



APRESENTAÇÃO DO ESTUDO DE MERCADO DOS PAÍSES E DOS PORTOS DA CPLP

III Encontro de Portos da CPLP – “Estreitando Relações Comerciais e de Cooperação no Espaço da Lusofonia”

Luanda, 02 de Dezembro de 2010



LUIS TADEU

ARTUR ALVES

1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais* – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões

1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais* – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões

Enquadramento

1. Na **II Conferência da CPLP**, realizada em Novembro/2009 em Fortaleza identificou-se a necessidade de realização de um estudo de mercado das relações entre os portos no âmbito da CPLP
2. O lançamento e organização ficou a cargo da **APP – Associação dos Portos de Portugal**.
3. Foi lançado um concurso para a prestação dos serviços de consultoria para o desenvolvimento do projecto, tendo a adjudicação recaído sobre a **FORDESI, SA**

Principais fases do projecto



1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais* – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Análise de Mercado - Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões

1

IDENTIFICAÇÃO DA INFORMAÇÃO NECESSÁRIA:

- Definição dos Requisitos
- Definição dos Formatos Necessários

IDENTIFICAÇÃO DAS FONTES DE INFORMAÇÃO PRIORITÁRIAS

2

OPERACIONALIZAÇÃO DOS MECANISMOS DE RECOLHA DE INFORMAÇÃO

1. Envolvimento de Stakeholders Locais:

▪ Abordagem Institucional ●

- Contacto Inicial realizado pela APP (carta de conforto)
- Pedido de Informação segmentada (Por perfil de Entidade) pela FORDESI
- Follow-Up semanal pela FORDESI

▪ Abordagem Sectorial ●

- Contactos de Alto Nível pela FORDESI
- Envio de Pedido de Informação Segmentado

2. Recolha Livre (Tendo a Internet como mecanismo de busca fundamental)

3

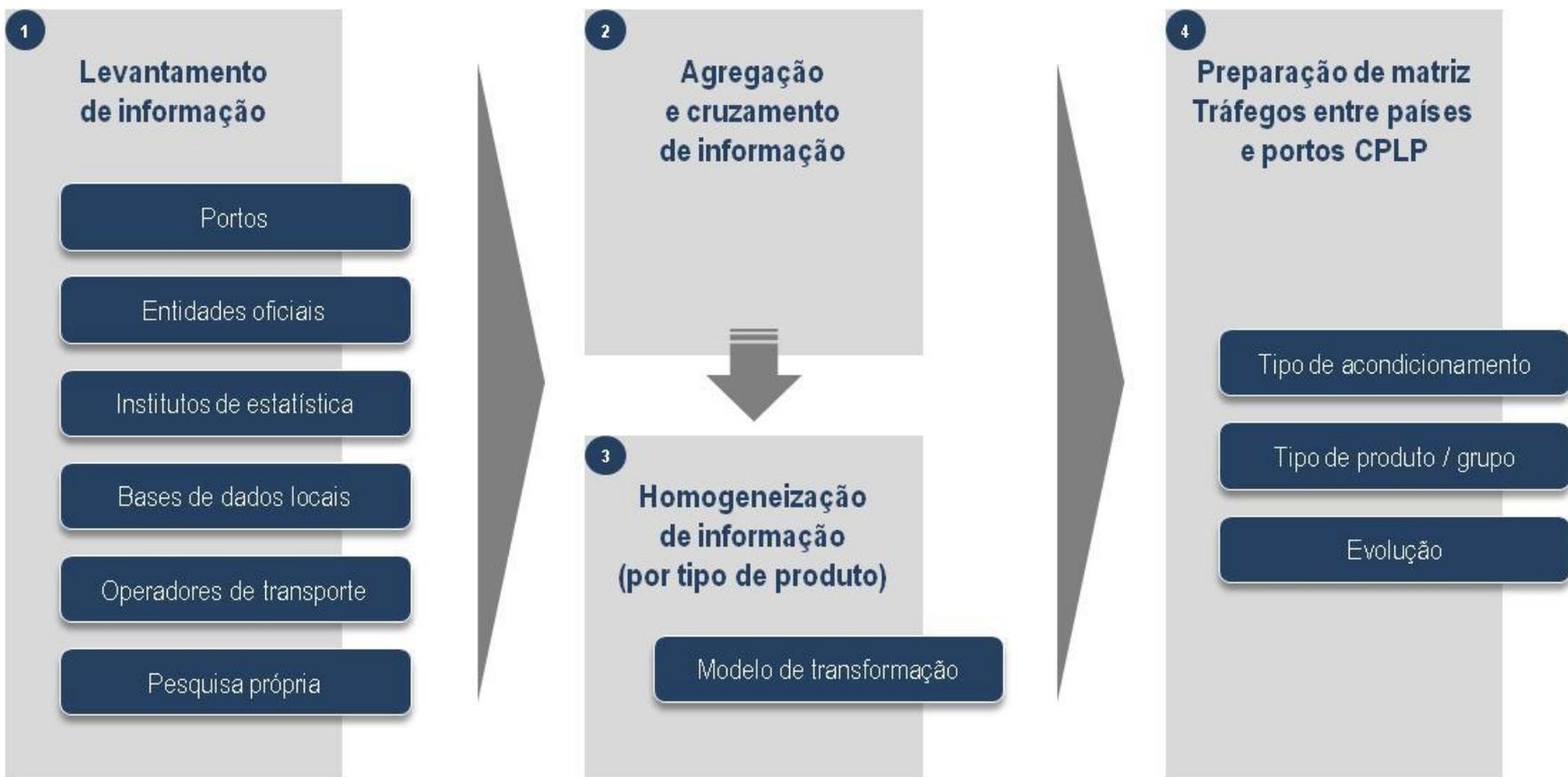
PRÉ-ANÁLISE E TRATAMENTO DE DADOS

- Filtragem da Informação
 - Homogeneização da Informação
 - Tratamento dos Dados
 - Preparação e Envio aos Actores de Estruturas Parametrizadas (EXCEL)
 - Análises Parciais Parametrizadas
 - Consolidação numa BD Única
- **As fases 2 e 3 foram iterativas uma vez que a recolha da info foi progressiva**



1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais* – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões e Desenvolvimentos Futuros do Espaço CPLP: O Papel da Associação de Portos da CPLP

Caracterização dos fluxos de mercadorias



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Portugal – Espaço CPLP



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP



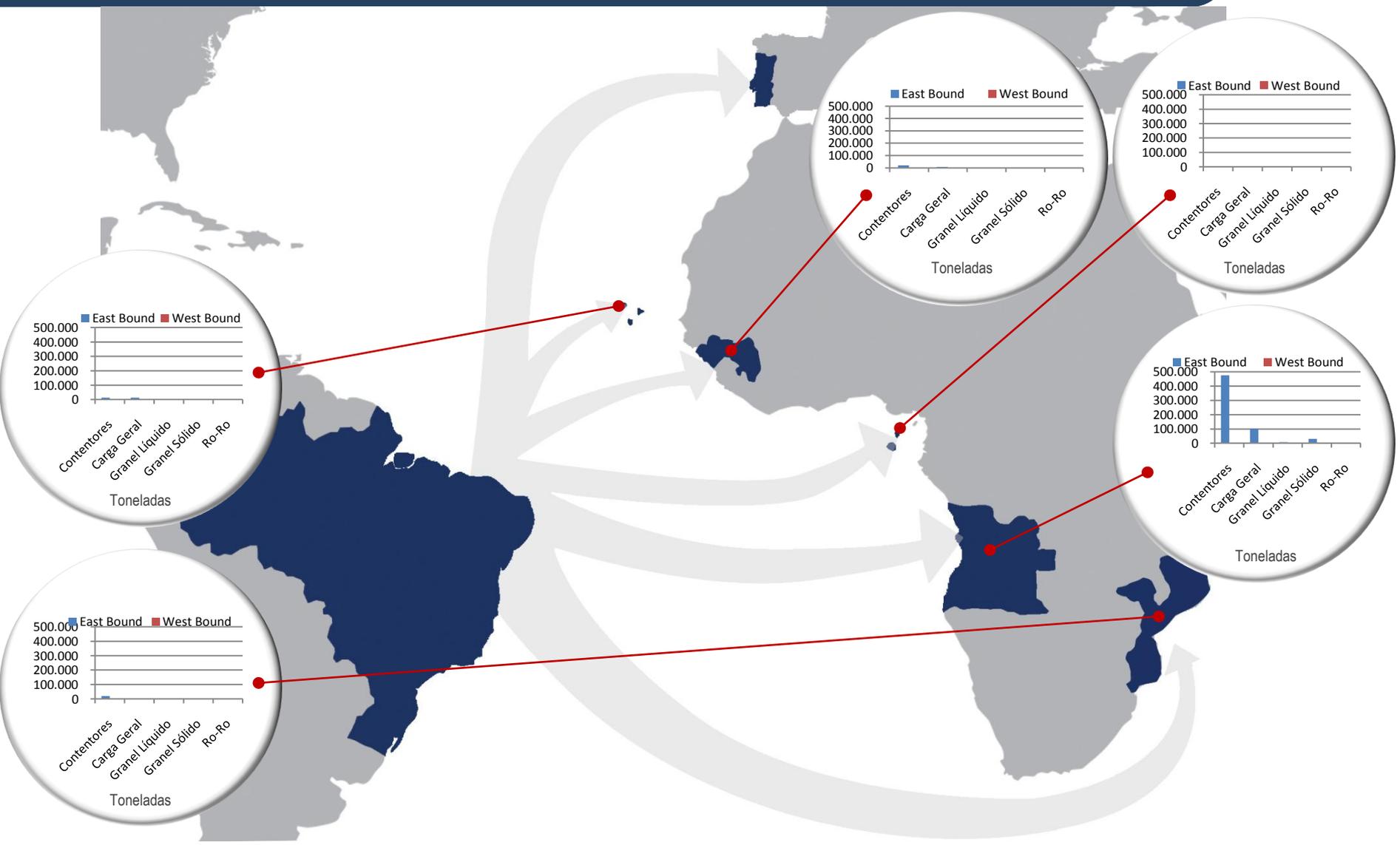
Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Portugal – Espaço CPLP

Países	Sentido	Tipo de Acondicionamento					Total
		Contentores	Carga Geral	Granel Líquido	Granel Sólido	Ro-Ro	
Portugal – Angola	South Bound	1.043.208	82.727	12.843	145.457	113.765	1.398.000
	North Bound	63.499	18	571.590	0	2.388	637.495
Portugal – Brasil	South Bound	63.623	0	11.729	30.604	23	105.979
	North Bound	50.786	171.366	976.967	113.46	0	1.312.582
Portugal – Cabo Verde	South Bound	177.267	196.501	66	75.487	4	449.321
	North Bound	33.483	108	0	0	2.388	33.595
Portugal – Guiné Bissau	South Bound	33.792	96.019	18.134	25	49	148.019
	North Bound	10.045	132	0	0	0	10.177
Portugal – Moçambique	South Bound	36.925	1.158	0	0	0	38.083
	North Bound	538	0	4.159	103.843	0	108.540
Portugal – São Tomé e Príncipe	South Bound	32.092	20.814	0	0	0	52.906
	North Bound	1.903	0	0	0	0	1.903

Unidade: Toneladas

Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Brasil – Espaço CPLP



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP



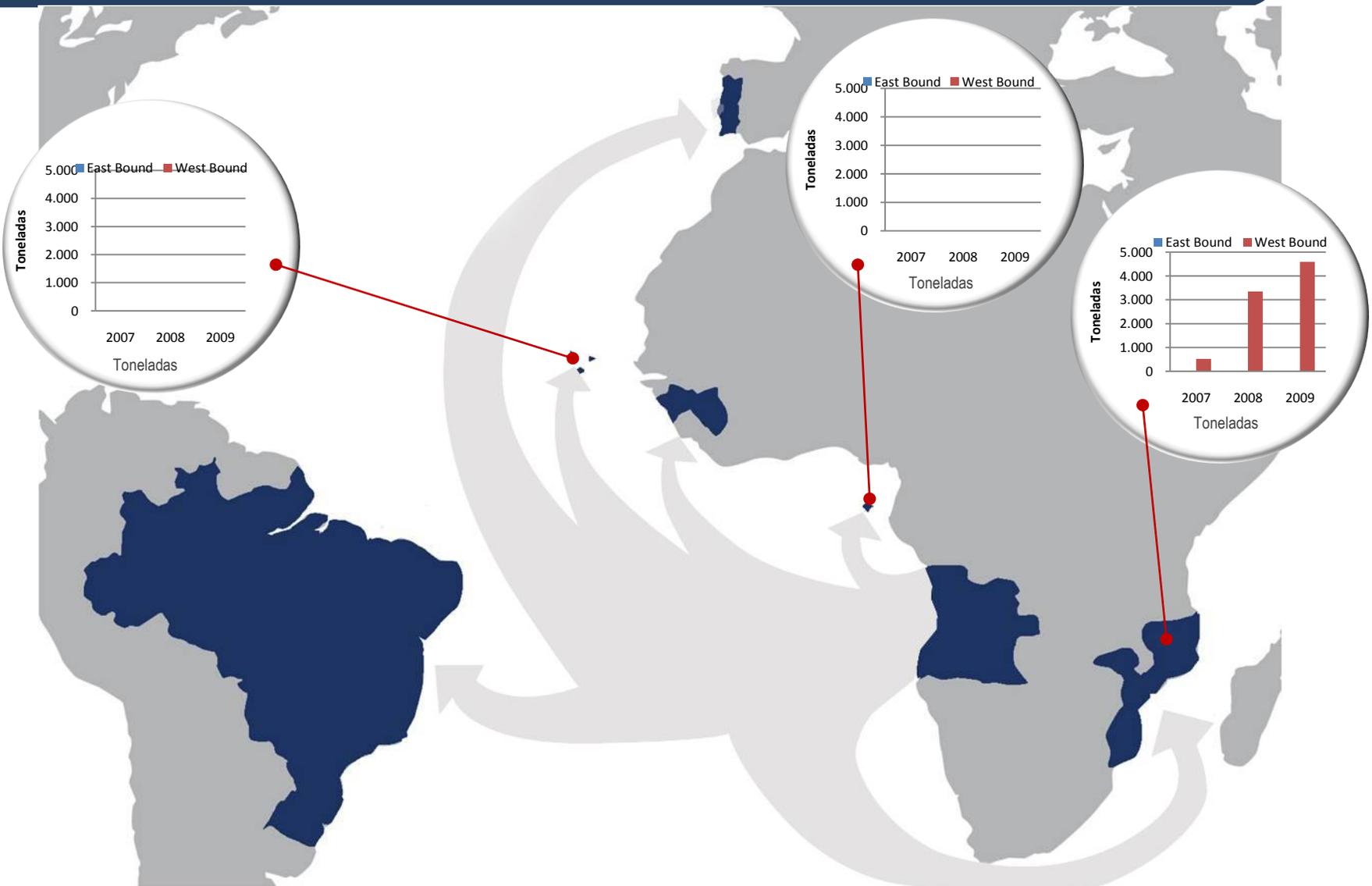
Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Brasil – Espaço CPLP

Países	Sentido	Tipo de Acondicionamento					Total
		Contentores	Carga Geral	Granel Líquido	Granel Sólido	Ro-Ro	
Brasil – Angola	East Bound	476.269	102.853	7.814	30.116	0	617.053
	West Bound	244	0	0	0	0	244
Brasil – Cabo Verde	East Bound	14.457	13.791	0	0	0	28.248
	West Bound	14	0	0	0	0	14
Brasil – Guiné Bissau	East Bound	20.832*	5.946*	0	0	0	26.778*
	West Bound	0	0	0	0	0	0*
Brasil – Moçambique	East Bound	20.530	101	0	0	0	20.630
	West Bound	1.091	0	0	0	0	1.091
Brasil – São Tomé e Príncipe	East Bound	819	0	0	0	0	819
	West Bound	6	0	0	0	0	6

