particularmente com os países da CPLP.

Serviços logísticos

Procurar atrair operadores logísticos internacionais com vista a incrementar a qualidade global das operações logísticas no território.

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. **Vocação e Posicionamento Estratégico**

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 **Moçambique**

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Vocação e Posicionamento Estratégico

Moçambique

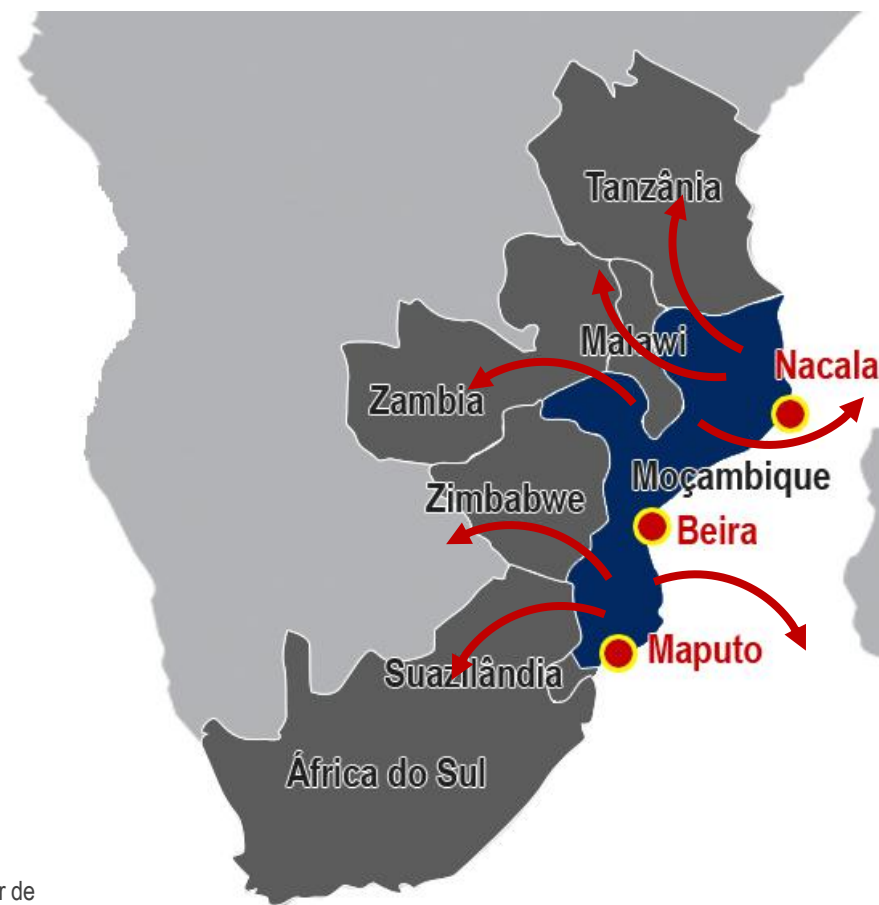
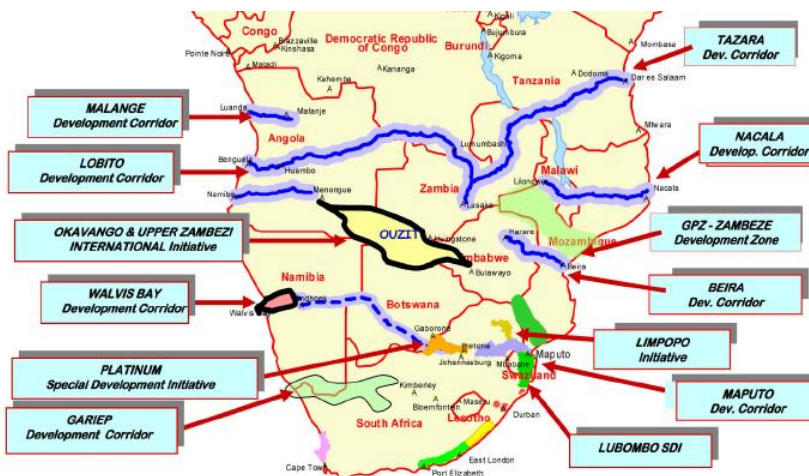


Moçambique

48

Vocação estratégica

- Servir através dos corredores de Beira, Maputo e Nacala de gateway para o tráfego internacional de Moçambique e de África Austral e Oriental, tendo como referências no hinterland:
 - Todo o território de Moçambique
 - Províncias a Norte de África do Sul
 - Malawi
 - Suazilândia
 - Zâmbia
 - Zimbabwe



Fonte: Corredor de Desenvolvimento do Norte, CDN

Moçambique - Análise SWOT

49

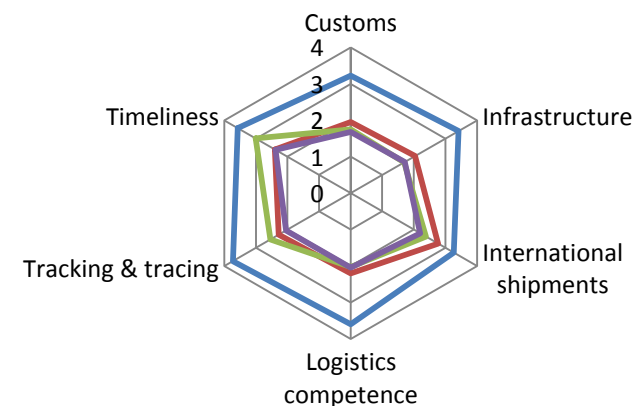
A análise da realidade dos portos de Moçambique permitiu construir a seguinte análise SWOT

Pontos fortes

- Corredores já existentes e em desenvolvimento / reabilitação
- Integração ferroviária eficiente
- Parceria com operadores globais
- Papel já consubstanciado de relevo nos tráfegos dos países interiores
- Crescimento significativo sustentado nos últimos anos
- Importantes áreas de exportação e produção na zona de influência dos corredores de Moçambique

Pontos fracos

- Necessidade de melhorar ligações terrestres e ferroviárias aos países da área de influência dos corredores
- Infra-estruturas portuárias necessitam incremento da capacidade para acomodar o crescimento previsto
- Necessidade de negociar com os países vizinhos a implementação de controlos aduaneiros eficientes a funcionar 24h por dia



- South Africa
- Mozambique
- Angola
- Namibia

Fonte: Logistic Performance Index do World Bank, 2010

Moçambique - Análise SWOT

50

A análise da realidade dos portos de Moçambique permitiu construir a seguinte análise SWOT

Oportunidades

- Congestionamento de Durban
- Crescimento regional previsto alto
- Desenvolvimento de parcerias com outros países para a melhoria dos corredores
- Investimento em curso na melhoria das infra-estruturas