Unidade: Toneladas

Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Angola – Espaço CPLP



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP



Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Angola – Espaço CPLP

Países	Sentido	2007	2008	2009
Angola – Moçambique	East Bound	0	0	0
	West Bound	520	3.345	4.594
Angola – Cabo Verde	South Bound	17	2	0
	North Bound	0	0	0
Angola – São Tomé e Príncipe	South Bound	0	1	3
	North Bound	0	0	0

Unidade: Toneladas

Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

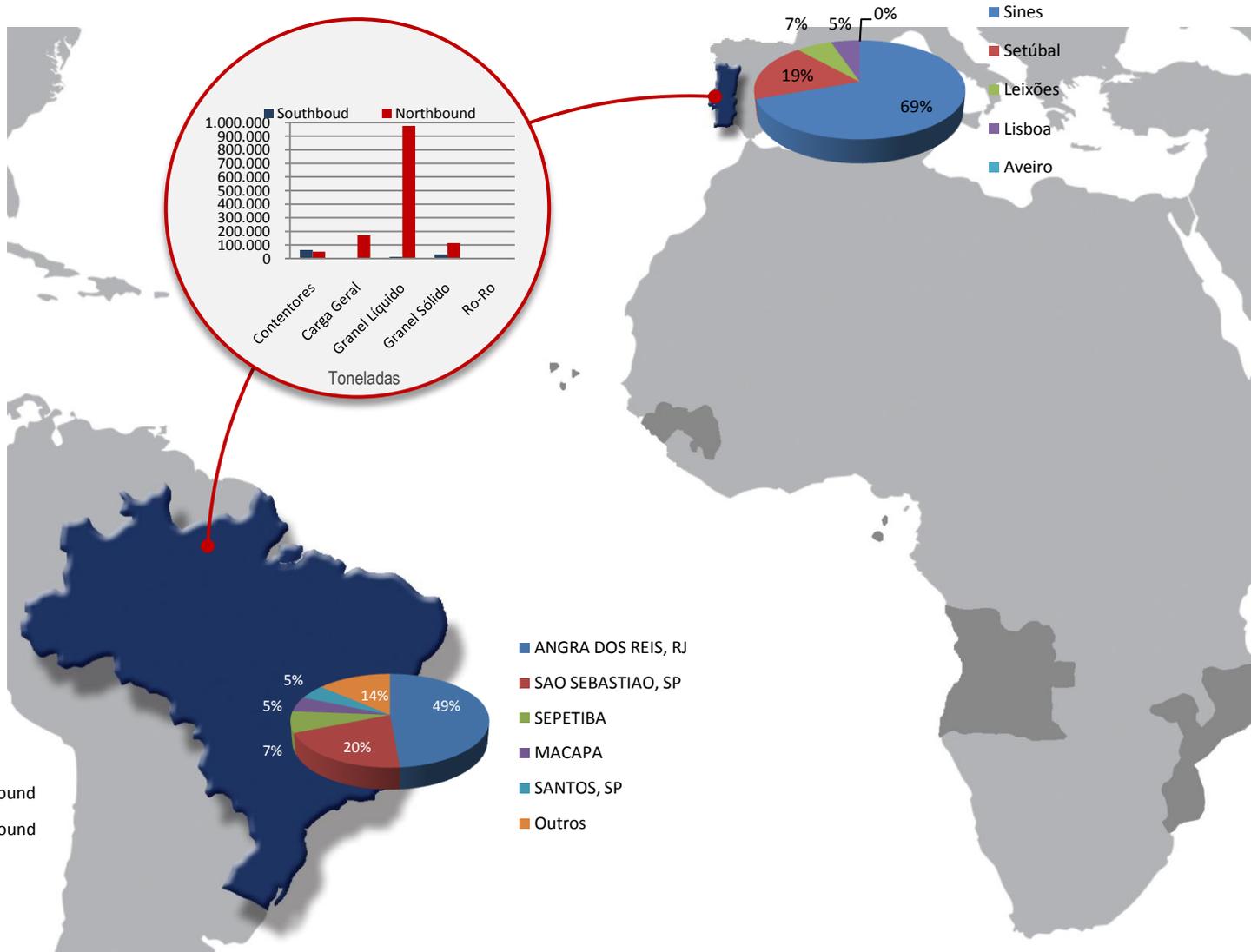
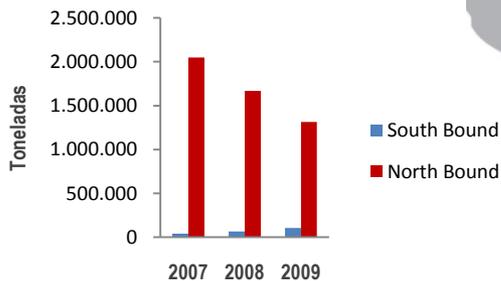
Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relação Portugal – Brasil

Fluxos comerciais rondando os 1.8 milhões de toneladas em 2009

Descida gradual das trocas comerciais, atingindo 1,4 milhões de toneladas em 2009 (menos 32% que no ano de 2007)

Os principais portos envolvidos:

- Sines e Angra dos Reis (produtos petrolíferos)
- São Sebastião, Sepetiba, Macapa e Santos



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

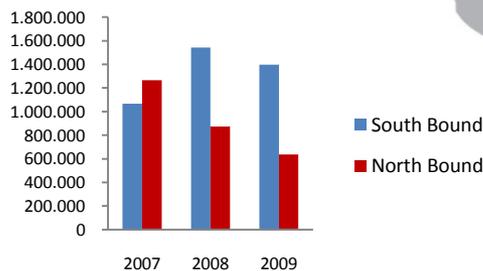
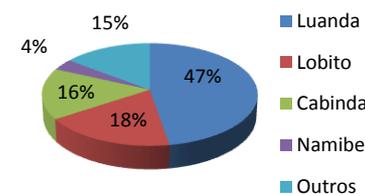
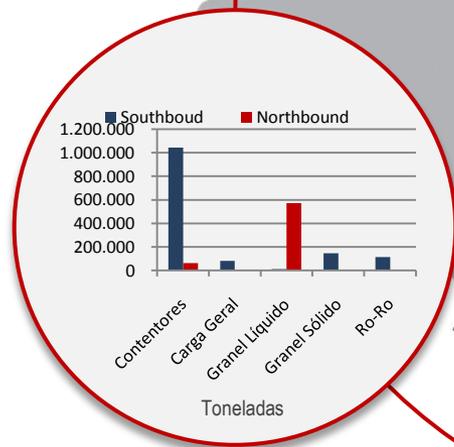
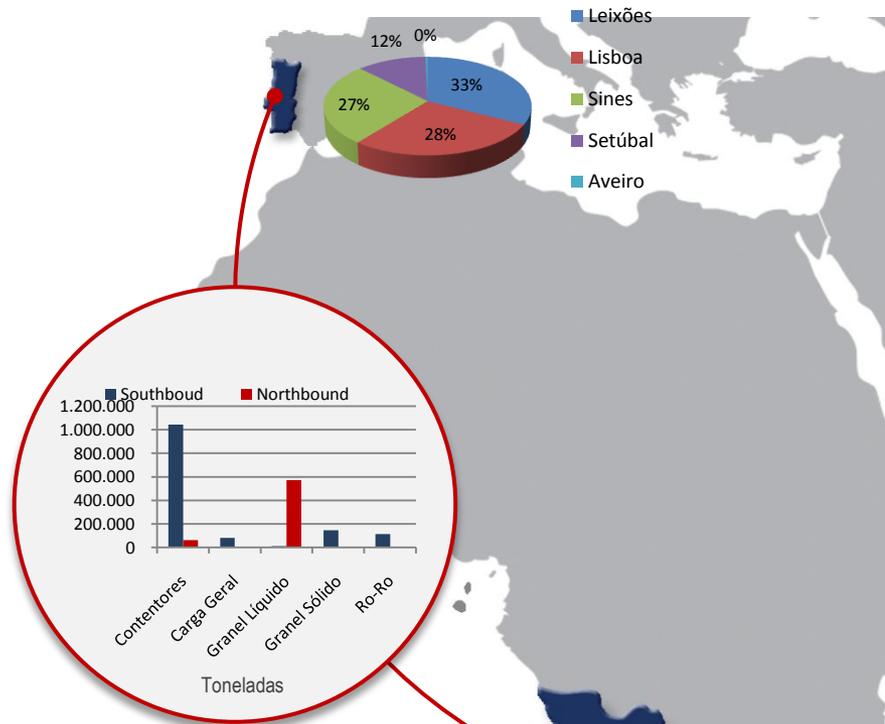
Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relação Portugal – Angola

Os fluxos comerciais rondaram os 2 milhões de toneladas em 2009:

- Angola exporta maioritariamente granéis líquidos (derivados de petróleo)
- Portugal exporta maioritariamente produtos alimentares e materiais de construção

Em Angola, o Porto de Luanda é responsável por quase 50% da relação marítima com os portos portugueses

Em Portugal, Leixões, Lisboa, Sines e Setúbal representam a totalidade das relações comerciais por via marítima.



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

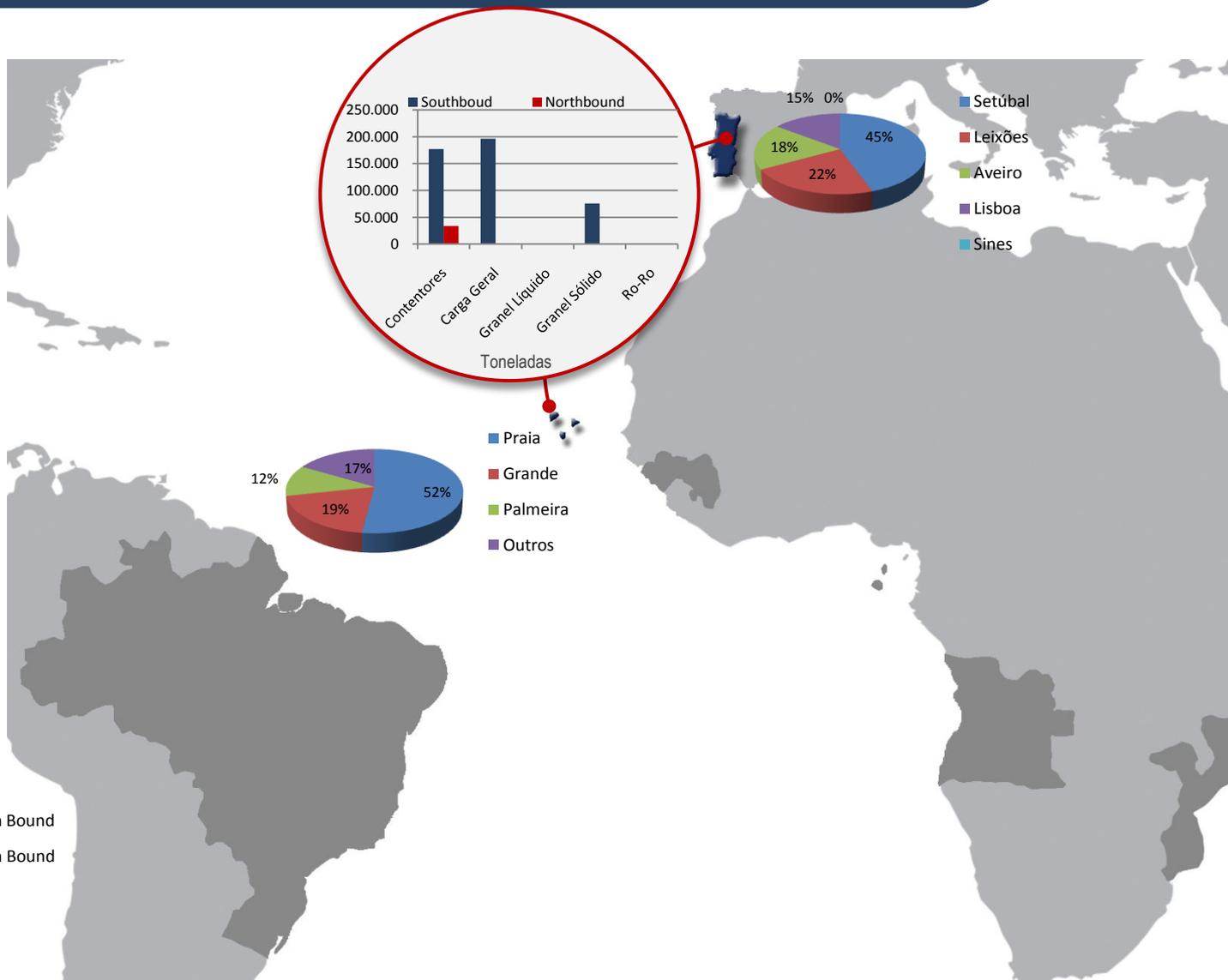
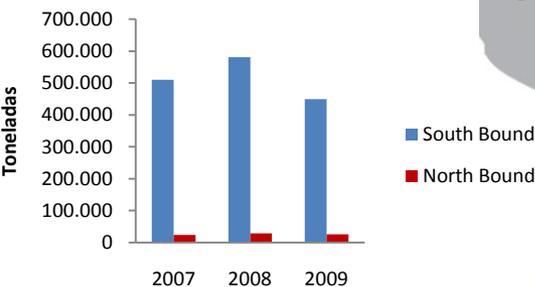
Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relação Portugal – Cabo Verde

Os fluxos comerciais rondaram as 500 mil toneladas em 2009:

- Cabo Verde exporta essencialmente artigos diversos
- Portugal exporta maioritariamente produtos alimentares e materiais de construção

Fluxo bastante desequilibrado, com o movimento no sentido Portugal-Cabo Verde a representar mais de 90% do tráfego

- Em Portugal, Setúbal representa cerca de 45% das relações comerciais, seguido de Leixões, Aveiro e Lisboa
- Em Cabo Verde destaca-se o porto de Praia com 52% do tráfego, seguido do porto Grande e Palmeira