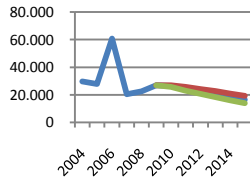
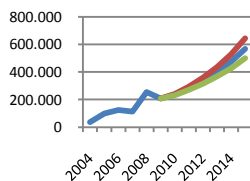
Ameaças

- Investimento nos portos sul-africanos previsíveis como reacção ao congestionamento actual das infra-estruturas

Moçambique

51

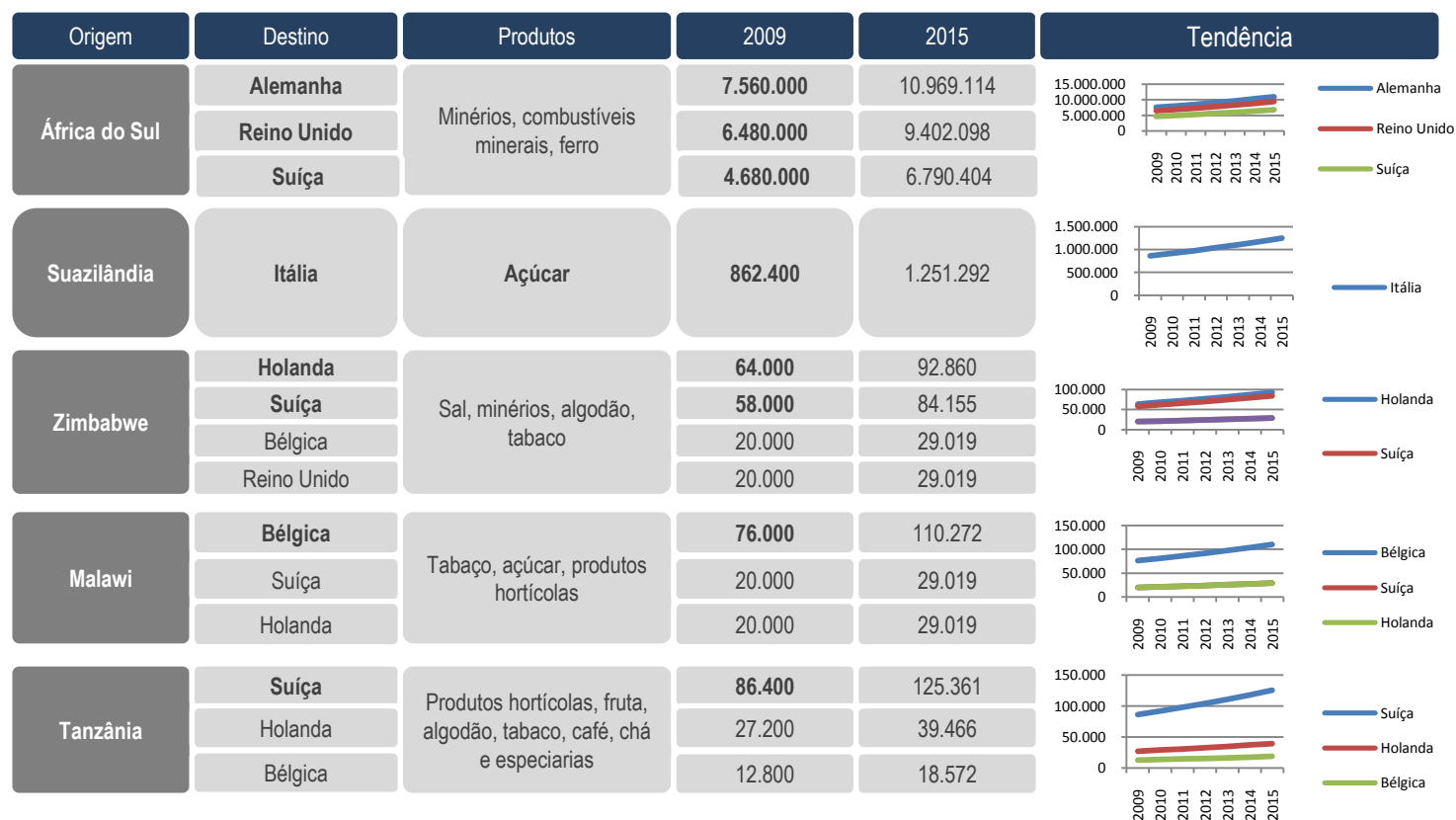
Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound (East + West)
Angola	East Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma creível		
		Optimista			
		Pessimista			
	West Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma creível		
		Optimista			
		Pessimista			
Brasil	East Bound	Tendência	26.382	15.762	
		Optimista		18.522	
		Pessimista		13.353	
	West Bound	Tendência	555	579	
		Optimista		677	
		Pessimista		493	
Portugal	South Bound	Tendência	37.009	200.839	
		Optimista		224.813	
		Pessimista		179.030	
	North Bound	Tendência	170.969	367.544	
		Optimista		418.834	
		Pessimista		321.598	

Unidade: Toneladas

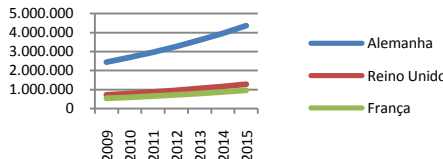
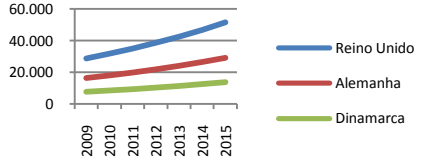
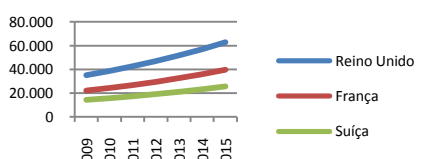
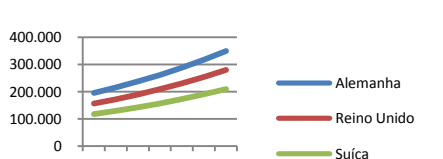
Moçambique

Tráfego de Gateway



Moçambique

Tráfego de Gateway

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Alemanha	África do Sul	Combustíveis minerais, ferro, minérios, cereais	2.440.000	4.369.979	
Reino Unido			720.000	1.289.502	
França			540.000	967.127	
Reino Unido	Zimbabue	Combustíveis minerais, cereais, farinhas, adubos e fertilizantes	28.800	51.580	
Alemanha			16.320	29.229	
Dinamarca			7.680	13.755	
Reino Unido	Malawi	Cereais, adubos e fertilizantes, cimento	35.100	62.863	
França			22.100	39.581	
Suíça			14.300	25.611	
Alemanha	Tanzânia	Combustíveis minerais, cereais, sal, adubos e fertilizantes	195.000	349.240	
Reino Unido			156.000	279.392	
Suíça			117.000	209.544	

Unidade: Toneladas

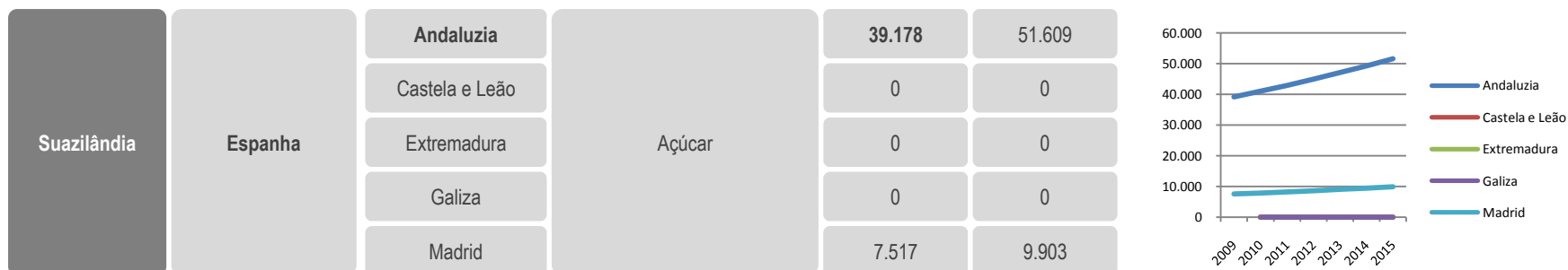
Moçambique

54

Tráfego de Gateway



Nota: para esta análise do tráfego espanhol foi incluído “Outras comunidades”, porque é onde se encontra o tráfego significativo desta relação comercial



Unidade: Toneladas

Moçambique

55

De modo a ir ao encontro da vocação estratégica identificada, será necessário desenvolver um conjunto de acções e projectos

Áreas de actuação fundamentais

Abordagem comercial às oportunidades

Preparar com as comunidades portuárias e logísticas locais a abordagem às oportunidades de captação de tráfego identificadas

Preparar com os parceiros da CPLP a abordagem às oportunidades identificadas com estes

Aprofundar um plano comercial de abordagem às oportunidade identificadas

Desenvolver acções para atrair operadores logísticos internacionais que permitam incrementar as capacidades e competências logísticas, a agilidade e a capacidade de tracking e tracing.

Infra-estruturas portuárias

Preparar um plano para adaptar as infraestruturas portuárias ao crescimento previsto

Desenvolvimento de corredores

Continuação do desenvolvimento das condições de acesso ao hinterland para os corredores de Beira, Maputo e Nacala

Processos e procedimentos

Negociar e trabalhar com os países vizinhos controlos aduaneiros eficientes e a funcionar 24h/dia.

Melhorar a eficiência das instituições alfandegárias (numa óptica de maior agilidade).

Sistemas de Informação

Desenvolvimento dos sistemas de informação da comunidade portuária, nos portos, integrando administrações portuárias, operadores de terminais, agentes e armadores, entidades oficiais (incluindo alfândegas) e outras entidades.

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. **Vocação e Posicionamento Estratégico**

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 **Portugal**

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Vocação e Posicionamento Estratégico Portugal

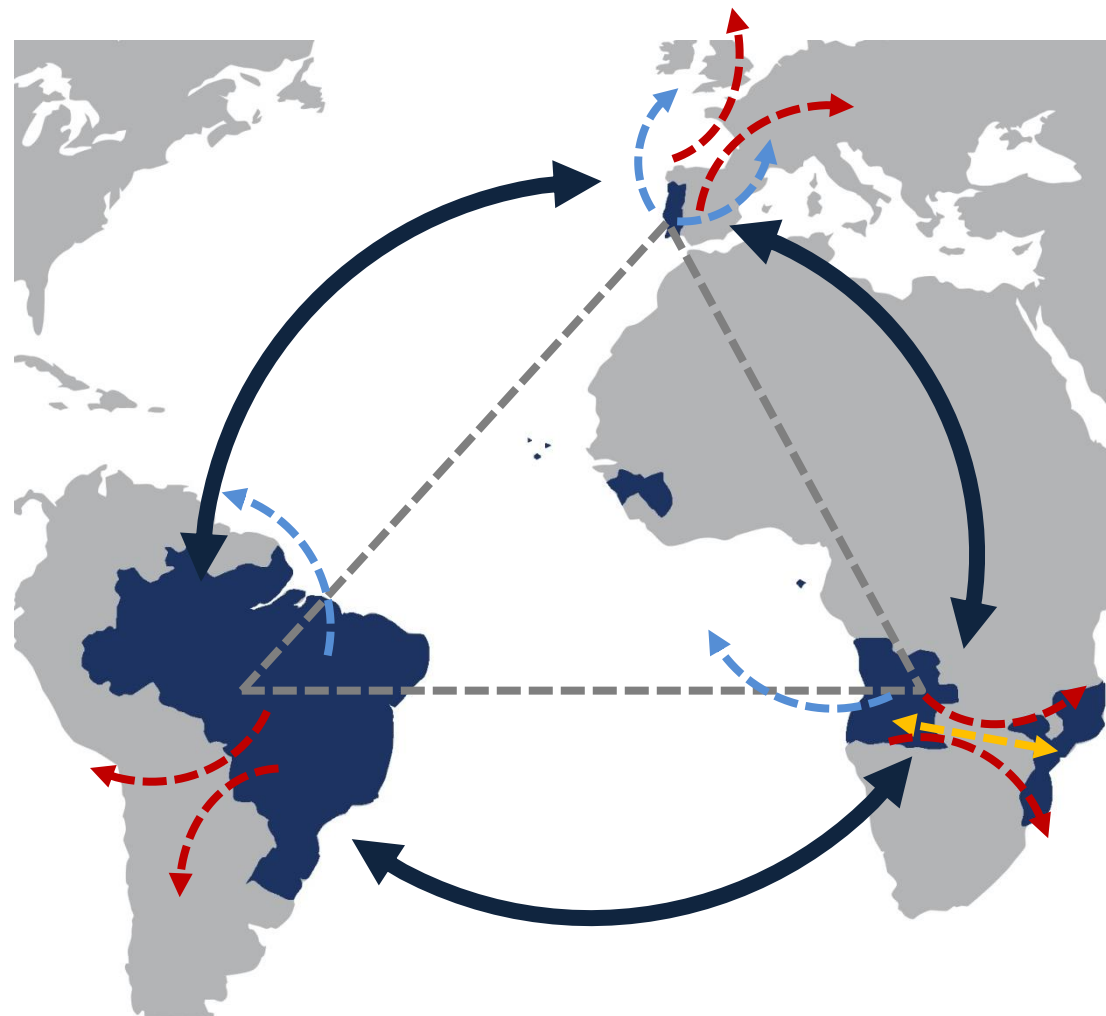


Portugal

58

Vocação estratégica

- Na rede CPLP e face à posição estratégica nos corredores Europa-África e Europa-América do Sul, Portugal **posiciona-se como Porta Atlântica da Europa**
- Nesta lógica Portugal poderá ter um papel de relevo significativo:
 - Nas ligações com Angola, potenciando o desenvolvimento desta como potência regional, e criando ligações para uma articulação ágil com a Europa
 - Nas ligações com o Brasil actuando como porta de entrada na Europa
 - Desenvolvendo complementaridades com Cabo Verde como plataforma de transbordo no Médio Atlântico
 - Articulando os tráfegos da Guiné, Moçambique, S. Tomé e Timor com o acesso à Europa