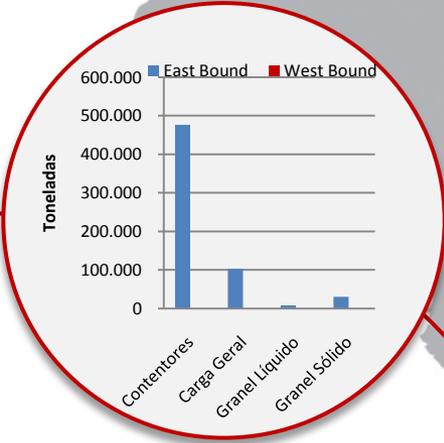
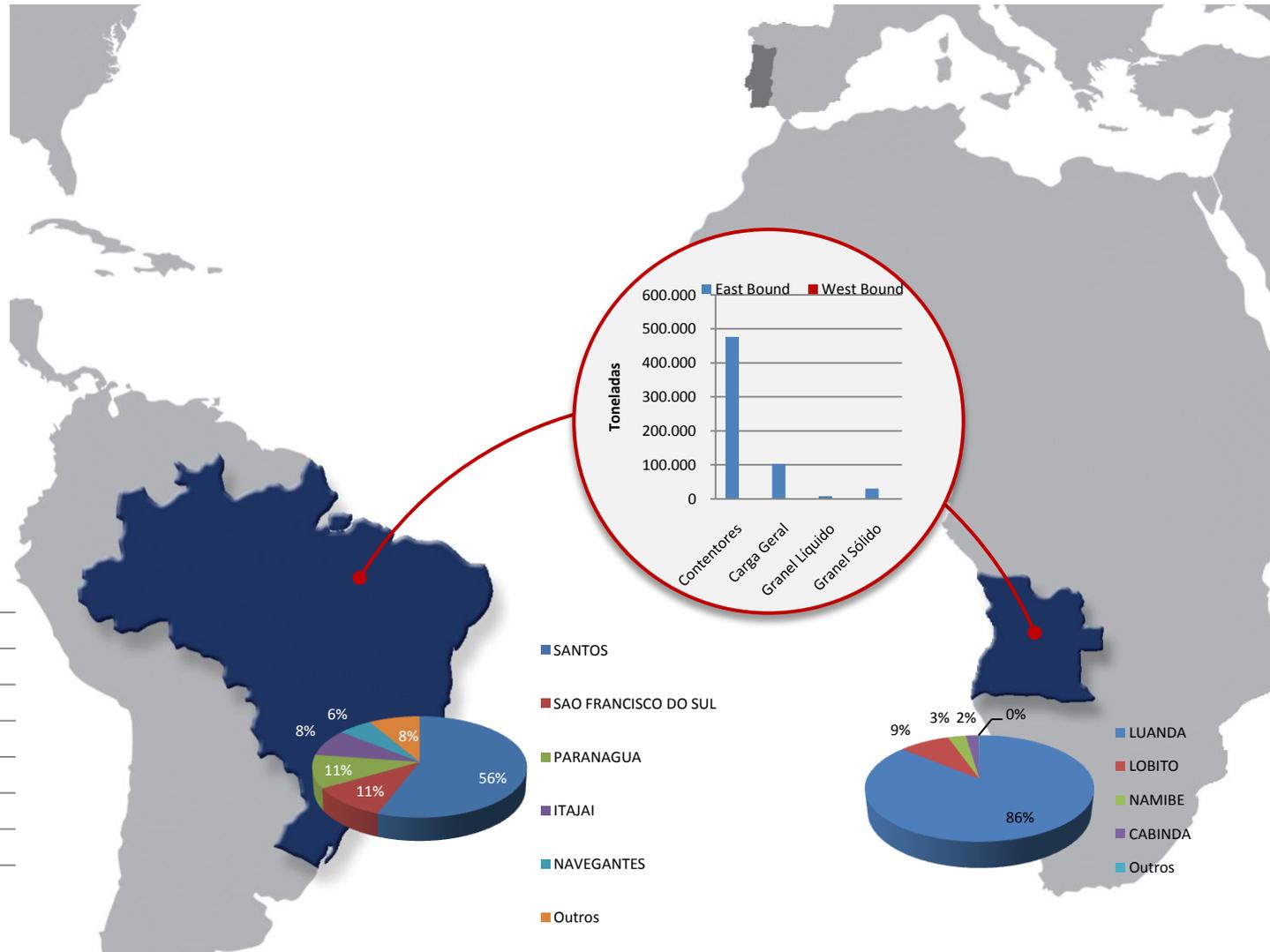
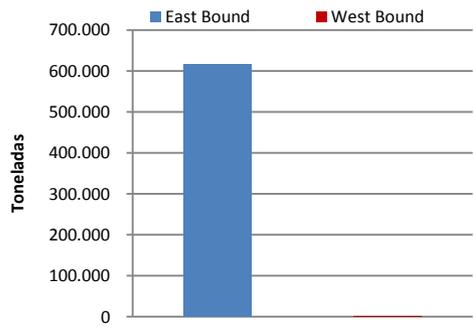
Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relação Brasil – Angola

Os fluxos comerciais rondaram as 617 mil toneladas em 2009

Relação East-West Bound bastante desequilibrado - Tráfego EastBound representa quase a totalidade do tráfego

- No Brasil, o Porto de Santos representa cerca de 56% das relações comerciais, seguido do Porto de São Francisco do Sul (11%) e o Porto de Paranaguá (11%).
- Em Angola, o Porto de Luanda, representa 86% do total comercializado



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

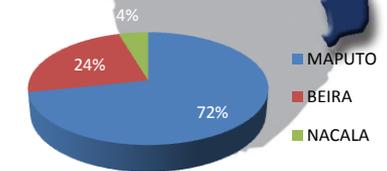
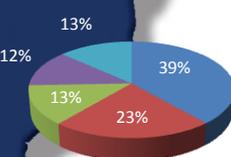
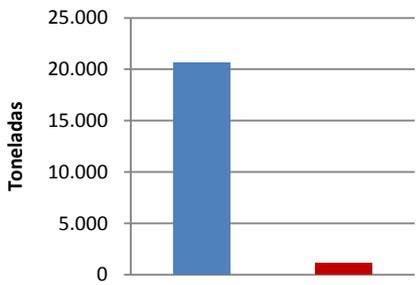
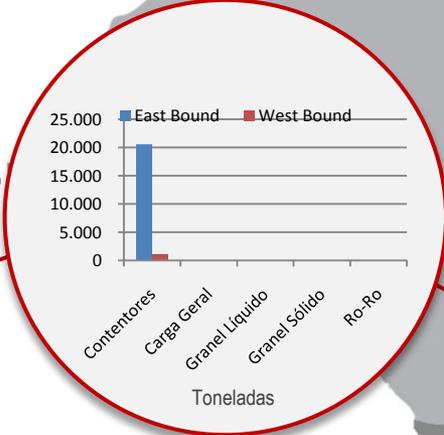
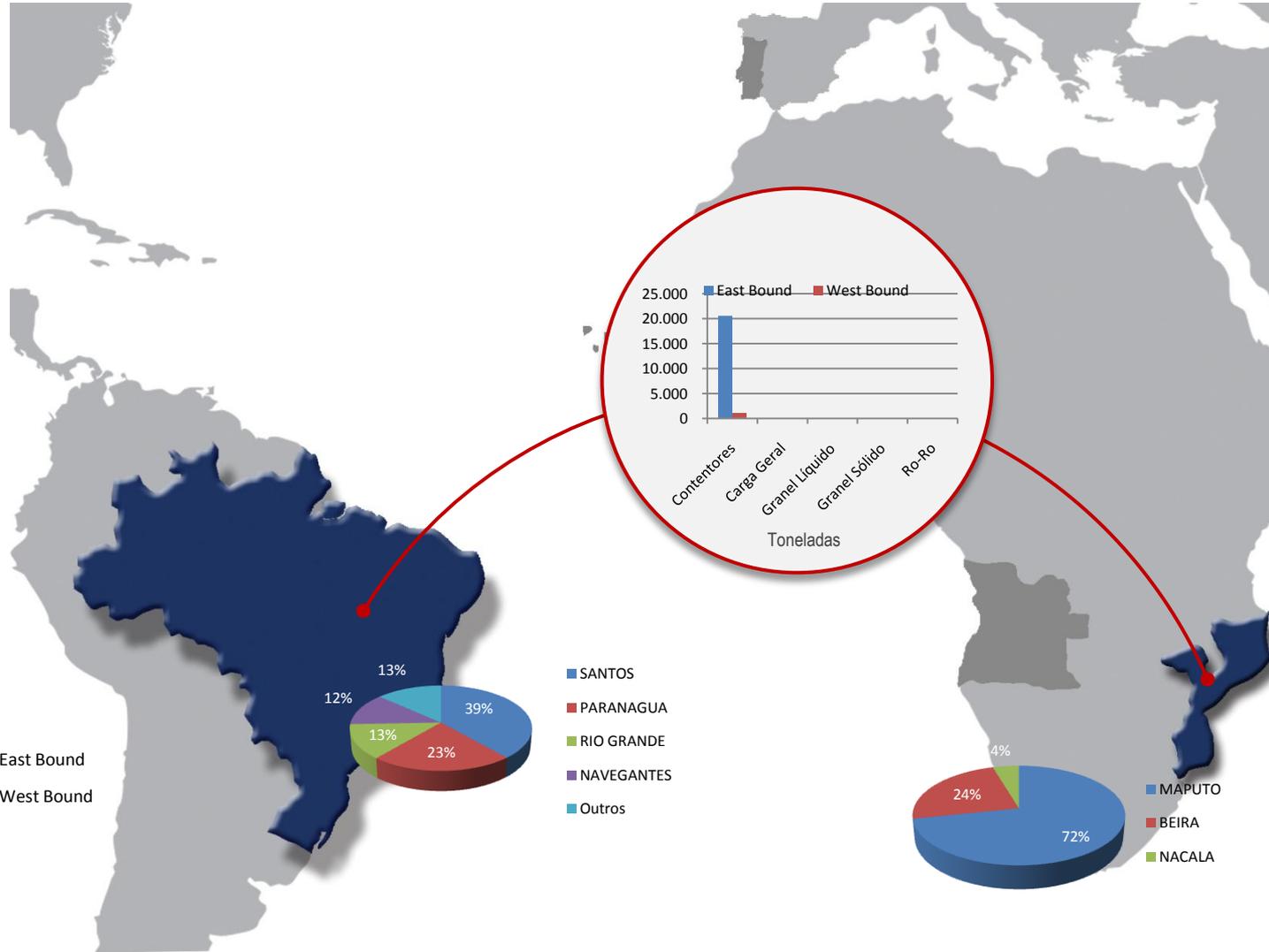
Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relação Brasil – Moçambique

Os fluxos comerciais rondaram as 25 mil toneladas em 2009

Relação East-West Bound bastante desequilibrado - Tráfego EastBound representa 95% do tráfego

■ No Brasil, o Porto de Santos representa cerca de 39% das relações comerciais, seguido do Porto de Paranaguá (23%).

■ Em Moçambique o Porto de Maputo, representa 72% do total comercializado



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP

Relações Portugal – Angola; Portugal – Brasil; Brasil – Angola; Brasil - Moçambique



Fordesi
CONSULTORIA E INOVAÇÃO

20

Portugal		Angola	
Porto	Quantidade	Porto	Quantidade
Aveiro	7.318	Luanda	963.608
Leixões	663.622	Lobito	373.846
Lisboa	572.282	Cabinda	329.103
Setúbal	242.286	Namibe	71.743
Sines	549.986	Outros	297.194

Portugal		Cabo Verde	
Porto	Quantidade	Porto	Quantidade
Aveiro	89.361	Praia	251.310
Leixões	108.208	Grande	94.202
Lisboa	70.311	Palmeira	57.442
Setúbal	214.954	Outros	79.962
Sines	82		

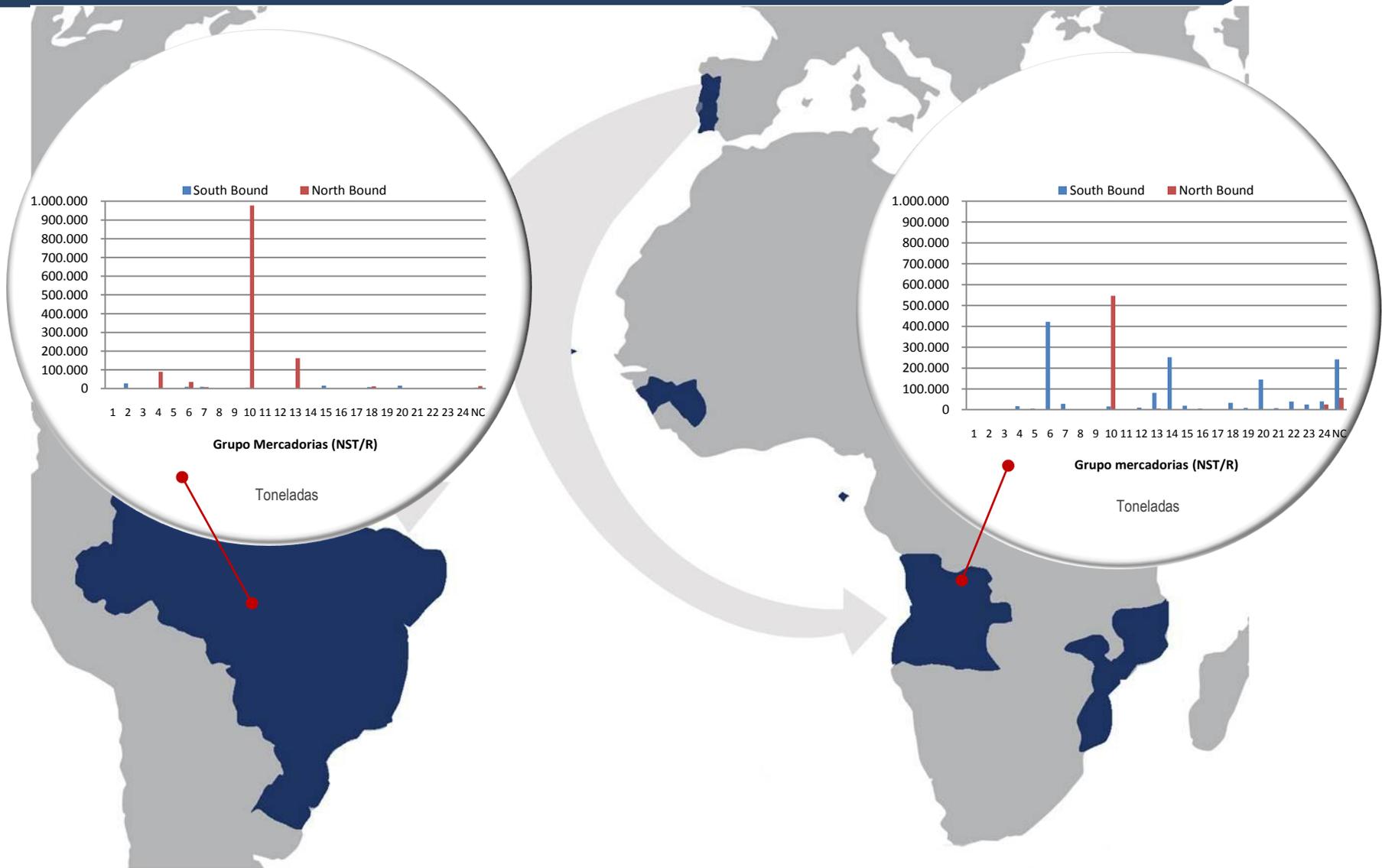
Brasil		Angola	
Porto	Quantidade	Porto	Quantidade
Santos	160.199.190	Luanda	247.162.177
Sao Francisco Do Sul	31.041.590	Lobito	24.498.867
Paranagua	30.668.800	Namibe	8.687.514
Itajai	24.472.070	Cabinda	6.142.652
Navegantes	16.352.477	Outros	468327
Outros	24.225.410		

Brasil		Moçambique	
Porto	Quantidade	Porto	Quantidade
Santos	3.902.131	Maputo	7.239.535
Paranagua	2.272.828	Beira	2.404.242
Rio Grande	1.340.587	Nacala	461.021
Navegantes	1.247.164		
Outros	1.342.088		