Portugal - Análise SWOT

59

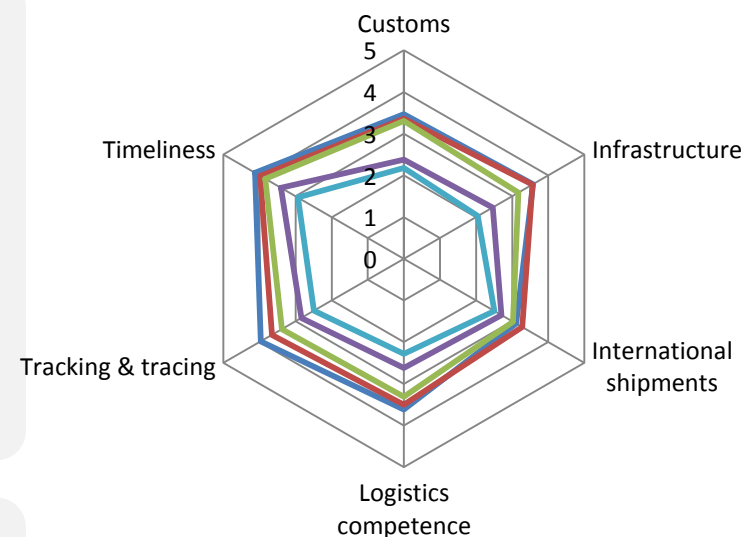
A análise da realidade dos portos de Portugal permitiu construir a seguinte análise SWOT

Pontos fortes (no contexto da rede CPLP)

- Posicionamento geo-estratégico no cruzamento de rotas Norte-Sul e Este-Oeste
- Portos eficientes, bem equipados, todos com ligações ferroviárias e rodoviárias integradas nas redes transeuropeias de transporte
- Rede de infra-estruturas logísticas de suporte desenvolvida e em processo de crescimento
- Comunidades logísticas e portuárias desenvolvidas e activas
- Existência de uma Janela Única Portuária (Sistema Integrado de Informação das Comunidades Portuárias)
- Acesso ao um mercado alargado que integra a Europa Comunitária

Pontos fracos (no contexto da rede CPLP)

- Aspectos por melhorar:
 - Nas infra-estruturas disponíveis face à média dos países mais desenvolvidos (de acordo com os relatórios do World Bank)
 - Na capacidade tracking e tracing da cadeia porta-a-porta
 - Na desburocratização dos despachos e procedimentos administrativos com outros países da CPLP
 - Na integração e uniformização de procedimentos de troca de informação com os países da CPLP



- Spain
- High income: all (income average)
- Portugal
- Latin America & Caribbean (regional average)
- Sub-Saharan Africa (regional average)

Fonte: Logistic Performance Index do World Bank, 2010

Portugal - Análise SWOT

60

A análise da realidade dos portos de Portugal permitiu construir a seguinte análise SWOT

Oportunidades (no contexto da rede CPLP)

- Explorar o papel de porta de entrada para a Europa dos fluxos logísticos dos países da CPLP e hinterlands associados às redes portuárias destes
- Aprofundamento dos hinterlands dos portos Portugueses às regiões de Espanha
- Alargamento do canal do Panamá poderá vir a introduzir uma nova ordem na circulação global de mercadorias, que pode favorecer os portos portugueses



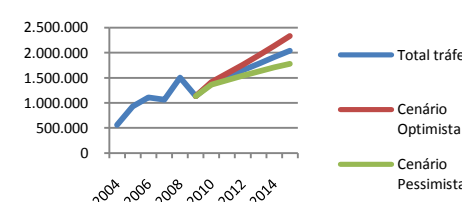
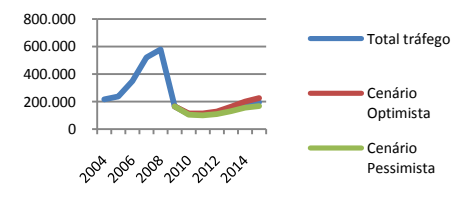
Ameaças (no contexto da rede CPLP)

- Desenvolvimento de alternativas no Norte de África, nomeadamente Tanger-Med

Portugal

61

Tráfego de Crescimento

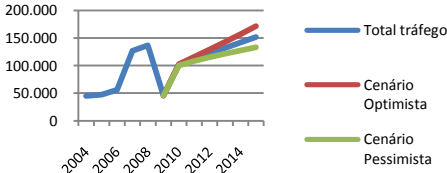
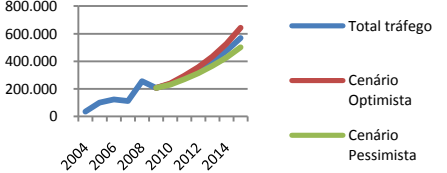
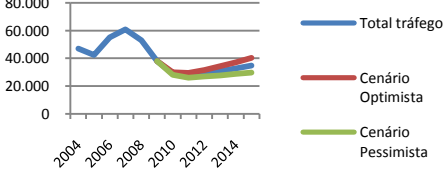
	Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Angola	South Bound	Tendência	1.093.550	1.923.408	
		Optimista		2.201.668	
		Pessimista		1.675.084	
	North Bound	Tendência	41.583	117.373	
		Optimista		133.121	
		Pessimista		103.205	
Brasil	South Bound	Tendência	72.370	19.641	
		Optimista		23.628	
		Pessimista		16.230	
	North Bound	Tendência	853.570	1.136.730	
		Optimista		1.310.101	
		Pessimista		982.881	
Cabo Verde	South Bound	Tendência	162.588	184.317	
		Optimista		213.890	
		Pessimista		158.195	
	North Bound	Tendência	3.831	11.760	
		Optimista		13.304	
		Pessimista		10.368	