Unidade: Toneladas

Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Portugal – Angola e Brasil



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP



Fluxos de Tráfego no Espaço CPLP – Relações Portugal – Angola e Brasil

Portugal – Angola

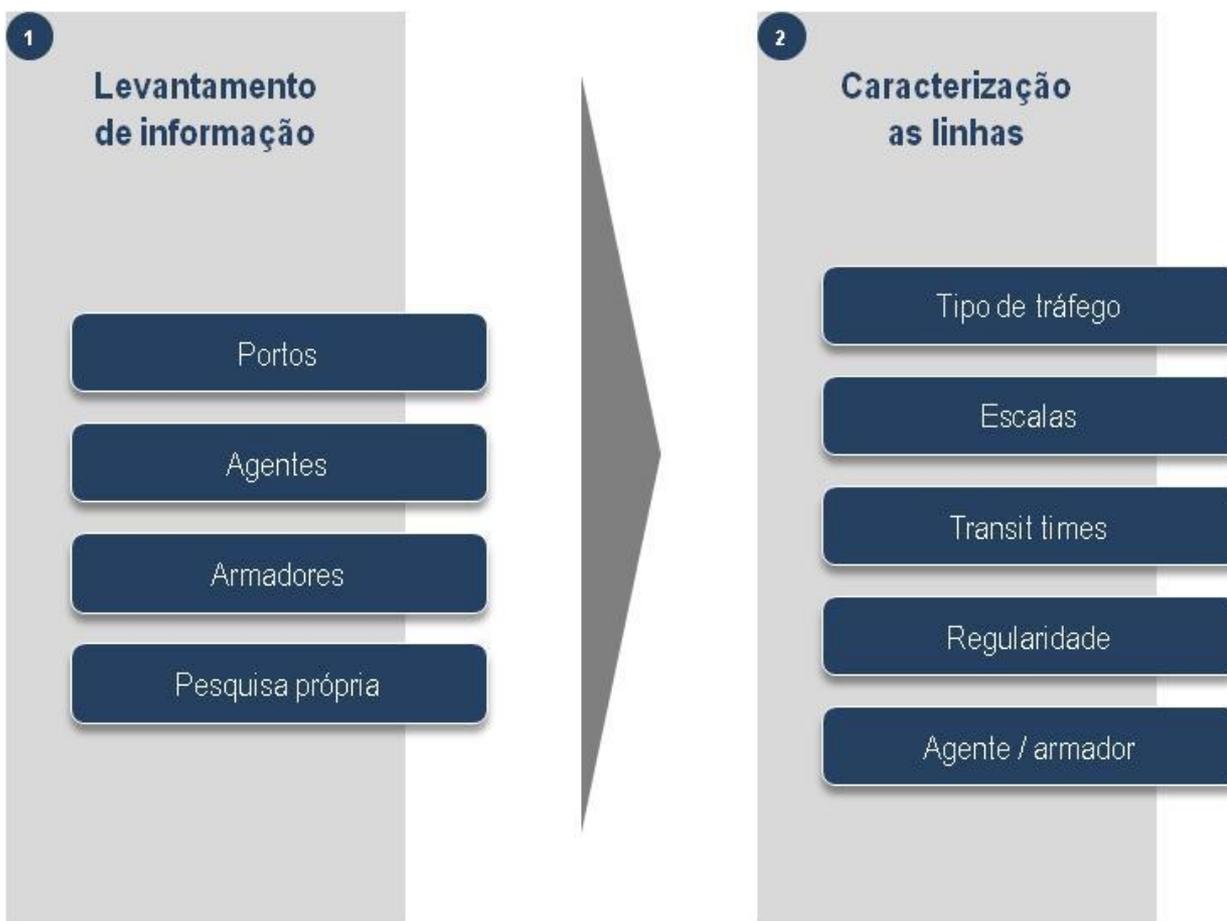
Grupo de Mercadorias (NSTR/R)	Sentido	
	South Bound	North Bound
1	1.269	0
2	1.876	0
3	137	0
4	16.700	222
5	5.753	315
6	422.222	1.204
7	29.000	19
8	70	0
9	0	0
10	15.739	546.644
11	140	0
12	10.050	0
13	80.296	4.998
14	252.438	24
15	19.497	268
16	5.527	0
17	82	0
18	32.561	174
19	8.617	0
20	144.418	211
21	7.059	216
22	38.745	99
23	24.736	38
24	40.100	25.060
NC	240.958	58.005

Portugal – Brasil

Grupo de Mercadorias (NSTR/R)	Sentido	
	South Bound	North Bound
1	0	150
2	28.215	126
3	0	0
4	712	90.175
5	1.488	2.935
6	10.129	35.304
7	9.239	8.744
8	0	0
9	0	0
10	4.128	976.967
11	8	0
12	19	109
13	1.610	162.949
14	552	200
15	16.039	291
16	0	146
17	0	0
18	8.667	12.292
19	150	330
20	16.601	1.514
21	24	48
22	217	0
23	794	2.641
24	2.796	3.324
NC	4.591	13.255

Grupos de mercadoria (NST/R):

- 1 – Cereais
- 2 – Batatas, outros legumes frescos ou congelados e frutos frescos
- 3 – Animais vivos e beterraba sacarina
- 4 – Madeira e Cortiça
- 5 – Matérias têxteis e desperdícios, outras matérias primas de origem animal ou vegetal
- 6 – Produtos alimentares e forragens
- 7 – Oleaginosas
- 8 – Combustíveis minerais sólidos
- 9 – Petróleo bruto
- 10 – Produtos petrolíferos
- 11 – Minérios de ferro, sucatas e poeiras de altos fornos
- 12 – Minérios e desperdícios não ferrosos
- 13 – Produtos metalúrgicos
- 14 – Cimentos, cal e materiais de construção manufacturados
- 15 – Minerais brutos ou manufacturados
- 16 – Adubos naturais ou manufacturados
- 17 – Produtos carboquímicos e alcatrões
- 18 – Produtos químicos, excepto produtos carboquímicos e alcatrões
- 19 – Celulose e desperdícios
- 20 – Veículos e materiais de transporte, máquinas, motores, mesmo desmontados e peças
- 21 – Artigos metálicos
- 22 – Vidros, produtos vidreiros e produtos cerâmicos
- 23 – Couro, têxteis, vestuário e artigos manufacturados divers
- 24 – Artigos diversos
- NC – Não Classificados

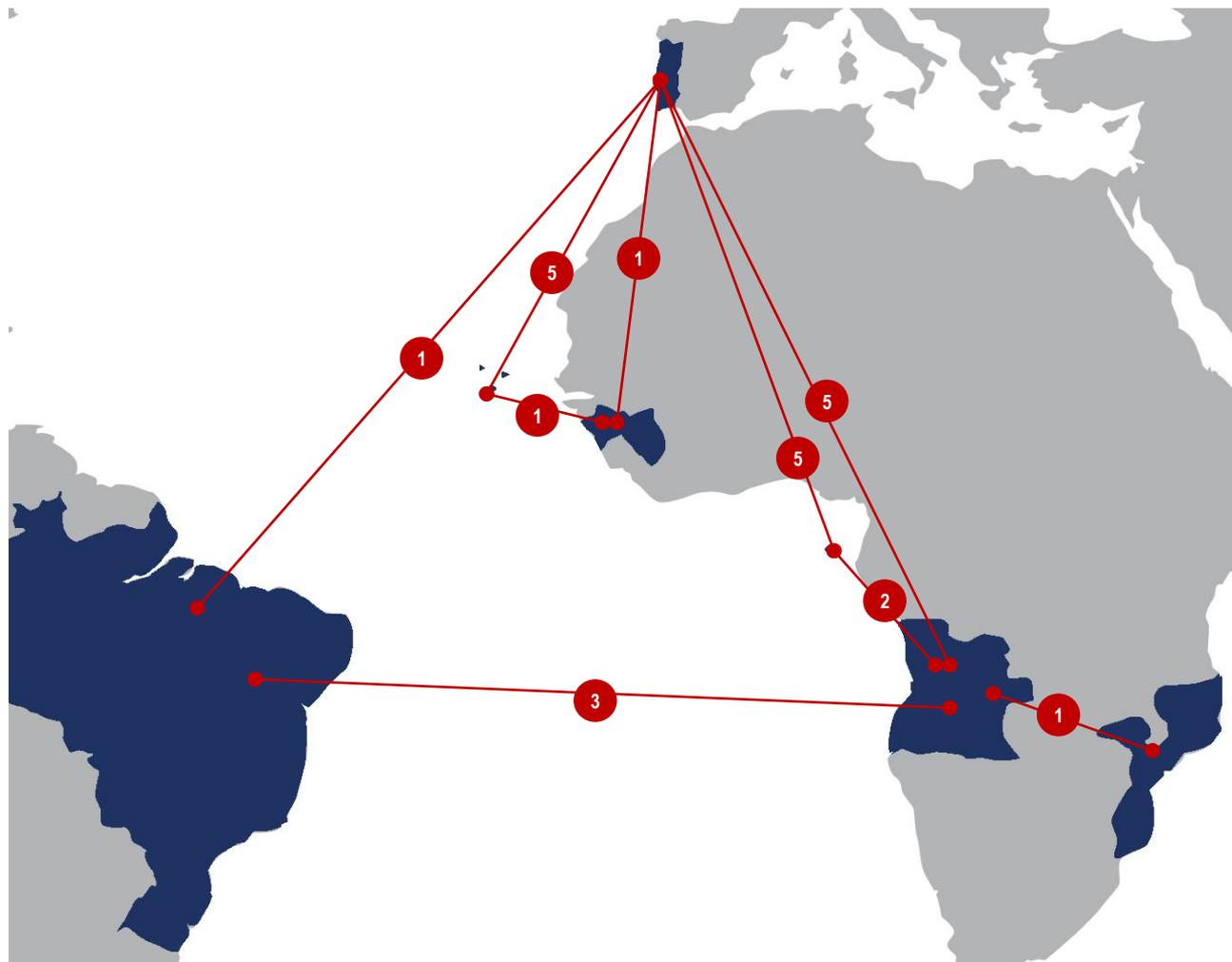


Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Linhas Regulares no Espaço CPLP

19 linhas regulares escalam portos da Rede CPLP nas seguintes áreas:

- Europa – África Ocidental (14)
- Europa – América do Sul (1)
- América do Sul – África Ocidental (3)
- África Ocidental – África Austral – Ásia (1)



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Europa – África Ocidental

Angola Shuttle

Países: Portugal, Angola, Senegal, Marrocos, Congo, Costa do Marfim

Escalas CPLP: Leixões, Lisboa, Luanda, Lobito

Escalas noutros países: Tânger, Abidjjan, Pointe Noire

Agente de navegação: CMA CGM PORTUGAL – Agentes de Navegação, SA

Tipo de tráfego: Contentores

Regularidade: 10 dias

Porto	Dias Trânsito
Leixões	0
Lisboa	0
Tânger	2
Abidjan	11
Pointe Noire	14
Lobito	16
Luanda	22

Devido ao desequilíbrio de tráfegos num sentido, a linha apenas indica os transit times num dos sentidos (South Bound)



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

Europa – América do Sul

EUROATLAN

Países: Portugal, Argentina, Uruguai, Brasil, Holanda, Reino Unido, Alemanha, Bélgica, França

Escalas CPLP: Rio Grande, Paranaguá, Itajaí, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Lisboa

Escalas noutros países: Buenos Aires, Montevideo, Rotterdam, Tilbury, Hamburg, Antwerpen, Le Havre

Agente de navegação: MARMEDSA – Agência Marítima, Lda

Tipo de tráfego: Contentores

Regularidade: Semanal

Dias de trânsito sob consulta



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

América do Sul – África Ocidental

South America West Africa

Países: Brasil, Angola, Argentina, Congo

Escalas CPLP: São Francisco do Sul, Paranaguá, Santos, Rio de Janeiro, Luanda, Lobito, Namibe

Escalas noutros países: Buenos Aires, Pointe Noire

Agente de navegação: Nile Dutch

Tipo de tráfego: Contentores

Regularidade: Quinzenal

Porto	Dias Trânsito
Buenos Aires	0
São Francisco do Sul	5
Paranaguá	8
Santos	9
Rio de Janeiro	14
Pointe Noire	27
Luanda	30
Lobito	33
Namibe	44
Buenos Aires	56



Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP

África Ocidental – África Austral – Ásia

Angola Luanda Service

Países: Angola, Singapore, África do Sul, Moçambique

Escalas CPLP: Maputo, Luanda

Escalas noutros países: Singapore, Durban, Cape Town

Agente de navegação: PIL

Tipo de tráfego: Contentores

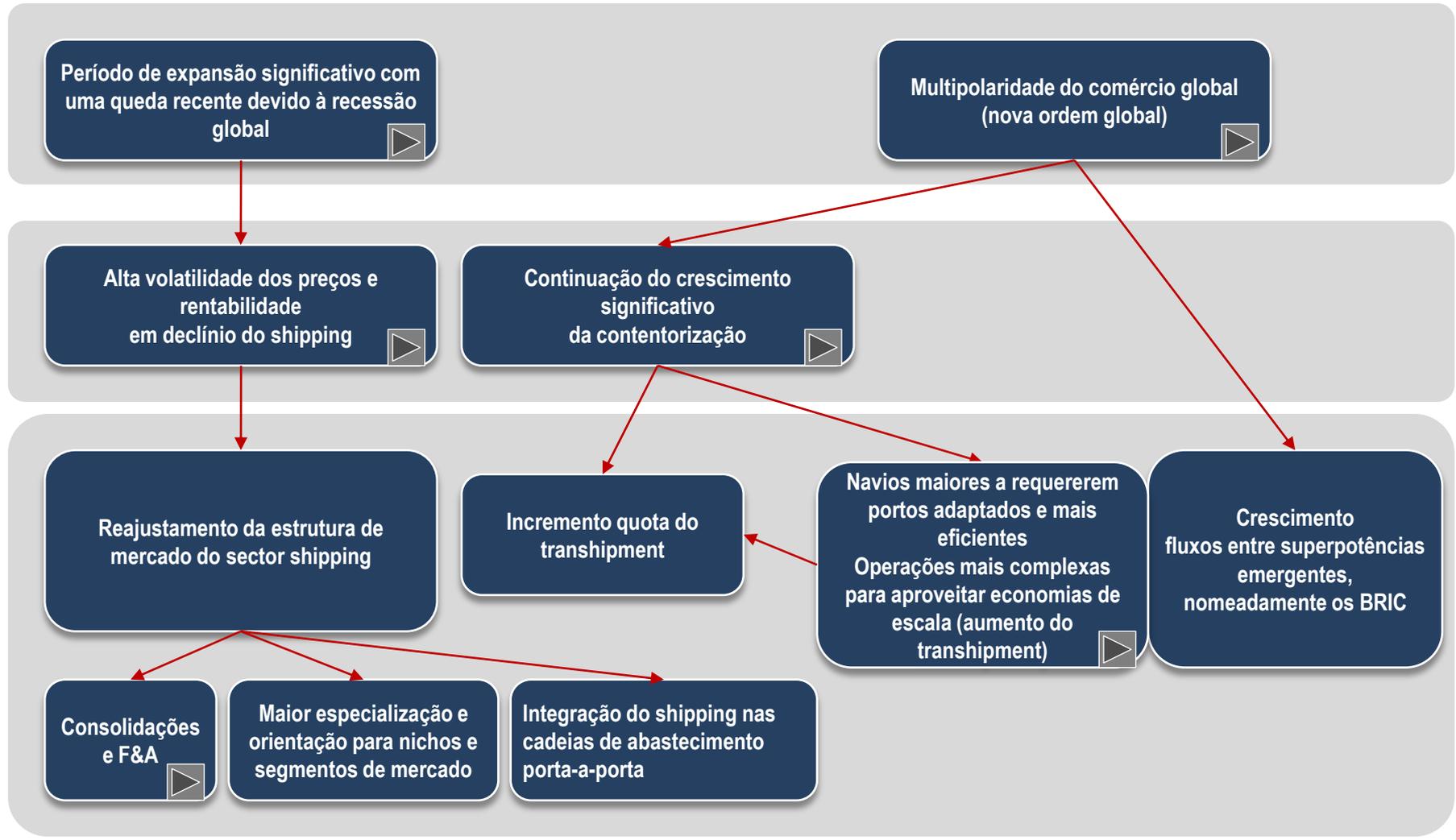
Regularidade: Mensal

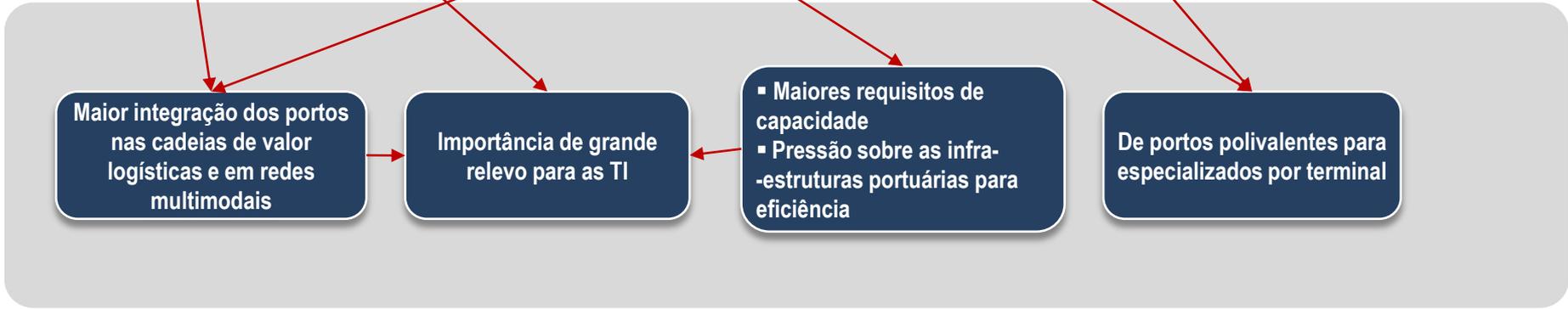
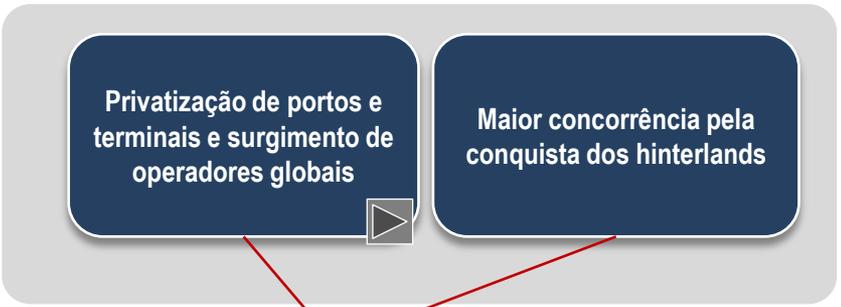
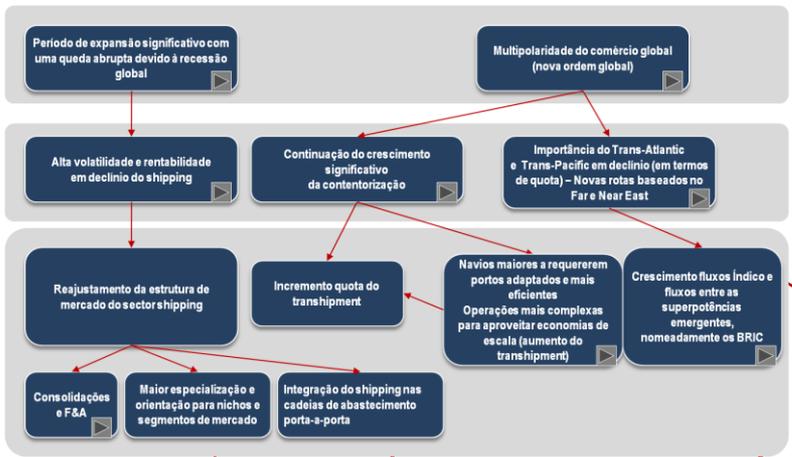
Porto	Dias Trânsito
Singapore	0
Maputo	13
Durban	17
Cape Town	19
Luanda	24

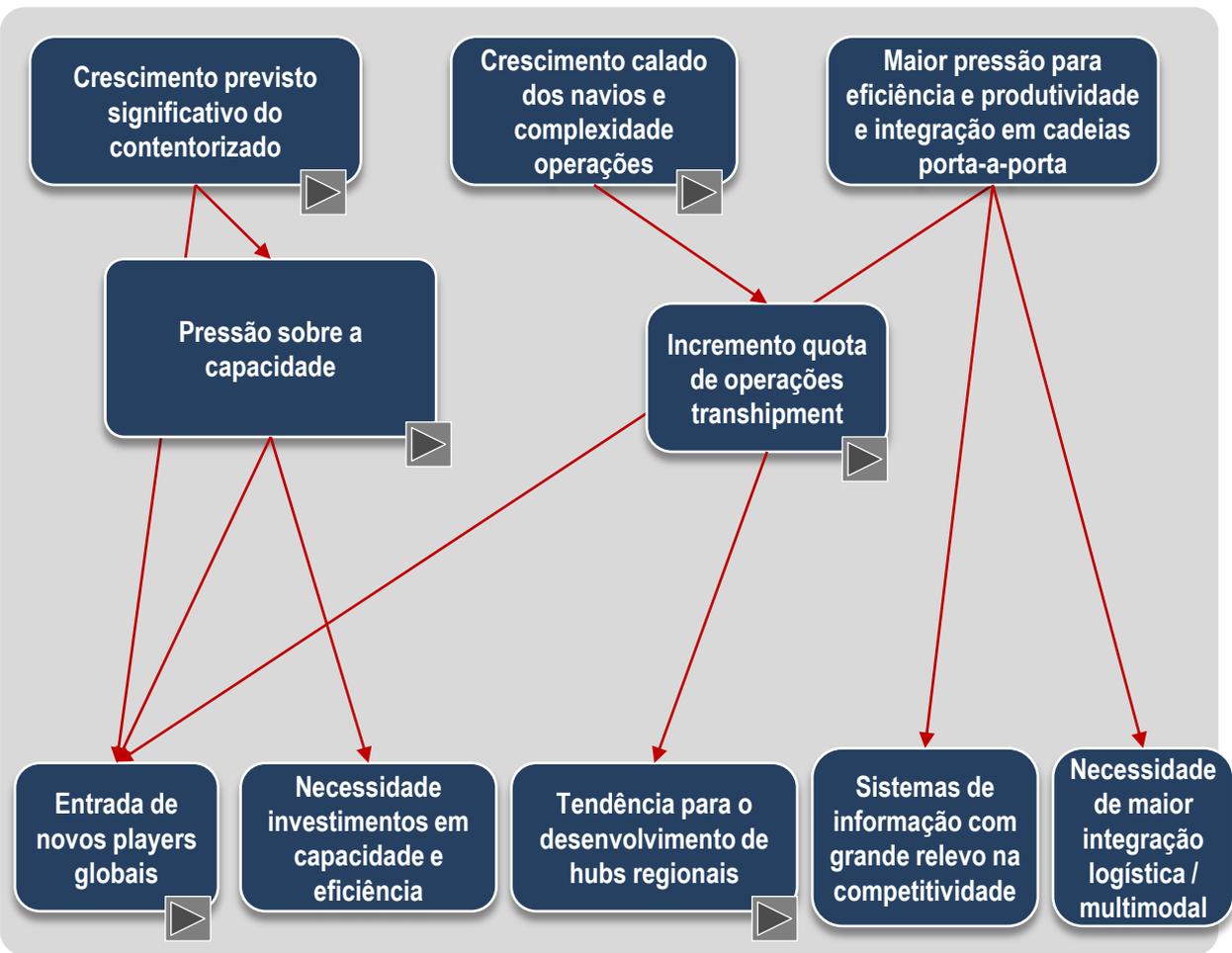
Devido ao desequilíbrio de tráfegos num sentido, a linha apenas indica os transit times num dos sentidos (West Bound)

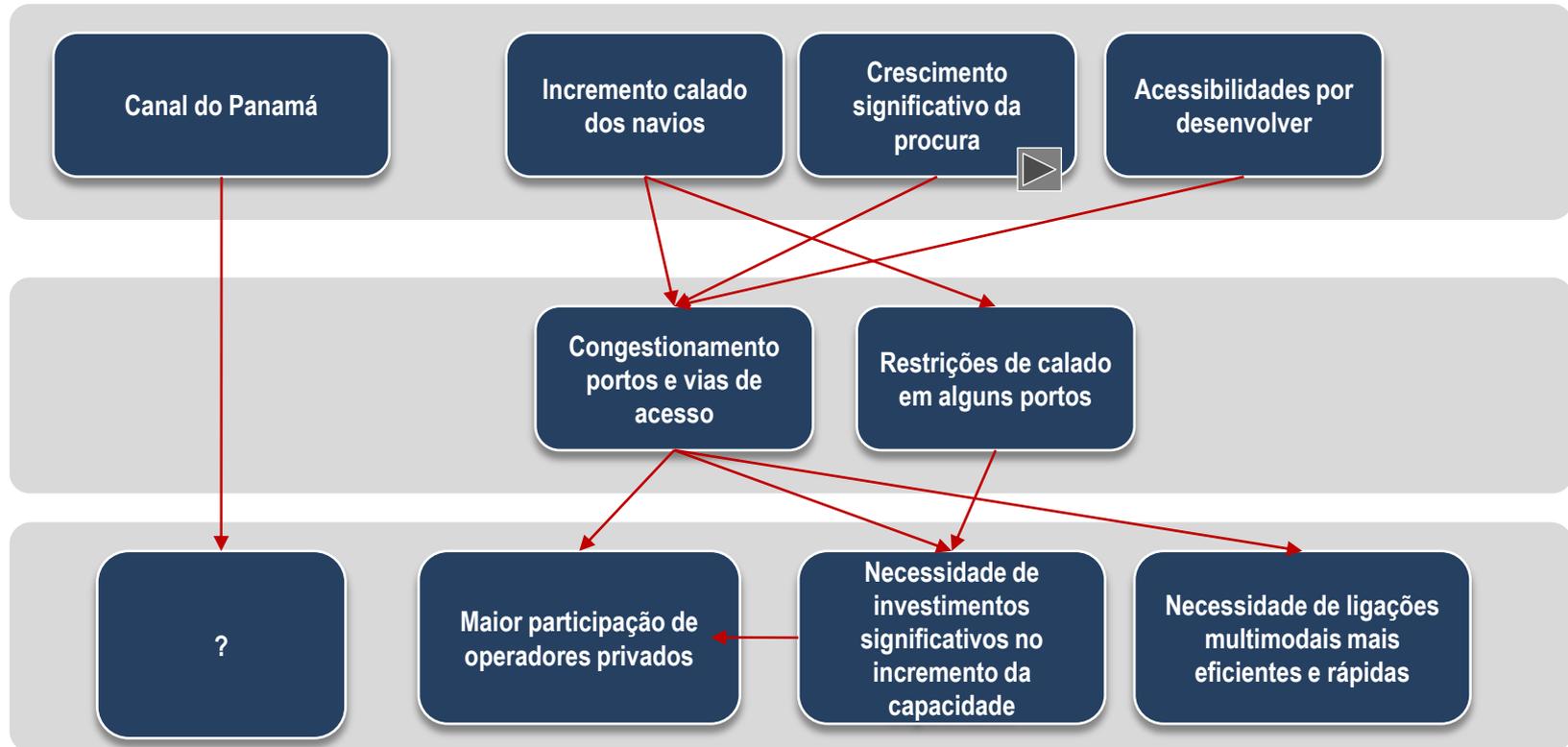


1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento*
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões



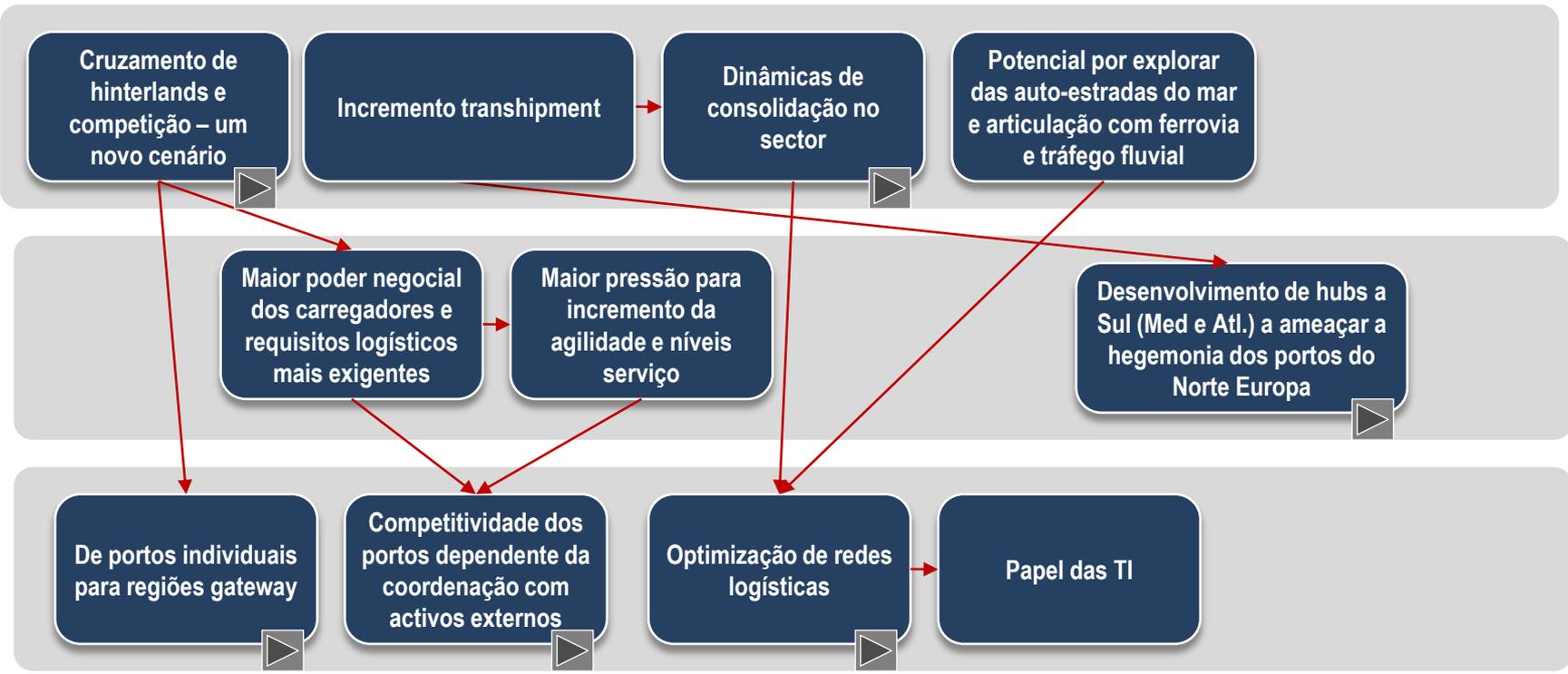






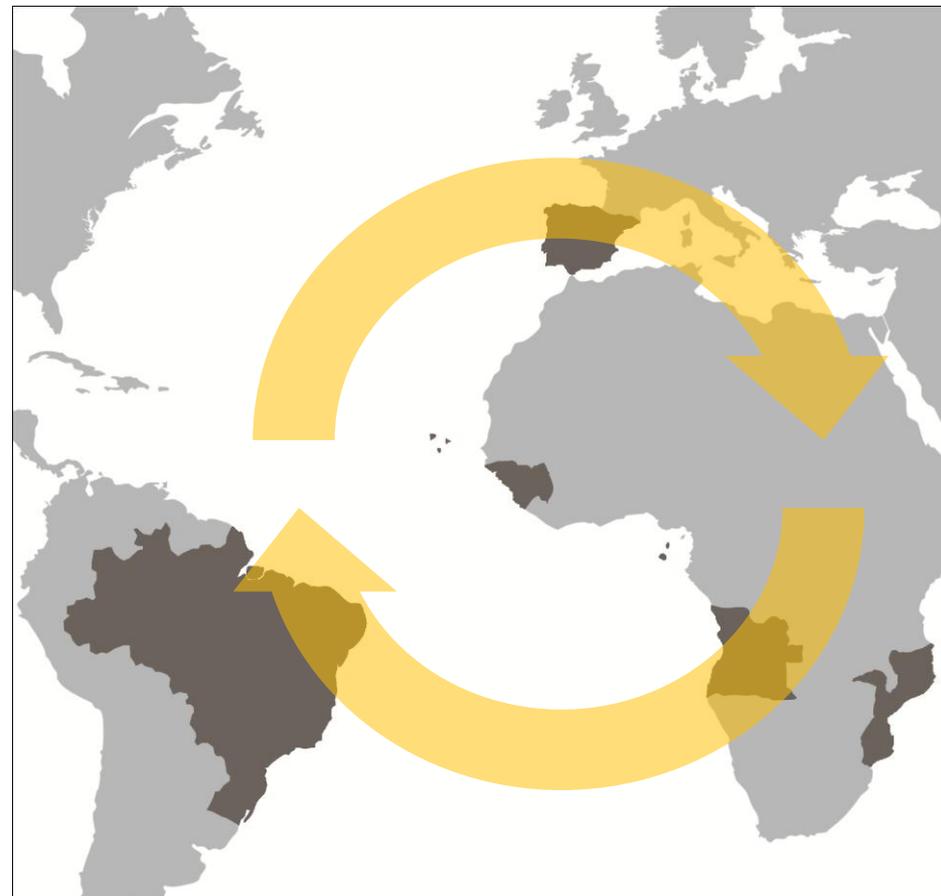
Principais tendências e desafios de desenvolvimento