Unidade: Toneladas

Portugal

62

Tráfego de Crescimento

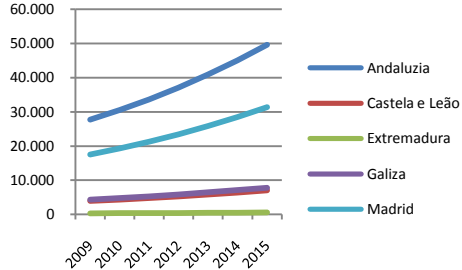
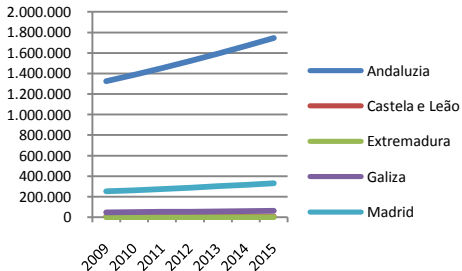
	Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Guiné-Bissau	South Bound	Tendência	43.236	148.188	
		Optimista		167.897	
		Pessimista		130.429	
	North Bound	Tendência	2.122	3.344	
		Optimista		3.841	
		Pessimista		2.902	
Moçambique	South Bound	Tendência	37.009	200.839	
		Optimista		224.813	
		Pessimista		179.030	
	North Bound	Tendência	170.969	367.544	
		Optimista		418.834	
		Pessimista		321.598	
São Tomé e Príncipe	South Bound	Tendência	36.599	31.114	
		Optimista		36.270	
		Pessimista		26.581	
	North Bound	Tendência	1.402	3.656	
		Optimista		4.150	
		Pessimista		3.212	

Unidade: Toneladas

Portugal

63

Tráfego de Gateway/Transshipment

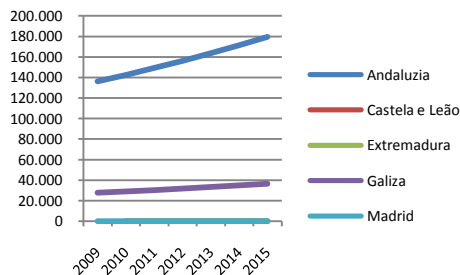
Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	África do Sul	Artigos diversos, borracha	27.707	49.622	
	Castela e Leão			3.960	7.093	
	Extremadura			336	602	
	Galiza			4.371	7.828	
	Madrid			17.500	31.342	
África do Sul	Andaluzia	Espanha	Combustíveis, óleos minerais, ferro, aço	1.325.359	1.745.877	
	Castela e Leão			5.717	7.531	
	Extremadura			360	474	
	Galiza			47.577	62.673	
	Madrid			251.379	331.139	

Unidade: Toneladas

Portugal

64

Tráfego de Gateway/Transshipment

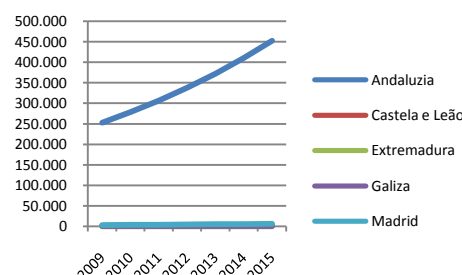
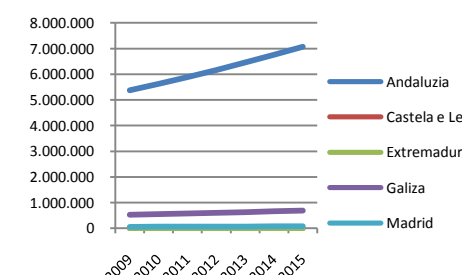
Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Angola	Sal, gesso, pedra	55.748	99.843	
	Castela e Leão			7.362	13.185	
	Extremadura			2.041	3.655	
	Galiza			1.677	3.003	
	Madrid			19.112	34.228	
Angola	Andaluzia	Espanha	Combustíveis, óleos minerais, sal, gesso, pedra	136.216	179.436	
	Castela e Leão			0	0	
	Extremadura			0	0	
	Galiza			27.678	36.460	
	Madrid			47	62	

Unidade: Toneladas

Portugal

65

Tráfego de Gateway/Transshipment

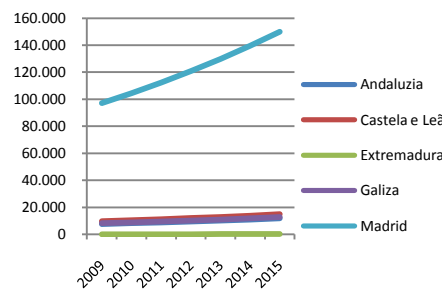
Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Nigéria	Sal, gesso, pedra	252.388	452.021	
	Castela e Leão			1.367	2.448	
	Extremadura			22	39	
	Galiza			732	1.312	
	Madrid			3.764	6.741	
Nigéria	Andaluzia	Espanha	Combustíveis, óleos minerais	5.371.194	7.075.399	
	Castela e Leão			4.821	6.351	
	Extremadura			1.127	1.484	
	Galiza			522.696	688.541	
	Madrid			57.707	76.016	

Unidade: Toneladas

Portugal

66

Tráfego de Gateway/Transshipment

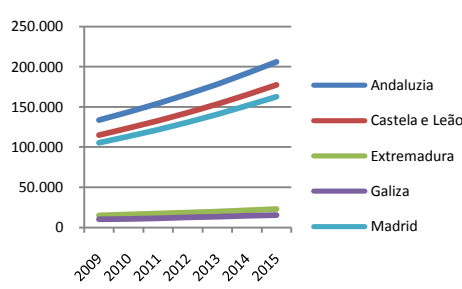
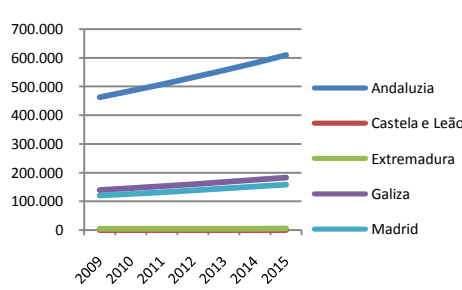
Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Argentina	Produtos químicos inorgânicos	7.643	11.796	
	Castela e Leão			9.659	14.906	
	Extremadura			97	150	
	Galiza			8.254	12.739	
	Madrid			97.199	150.008	
Argentina	Andaluzia	Espanha	Resíduos industriais alimentares, outros produtos químicos	683.284	900.081	
	Castela e Leão			21.283	28.035	
	Extremadura			78	103	
	Galiza			323.478	426.114	
	Madrid			211.956	279.206	

Unidade: Toneladas

Portugal

67

Tráfego de Gateway/Transshipment

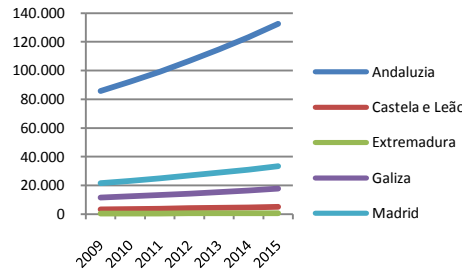
Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Brasil	Produtos químicos inorgânicos, combustíveis e óleos minerais	133.438	205.935	
	Castela e Leão			115.056	177.566	
	Extremadura			14.964	23.094	
	Galiza			10.047	15.506	
	Madrid			105.439	162.724	
Brasil	Andaluzia	Espanha	Resíduos industriais alimentares, minérios, escórias, cinzas, cereais	462.889	609.757	
	Castela e Leão			0	0	
	Extremadura			4.149	5.466	
	Galiza			139.185	183.347	
	Madrid			120.600	158.865	

Unidade: Toneladas

Portugal

68

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Chile	Produtos químicos inorgânicos	85.867	132.519	
	Castela e Leão			3.320	5.124	
	Extremadura			461	712	
	Galiza			11.506	17.757	
	Madrid			21.608	33.348	
Chile	Andaluzia	Espanha	Minérios, escórias, cinzas, pasta de madeira, papel reciclado	268.543	353.747	
	Castela e Leão			2.057	2.709	
	Extremadura			82	108	
	Galiza			28.647	37.736	
	Madrid			42.760	56.327	

Unidade: Toneladas

Portugal

69

Tráfego de Gateway/Transshipment

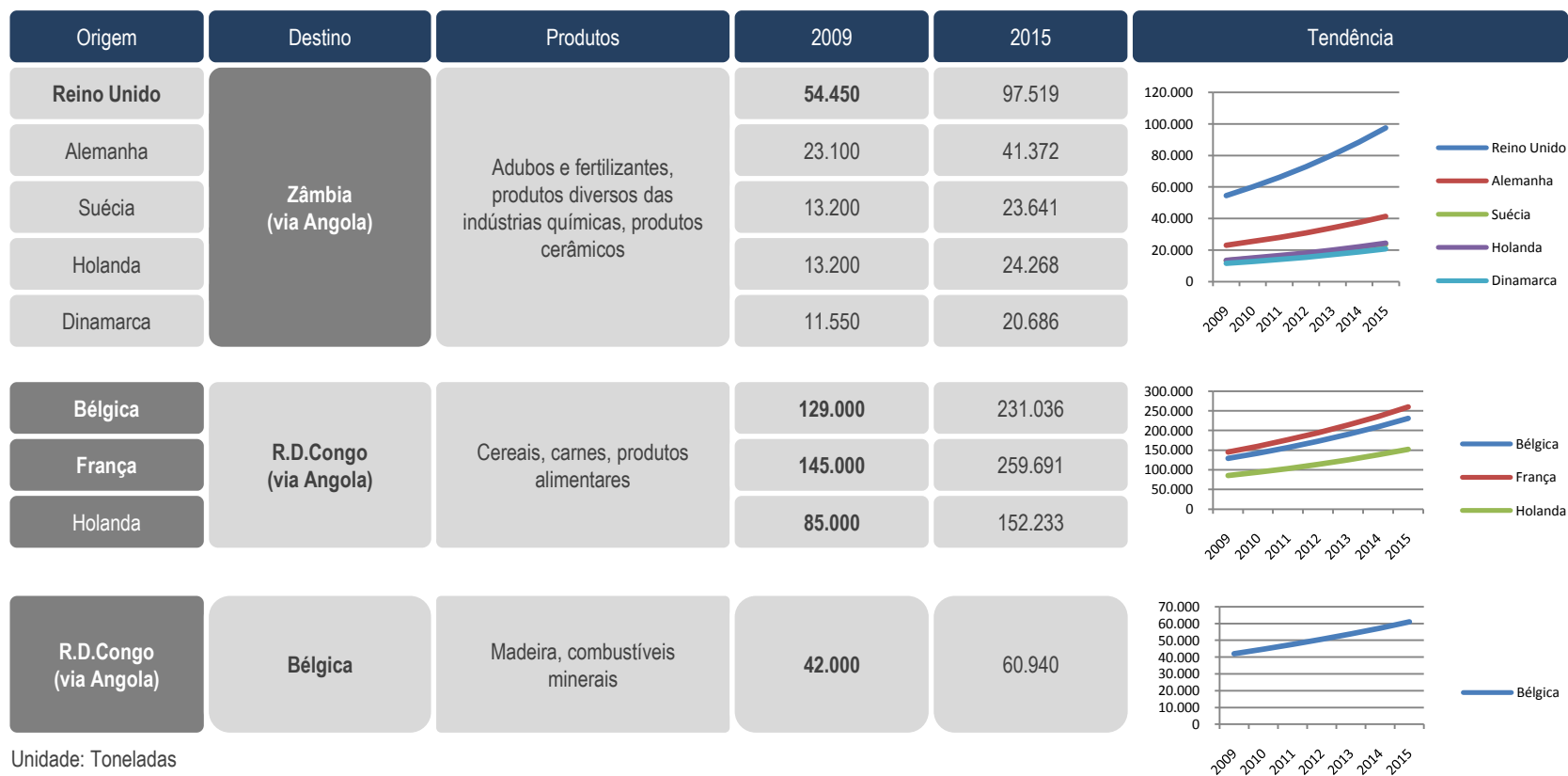
Origem	Comunidade	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Espanha	Andaluzia	Venezuela	Sal, gesso, pedra, produtos químicos orgânicos	289.530	446.833	
	Castela e Leão			32.261	49.788	
	Extremadura			148	229	
	Galiza			40.717	62.839	
	Madrid			85.702	132.263	
Venezuela	Andaluzia	Espanha	Combustíveis e óleos minerais	412.288	543.102	
	Castela e Leão			2.722	3.586	
	Extremadura			3	4	
	Galiza			153.718	202.490	
	Madrid			524.719	691.205	

Unidade: Toneladas

Portugal

70

Tráfego de Gateway/Transshipment

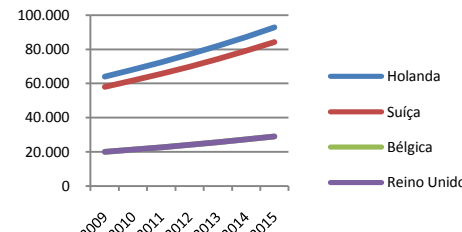
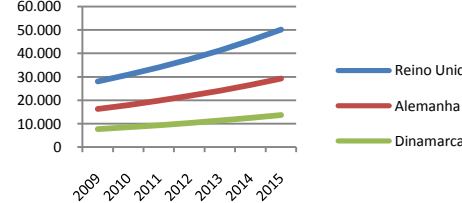


Unidade: Toneladas

Portugal

71

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Zimbabue (via Moçambique)	Holanda	Sal, tabaco, algodão	64.000	92.860	
	Suíça		58.000	84.155	
	Bélgica		20.000	29.019	
	Reino Unido		20.000	29.019	
Reino Unido	Zimbabue (via Moçambique)	Cereais, combustíveis minerais, adubos e fertilizantes	28.800	50.147	
Alemanha			16.320	29.229	
Dinamarca			7.680	13.755	