Europa – O desenvolvimento de redes logísticas avançadas



Oportunidades para o desenvolvimento integrado da rede CPLP

1. Neste enquadramento global apresentado a rede de portos da CPLP pode através de uma abordagem comum alavancar um novo posicionamento nas cadeias de abastecimento globais.
2. A exploração destas sinergias através de uma rede integrada permitirá atrair e gerar massa crítica para o desenvolvimento de:
 - Novos tráfegos
 - Novos serviços



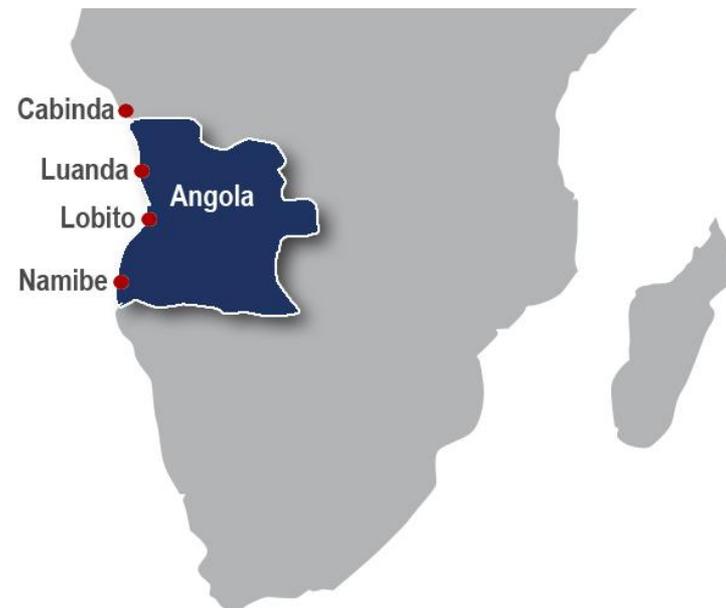
1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais* – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões

Angola

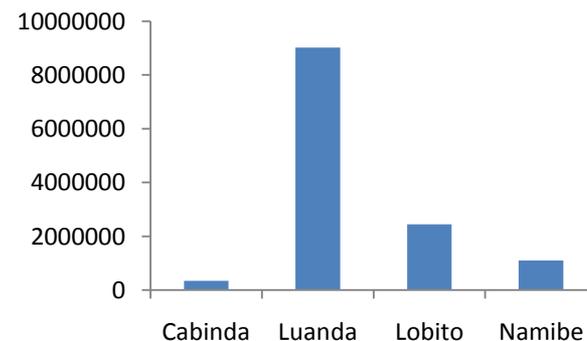
Rede Portuária

A rede portuária Angolana tem como infra-estruturas fundamentais:

- PORTO DE CABINDA
- PORTO DO LOBITO
- PORTO DE LUANDA
- PORTO DO NAMIBE



O Porto de Luanda assume-se como a principal unidade logística em termos de movimentação de carga (≈ **9 M Ton movimentadas em 2009**)

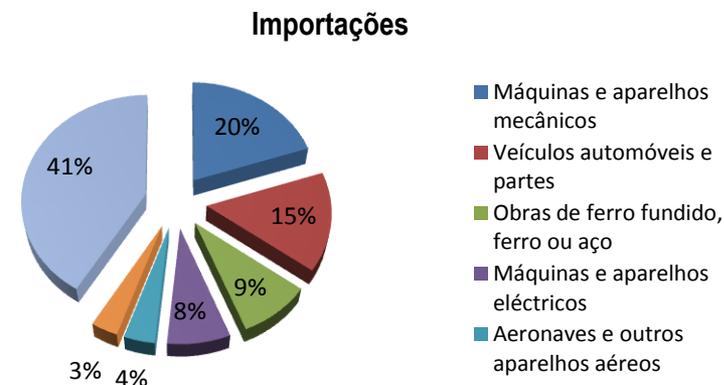


Movimentação de Carga nos Portos Angolanos - 2009

Angola

Perfil de comércio externo

- A Balança Comercial Angolana é bastante assimétrica:
 - Nas **Exportações** o petróleo é claramente dominante (**98% do total** das exportações)
 - Nas **Importações** existe uma maior segmentação, destacando-se as **máquinas e aparelhos mecânicos, veículos e ferro e aço**.
- **Portugal, China, EUA e Brasil (Importação) e China, EUA (Exportação)** são os principais parceiros comerciais Angolanos



Principais Fornecedores	
Portugal	18%
China	16%
EUA	12%
Brasil	11%
África do Sul	5%
França	4%

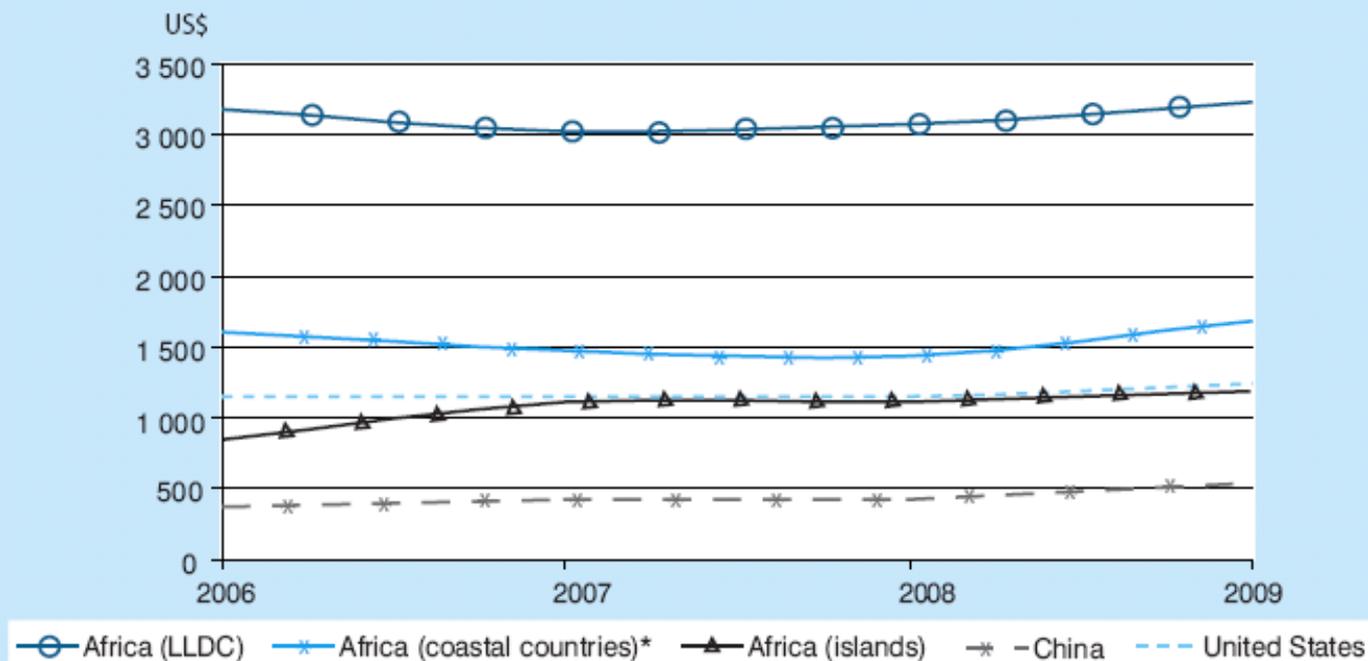
Principais Clientes	
China	35%
EUA	31%
França	6%
África do Sul	4%
Canadá	4%
Brasil	3%

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial

Angola

Posicionamento Estratégico

A abordagem aos países interiores tem associadas maiores margens e como tal pode trazer oportunidades relevantes de gera o de receitas para os portos e cadeias logísticas de Angola



Angola

Posicionamento Estratégico

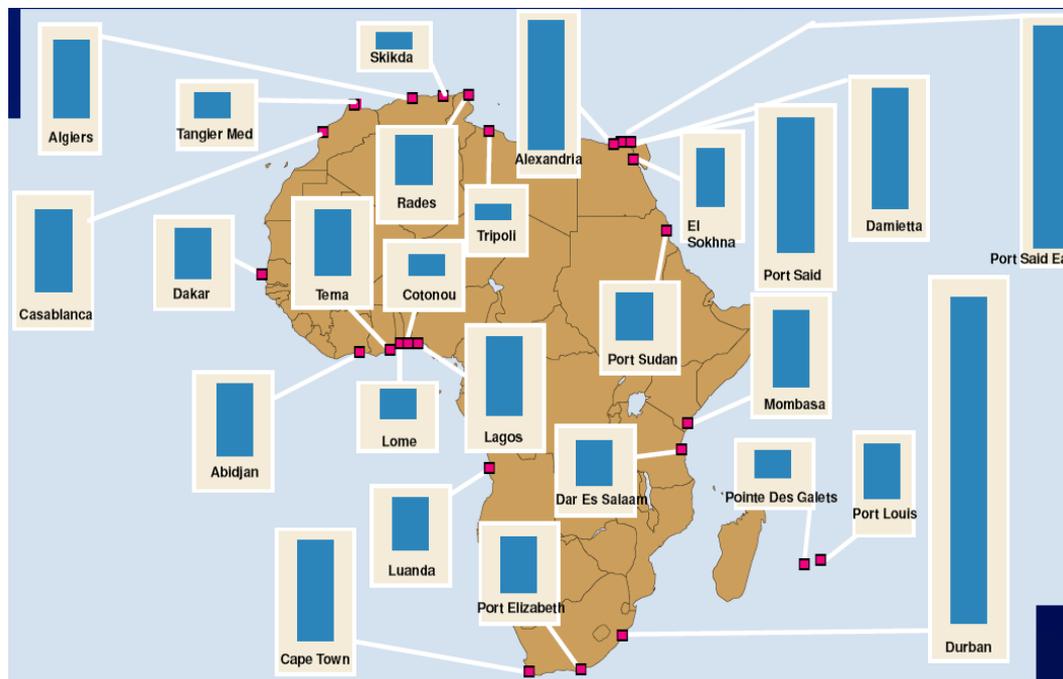
Paralelamente, existe já massa crítica de tráfego em Angola, para que, com infra-estruturas portuárias eficientes e com capacidade disponível se possa pensar no estabelecimento dos portos Angolanos como plataformas de distribui o regional

Pontos Fortes

- Massa Crítica de Tráfego
- Linhas Regulares Estabelecidas
- Liga o a Corredores Estratégicos
- Operadores Globais a operar no Porto de Luanda

Pontos Fracos

- Necessidade de incremento da capacidade portuária
- Necessidade de consolidar o processo de melhoria da eficiência operacional
- Necessidade de ultrapassar constrangimentos críticos



Angola

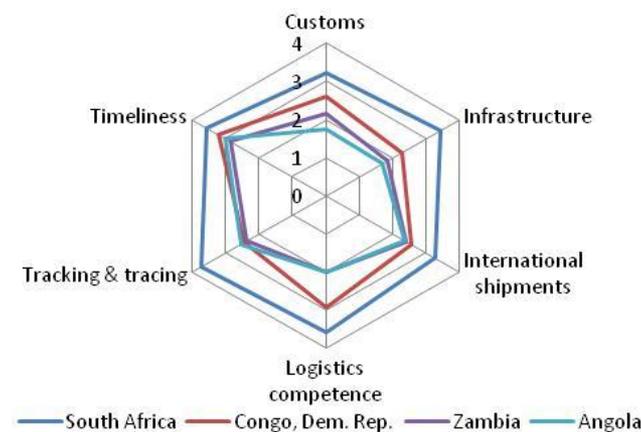
Principais Concorrentes

- **Walvis Bay é o principal concorrente aos portos Angolanos:**
 - No abastecimento do mercado interno Angolano
 - No acesso aos mercados potenciais (Zâmbia e R.D.Congo)
- Deve ainda ser referido **Pointe Noire** no acesso ao mercado de Cabinda

Principais Condicionais*

- Precaridade das vias terrestres
- Congestionamento das vias rodoviárias
- Necessidade de consolidação das vias ferroviárias de acesso ao Hinterland
- Produtividade dos portos a necessitar incremento
- Excesso de burocracia nas instâncias aduaneiras e portuárias.

* De acordo com informação recolhida junto dos actores locais e dados do World Bank.



Brasil

Rede Portuária

Consideraram-se as seguintes infra-estruturas portuárias:

- Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde (Companhia Docas do Pará)
- Porto de Fortaleza (Companhia Docas do Ceará)
- Portos de Natal e Maceió (Companhia Docas do Rio Grande do Norte)
- Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu (Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA))
- Portos de Vitória e Barra do Riacho (Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA))
- Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí (Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ))
- Porto de Santos (Companhia Docas de São Paulo (CODESP))
- Porto do Itaqui (Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP))
- Porto do Recife (Empresa Estadual Porto do Recife S.A (CEARÁPORTOS))
- Porto de Suape (Governo do estado de Pernambuco através da empresa SUAPE – Complexo Industrial Portuário)
- Porto de São Sebastião (Companhia Docas de São Sebastião)
- Porto do Rio Grande (Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG))
- Porto de Porto Alegre (Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul (SPH))
- Porto de Itajaí (Superintendência do Porto de Itajaí)

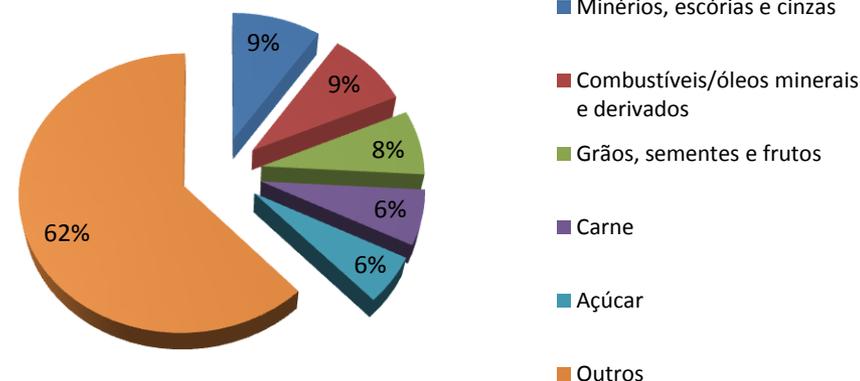


Brasil

Perfil de comércio externo

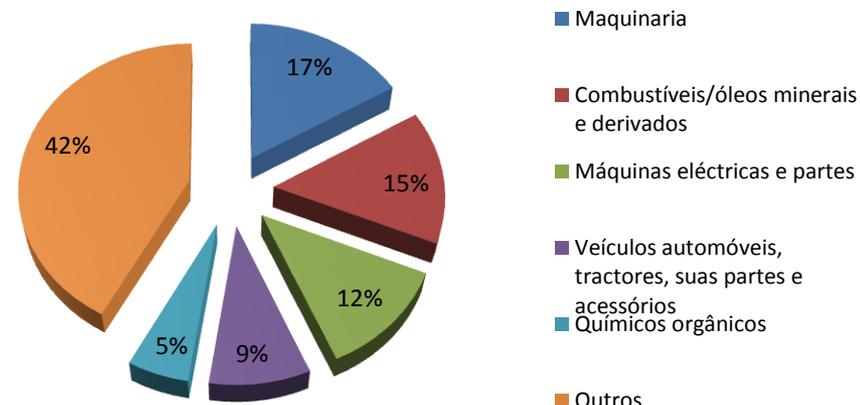
- Nas **Exportações** não existe um tipo de produto dominante. Salientam-se ainda assim (1) **minérios**, (2) **Combustíveis e derivados**, (3) **Grãos, Sementes e Frutos**
- Nas **Importações** predominam (1) **Maquinaria**, (2) **Combustíveis e derivados** e (3) **Máquinas Eléctricas e Partes**
- **China, EUA e Argentina** são os principais parceiros comerciais do Brasil (em ambas as vertentes de Importação e Exportação)