Unidade: Toneladas

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
África do Sul (via Moçambique)	Alemanha	Combustíveis minerais, minérios, ferro	7.560.000	10.969.114	
	Reino Unido		6.480.000	9.402.098	
	Suíça		4.680.000	6.790.404	
Alemanha	África do Sul (via Moçambique)	Combustíveis minerais, ferro	2.040.000	3.653.589	
Reino Unido			720.000	1.289.502	
França			540.000	967.127	

Unidade: Toneladas

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Malawi (via Moçambique)	Bélgica	Tabaco, açúcar, café, chá e especiarias	76.000	110.272	
	Suíça		20.000	29.019	
	Holanda		20.000	29.019	
Reino Unido	Malawi (via Moçambique)	Cereais, adubos e fertilizantes, cimento	35.100	62.863	
França			22.100	39.581	
Suíça			14.300	25.611	

Unidade: Toneladas

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Tendência
Tanzânia (via Moçambique)	Suíça	Café, chá e especiarias, tabaco, peixes	97.200	43.831	
	Holanda		30.600	13.799	
	Bélgica		14.400	6.494	
Alemanha	Tanzânia (via Moçambique)	Cereais, comnbustíveis minerais, adubos e fertilizantes	702.000	1.257.265	
Reino Unido			221.000	395.806	
Suíça			104.000	186.261	

Unidade: Toneladas

Portugal

75

De modo a ir ao encontro da vocação estratégica identificada, será necessário desenvolver um conjunto de acções e projectos

Áreas de actuação fundamentais

Abordagem comercial às oportunidades

Preparar com as comunidades portuárias e logísticas locais a abordagem às oportunidades de captação de tráfego identificadas

Preparar com os parceiros da CPLP a abordagem às oportunidades identificadas com estes

Desenvolver um plano comercial de abordagem às oportunidades identificadas

Processos e procedimentos

Preparar com os restantes países da CPLP um processo de agilização dos procedimentos

Sistemas de Informação

Integração de processos de troca de informação por via electrónica entre a Janela Unica Portuária e os países parceiros da CPLP

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. **Vocação e Posicionamento Estratégico**

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 **S. Tomé e Príncipe**

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Vocação e Posicionamento Estratégico

São Tomé e Príncipe



São Tomé e Príncipe

78

Vocação estratégica

- Os portos de São Tomé e Príncipe são focados no serviço ao tráfego de importação e exportação do país
- No curto e médio prazo a vocação irá manter-se no serviço aos tráfegos do arquipélago



São Tomé e Príncipe- Análise SWOT

79

A análise da realidade dos portos de São Tomé e Príncipe permitiu construir a seguinte análise SWOT

Pontos fortes

- Estabilidade social do país
- Existência de um plano de investimento em infra-estruturas e super-estruturas
- Condições naturais para o desenvolvimento portuário

Pontos fracos

- Necessidade de reabilitar e melhorar infra-estruturas e super-estruturas
- Hinterland de dimensão reduzida
- Número reduzido de linhas e relações de tráfego com outros países

São Tomé e Príncipe- Análise SWOT

80

A análise da realidade dos portos de São Tomé e Príncipe permitiu construir a seguinte análise SWOT

Oportunidades

- Posicionamento geo-estratégico do país

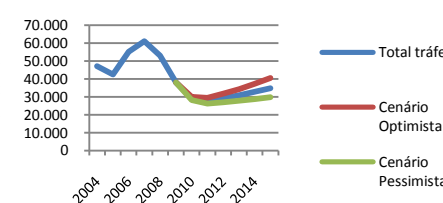
Ameaças

- Face ao enquadramento de São Tomé e Príncipe nas cadeias de abastecimento globais, não se vislumbram ameaças no médio prazo

São Tomé e Príncipe

81

Tráfego de Crescimento

		Sentido	Cenário	2009	2015	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Brasil	East Bound	Tendência			8.392	
		Optimista		5.155	9.629	
		Pessimista			7.289	
	West Bound	Tendência			-	
		Optimista		0	-	
		Pessimista			-	
Portugal	South Bound	Tendência			31.114	
		Optimista		36.599	36.270	
		Pessimista			26.581	
	North Bound	Tendência			3.656	
		Optimista		1.402	4.150	
		Pessimista			3.212	

Unidade: Toneladas

São Tomé e Príncipe

De modo a ir ao encontro da vocação estratégica identificada, será necessário desenvolver um conjunto de acções e projectos

Áreas de actuação fundamentais

Abordagem comercial às oportunidades

Trabalhar em conjunto com os parceiros da rede CPLP no sentido de identificar oportunidades futuras

Infraestruturas e superestruturas

Desenvolver o plano de investimento em infraestruturas e superestruturas numa óptica de melhorar as condições de serviços dos portos de São Tomé e Príncipe à realidade local.

Sistemas de Informação

Implementar sistema de informação da comunidade portuária e implementar uma nomenclatura de análise estatística dos tráfegos.

1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. Vocação e Posicionamento Estratégico

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. **Overview – Principais Desenvolvimentos**

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Overview – Principais desenvolvimentos



1. O projecto encontra-se em fase de revisão da versão final. Muito brevemente estará disponível a versão final
2. Conseguiu-se através de um processo intensivo e exaustivo levantar a informação necessária para caracterizar fluxos, tráfegos e linhas de navegação entre países CPLP.
3. Foram envolvidas centenas de entidades, incluindo Administrações dos Portos, Entidades Oficiais locais, Câmaras de Comércio, Operadores Logísticos, Operadores Transporte, Armadores, Agentes, Outros.
4. Pela primeira vez, existe um levantamento dos tráfegos entre países da CPLP:
 - Por porto de origem e destino
 - Por tipo de tráfego
 - Por tipo de mercadoria
 - Com evolução nos últimos anos



5. Conseguiu-se pela primeira vez fazer um levantamento exaustivo de todas as linhas de navegação regulares que escalam países CPLP, incluindo:

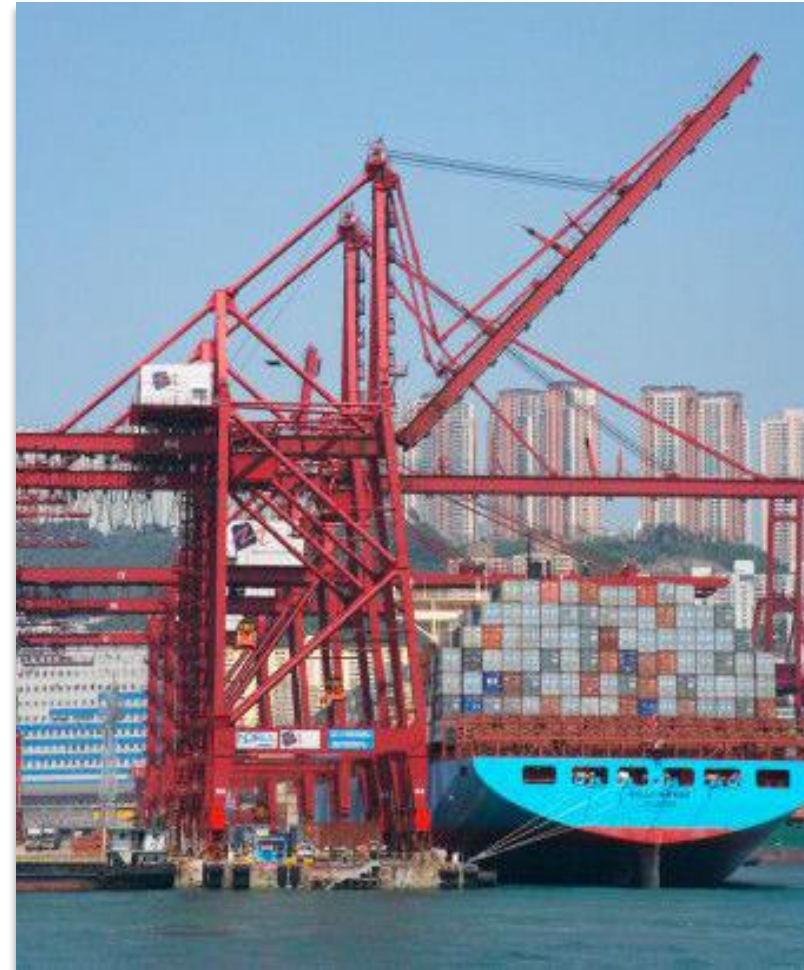
- Tipo de tráfego
- Portos de escala
- Armador e Agente
- Tempos de trânsito

6. Com o envolvimento de múltiplos actores, foi desenvolvida uma vocação para a rede de portos de cada país, que inclui:

- Potencial posicionamento estratégico nas cadeias globais
- Hinterlands de referência
- Constrangimentos a ultrapassar
- Análise de concorrentes
- Vocação global



9. Tendo a vocação identificada e os tráfegos existentes como referência, desenvolveu-se ainda uma análise das principais oportunidades de captação de tráfego para os países da CPLP, através de modelos específicos que permitiram estimar:
 - Tráfegos de crescimento
 - Oportunidades captação tráfego gateway
 - Oportunidades captação tráfego transshipment
10. Foi ainda definido um conjunto de propostas de desenvolvimento futuro para cada país
11. Foi proposto um projecto integrado para a rede de portos da CPLP, actuando em conjunto



1. Enquadramento Global

2. Metodologia

3. Vocação e Posicionamento Estratégico

3.1 Angola

3.2 Brasil

3.3 Cabo Verde

3.4 Guiné - Bissau

3.5 Moçambique

3.6 Portugal

3.7 S. Tomé e Príncipe

4. Overview – Principais Desenvolvimentos

5. Actuação Comum ao Nível da Rede de Portos da CPLP

Actuação comum ao nível da rede de portos da CPLP



Face às oportunidades identificadas e ao enquadramento dos portos da CPLP nas redes de transporte globais, existem benefícios a extrair de uma abordagem comum com os seguintes objectivos:

1 Criar uma marca comum “Portos da CPLP”

2 Abordar em conjunto as oportunidades identificadas de captação de tráfego

3 Criar condições para o networking efectivo entre Comunidades Portuárias e Logísticas dos países para explorar essas oportunidades

4 Desenvolver medidas de agilização, simplificação e homogeneização de procedimentos entre os países CPLP

Para ir ao encontro destes objectivos e efectivamente conferir interesse comum à articulação entre os portos da rede CPLP faz sentido estruturar um projecto agregador integrado

O projecto integrado para a rede de portos da CPLP deverá integrar diversos blocos de trabalho de interesse estratégico para toda a rede



P0 – Coordenação global da Associação dos Portos da CPLP e gestão do projecto integrado

Gestão global do projecto integrado e da associação

P1 – Criação da Marca Comum “Portos da CPLP” e promoção integrada

P1.1. Criação de uma marca comum

- Criação de uma marca comum portos CPLP, incluindo plano de desenvolvimento da marca e imagem, definição de meios e canais de promoção

P1.2. Promoção integrada rede portos

- Desenvolvimento de acções integradas de promoção conjunta da rede de portos da CPLP

P2 – Exploração de oportunidades de captação de tráfegos

P2.1. Observatório de tráfegos e cargas

- Estabelecer um observatório dos tráfegos, suportado por redes colaborativas e tecnologia de business intelligence que permita actualizar constantemente os tráfegos existentes e as oportunidades conjuntas.

P2.2. Acções conjuntas abordagem a armadores, operadores e investidores

- Desenvolvimento e preparação de acções conjuntas entre portos da rede que envolvam abordagem a armadores, operadores e investidores para a captação de tráfego, linhas ou investimento.

P2 – Exploração de oportunidades de captação de tráfegos

P2.2. Observatório de tráfegos e cargas

- Estabelecer um observatório dos tráfegos, suportado por redes colaborativas e tecnologia de business intelligence que permita actualizar constantemente os tráfegos existentes e as oportunidades conjuntas.

P2.3. Acções conjuntas abordagem a armadores, operadores e investidores

- Desenvolvimento e preparação de acções conjuntas entre portos da rede que envolvam abordagem a armadores, operadores e investidores para a captação de tráfego, linhas ou investimento.

P3 – Promoção do networking nas comunidades portuárias e logísticas

P3.1. Criação condições, meios e ferramentas para o networking das comunidades portuárias e logísticas CPLP

- Criar uma rede de networking para as comunidades portuárias e logísticas da CPLP. Essa rede deverá ser liderada pelos portos da CPLP e suportadas nas redes sociais.
- Promoção e organização de encontros e visitas aos portos
- Coordenação e edição de um meio de divulgação das principais actividades desenvolvidas pelas comunidades (por newsletter)
- Organização e promoção de acções de formação conjuntas

P3.2. Envolvimento de redes de actores CPLP para o desenvolvimento de projectos de interesse comum

- Identificar e desenvolver projectos de interesse comum. Suportar a preparação e submissão de candidaturas a apoio de entidades financiadoras.

P3.3. Acções de formação/ de intercâmbio de quadros entre instituições

- Organização conjunta com outros portos da CPLP de acções de formação/ de intercâmbio de quadros entre instituições

P4 – Promoção procedimentos simplificados e agilizados

P4.1. Desenvolvimento procedimentos comuns simplificados e agilizados

- Criar um grupo de trabalho para desenvolver procedimentos portuários agilizados dentro do espaço CPLP, suportados por Sistemas de Informação Integrados

P4.2. Integração de sistemas de informação

- Promover e suportar a integração de sistemas de informação e procedimentos electrónicos entre os diferentes portos da CPLP



Obrigado!

Moçambique

2 e 3 de Março de 2011