Exportações



Fonte: AICEP

Importações



Fonte: AICEP

Principais Fornecedores

EUA	16%
China	13%
Argentina	9%
Alemanha	8%
Japão	4%
Portugal	1%

Principais Clientes

China	13%
EUA	10%
Argentina	8%
Holanda	5%
Alemanha	4%
Portugal	1%

Brasil

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica

▪ Principais pontos Fortes:

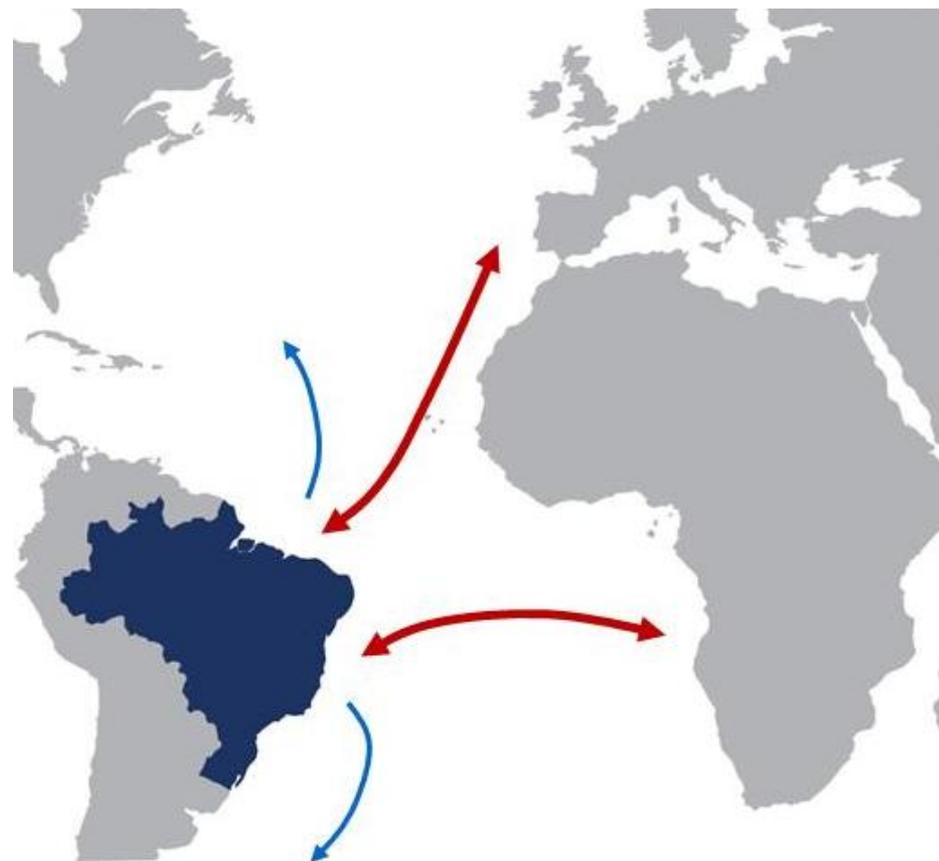
- Superpotência emergente
- Crescimento significativo
- Dimensão do mercado

▪ Grande desafio de desenvolvimento:

- Estabelecer capacidade para servir o crescimento assinalável do tráfego interno

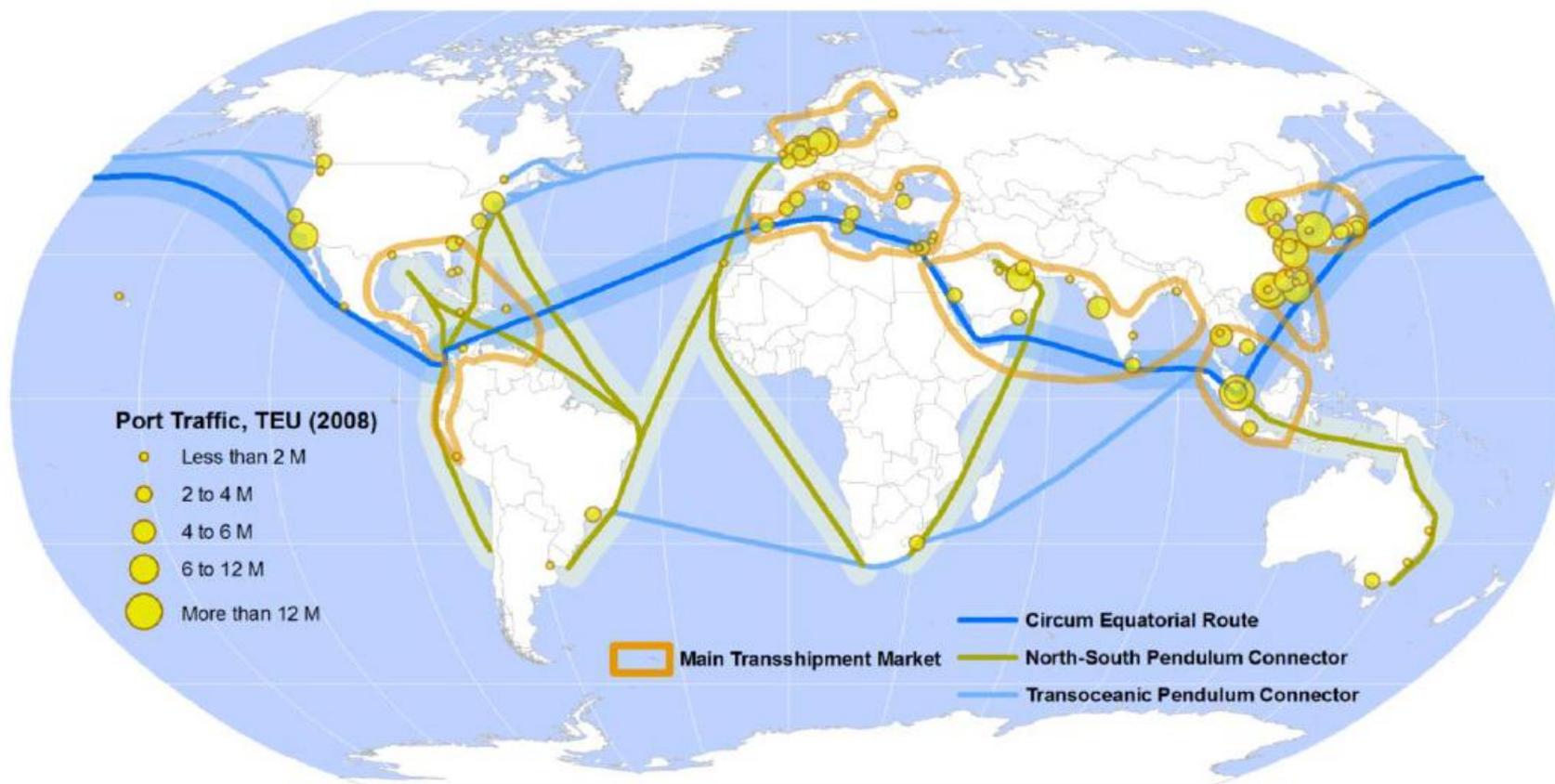
▪ Desafio adicional:

- Estabelecer-se como plataforma de transbordo para tráfegos da América do Sul e transoceânicos na articulação Norte/Sul com tráfegos América Sul / África / Ásia (ver slide seguinte)



Brasil

- Apesar de desviado do centro de massa do transshipment das Américas, que se processa mais a Norte os portos Brasileiros podem ter um papel de relevo na articulação entre os corredores pendulares Norte/Sul e o Transoceânico que liga a América do Sul, à África e Ásia, podendo ainda desempenhar um papel de distribuição regional para a América do Sul nalguns tráfegos.



Brasil

Face aos significativos
níveis de crescimento

**Capacidades de contentorização
e infra-estruturas de acesso insuficientes para
acomodar crescimento**

**Nalguns casos profundidade limitada dos
canais de acesso**

Tem como consequência

Atrasos dos navios em espera para atracar

Utilização parcial da capacidade dos navios

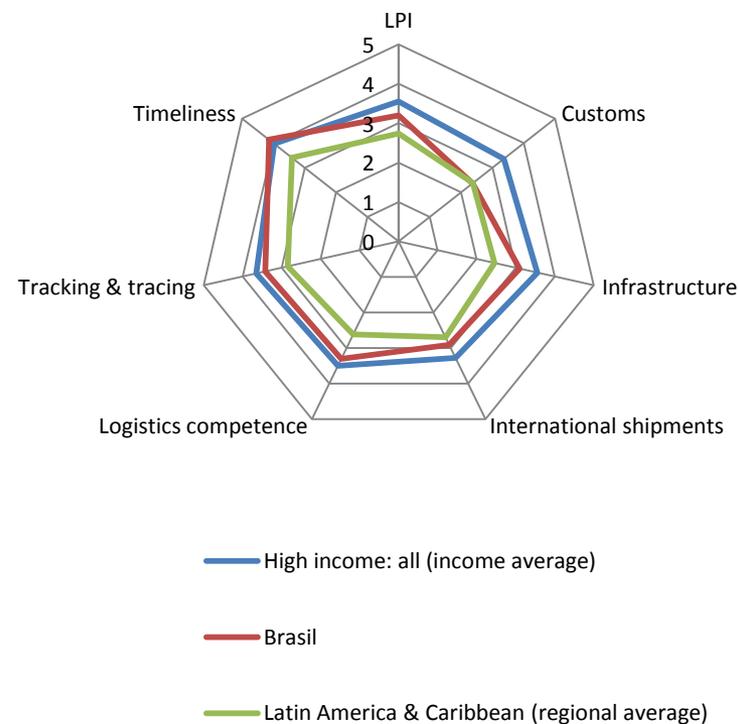
Brasil

Principais Concorrentes

- Apenas é relevante a concorrência interna entre os Portos Brasileiros (no mercado do transshipment terá de ter em conta os restantes)

Principais Condicionaismos

- Para além dos já referidos o World Bank identificou também como aspectos a melhorar:
 - A eficiência das instituições alfandegárias
 - Os fretes internacionais deverão ser mais competitivos

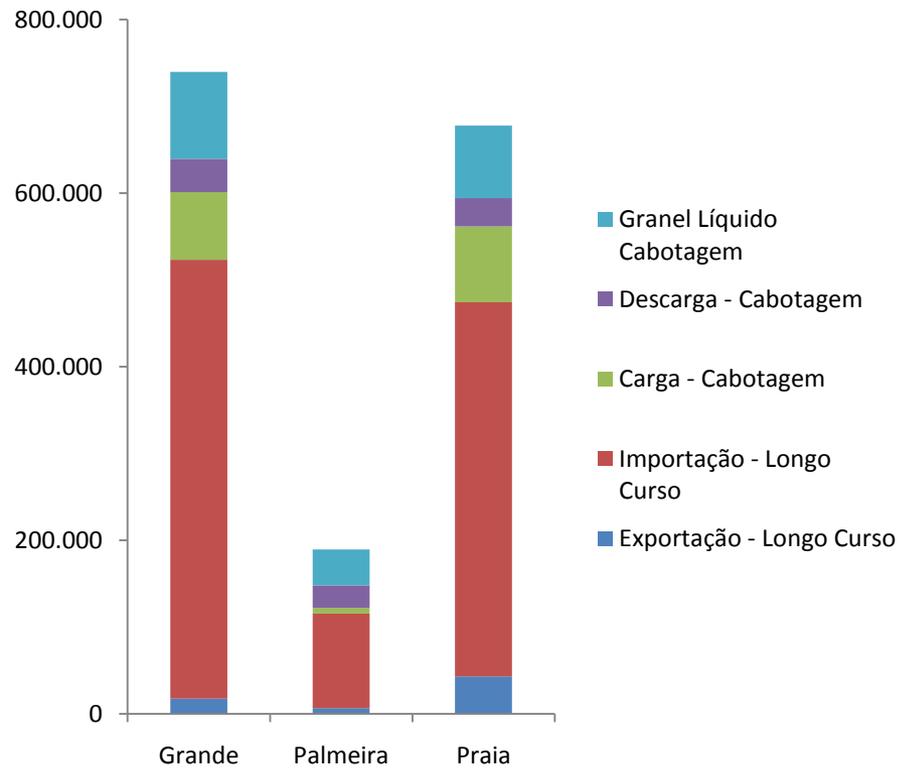
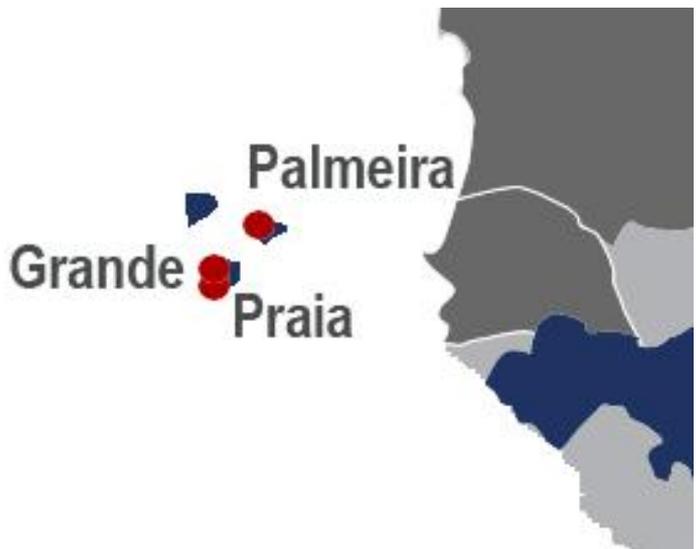


Cabo Verde

Rede portuária

A rede portuária considerada no projecto para o caso de Cabo Verde integra os seguintes portos:

- PORTO GRANDE – Ilha S. Vicente
- PORTO DA PRAIA – Ilha de Santiago
- PORTO DA PALMEIRA – Ilha do Sal

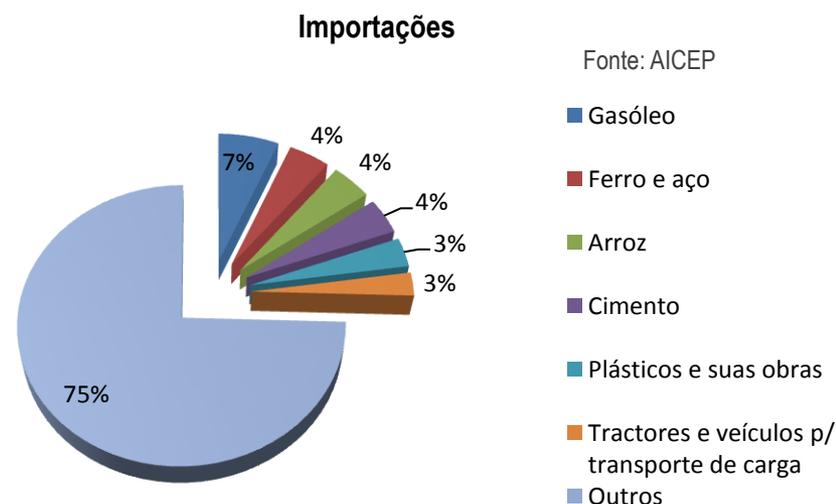
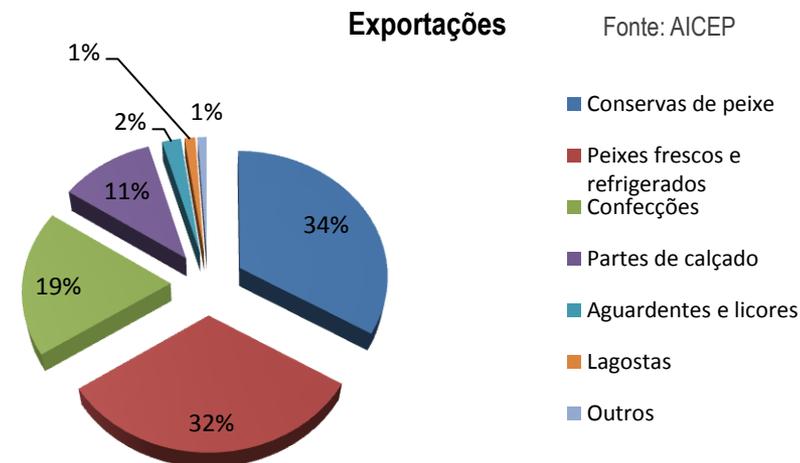


Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial

Cabo Verde

Perfil de comércio externo

- O principal produto de exportação do país tem sido o que resulta da sua actividade piscatória
- As importações são muito menos concentradas e constituídas por uma panóplia de produtos



Principais Fornecedores

Portugal	48%
Países Baixos	17%
Espanha	10%
Brasil	5%
Itália	3%
França	2%

Principais Clientes

Espanha	62%
Portugal	34%
França	3%
EUA	1%
Países Baixos	1%
Outros	0%

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial

Cabo Verde

O posicionamento geográfico de Cabo Verde torna este arquipélago numa alternativa potencialmente competitiva para se afirmar como:

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

Esta ambi o de Cabo Verde sustenta-se:

Posi o estratégica no cruzamento de rotas West-África / Europa / América

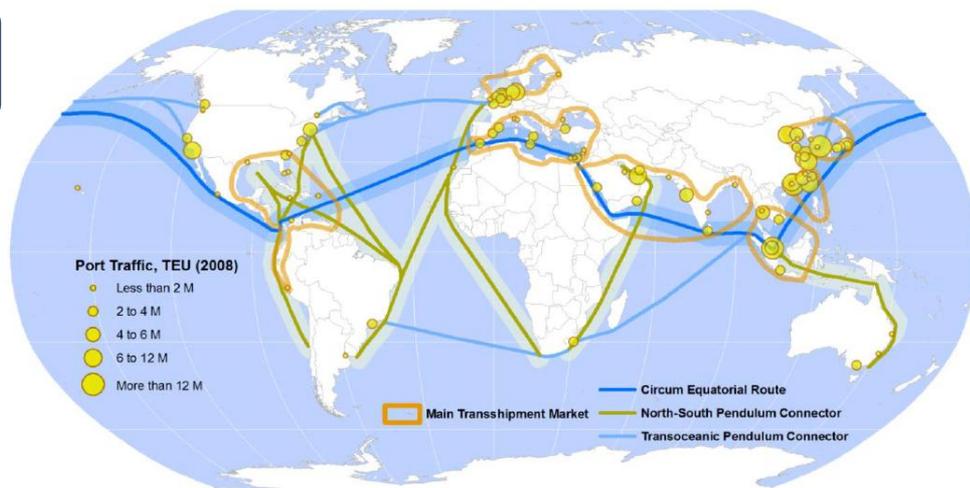
Porto de águas profundas, numa altura em que há uma tendência clara para o aumento da dimensão dos navios

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



Fonte: ENAPOR

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 Tanger e Las Palmas estão melhor posicionados para captar também tráfego do Mediterrâneo

Cabo Verde

Requisitos para explorar vocação de Hub de transshipment

1. Dispor de infra-estruturas portuárias adequadas e com capacidade (Está a ser preparado investimento no terminal transbordo de águas profundas + ZAL no Porto Grande)
2. Atrair pelo menos um mega-carrier ou um operador global de terminais

- Existe um número significativo de operadores globais ainda sem presença em África (na exploração de terminais)

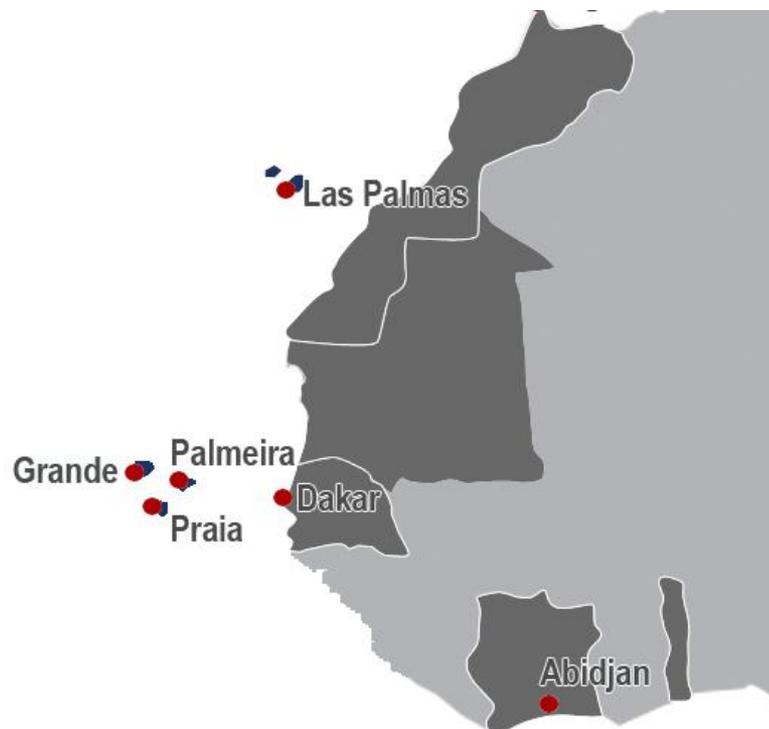


Investimentos em África	% quota em África	Novos desenvolvimentos	Sem presença em África
APMT	6,2%	Tangier-Med phase 3	Evergreen
COSCO	4,0%		SSA Marine
ICTSI	3,7%		HHLA
DPW	1,1%	Dakar, El Sokhna	APL
HPH	0,9%		Hanjin
PSA	0,0%	Tangier-Med phase 4	Dragados
Eurogate	0,0%	Tangier-Med phase 2	NYK Line
MSC	0,0%	Tangier-Med phase 2	OOCL
CMA CGM	0,0%	Tangier-Med phase 2, Damietta	Yang Ming
			Hyundai
			MOL
			Grup TCB
			K Line

Cabo Verde

Ameaças e concorrentes

- O mercado de referência para a rede de portos de Cabo Verde será:
 - Todo o tráfego internacional de Cabo Verde
 - Tráfego futuro de transbordo, caso Cabo Verde se consiga estabelecer como um player de relevo
- Os principais concorrentes no caso do tráfego transshipment e distribuição regional serão:
 - Plataformas de transbordo já estabelecidas, particularmente Las Palmas, Tanger-Med
 - Portos com preponderância na distribuição regional para a África Ocidental, tais como Dakar e Abidjan



Guiné-Bissau

Rede Portuária

A rede portuária o da Guiné Bissau integra os seguintes portos e respectivos hinterlands de referência:

- PORTO DE BISSAU
- PORTO DE BUBA (Ainda não existente)

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica

- O porto de Bissau tem, no momento actual, vocação apenas para o mercado interno
- 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

Perfil de comércio externo

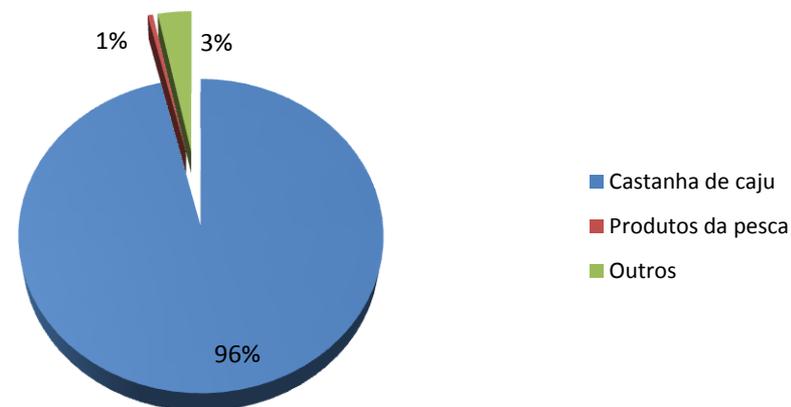
- O perfil de comércio externo da Guiné Bissau caracteriza-se por :
 - Importação de produtos de consumo, alimentares, materiais de construção e combustíveis
 - Exportação massiva de castanha de Caju (principalmente para a Índia)
- **Senegal e Portugal (Na Importação) e Índia (Na Exportação)** são os principais parceiros comerciais da Guiné Bissau

Fonte: AICEP

Principais Fornecedores		Principais Clientes	
Senegal	52%	Índia	70%
Portugal	23%	Singapura	13%
Holanda	9%	Senegal	3%
França	5%	Portugal	2%
China	3%	-	-

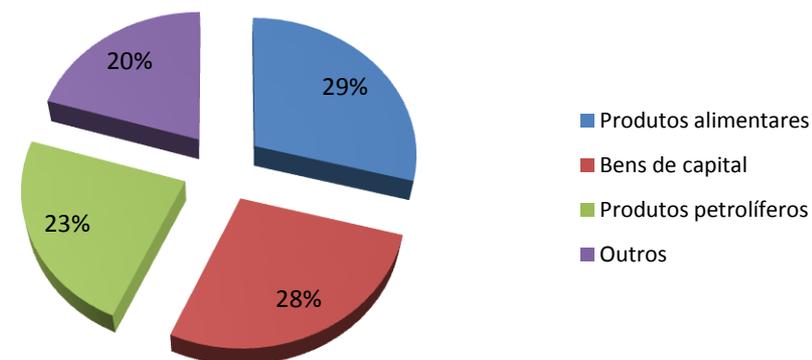
Fonte: AICEP

Exportações



Fonte: AICEP

Importações



Guiné-Bissau

Principais Condicionaismos

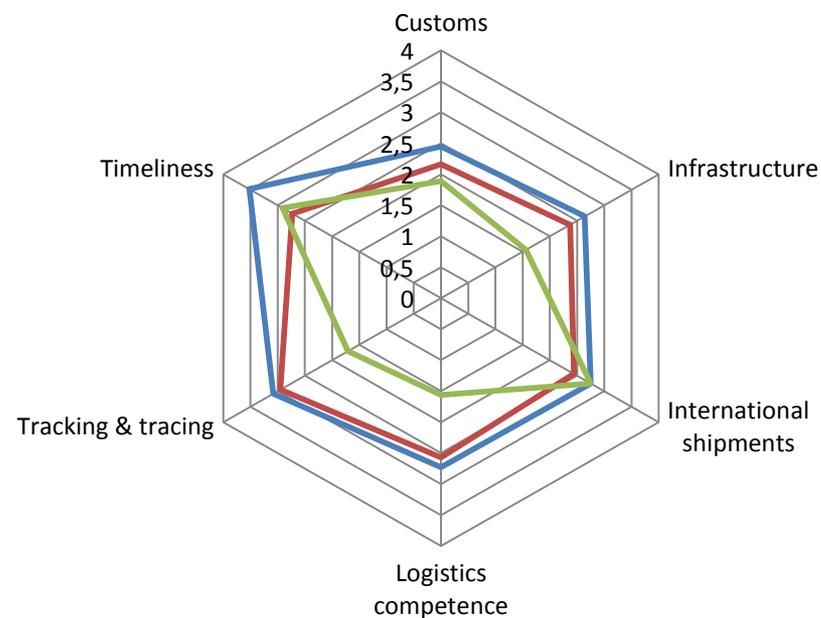
De acordo com os actores locais e armadores e agentes contactados:

- Instabilidade social na Guiné-Bissau
- Precaridade das vias terrestres
- Precariedade das instalações portuárias ;
- Fraca produtividade dos portos;

Alguns dos constrangimentos e debilidades a ultrapassar (World Bank):

- Melhorar a qualidade global das infra-estruturas (rodoviárias, ferroviárias e portuárias)
- Incrementar desempenho das instituições alfandegárias
- Melhorar a qualidade e eficiência dos serviços logísticos e a capacidade de fazer o rastreio das cargas

Fonte: Logistic Performance Index do World Bank, 2010



— Senegal — Cote d'Ivoire — Guinea-Bissau

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial

Moçambique

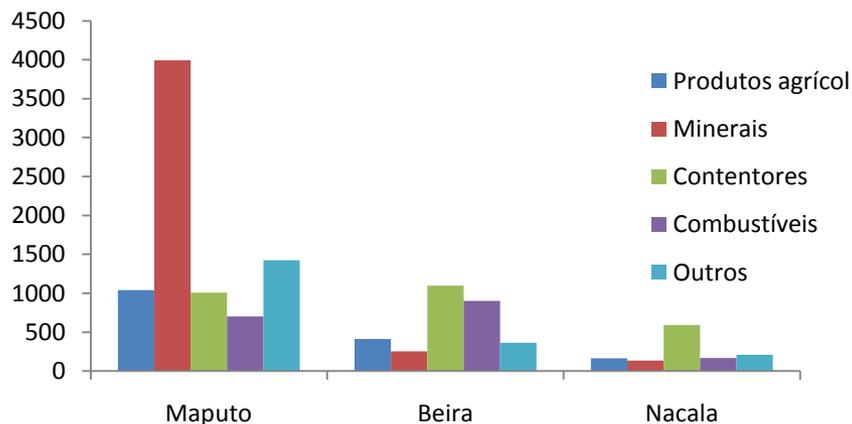
Rede portuária

A rede portuária de Moçambique integra:

- Porto de NACALA:
- Porto da BEIRA:
- Porto de MAPUTO

Perfil de tráfegos e tendências

Tráfego nos portos de Maputo, Beira e Nacala (2009), em milhares de toneladas



Fonte: CFM



Moçambique

Perfil de Comércio externo

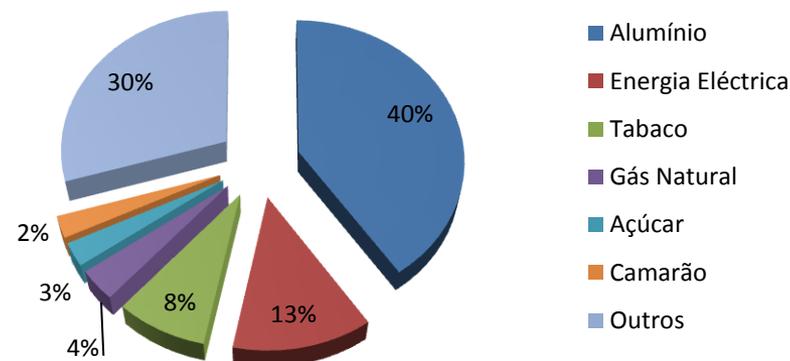
- A África do Sul e os Países Baixos têm um grande peso nas importações e exportações moçambicanas respectivamente.
- As suas **exportações** são constituídas na sua maioria por alumínio, energia eléctrica e tabaco.
- Nas **importações** é a maquinaria, os veículos automóveis e os cereais que se destacam.

Fonte: AICEP

Principais Fornecedores		Principais Clientes	
África do Sul	36%	Países Baixos	42%
Países Baixos	13%	África do Sul	21%
Índia	7%	China	4%
China	5%	Zimbabwe	3%
Portugal	4%	Índia	3%
Japão	4%	Malawi	2%

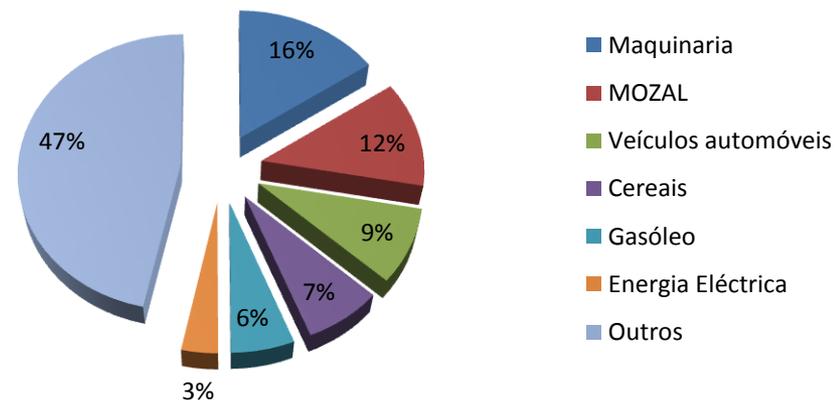
Exportações

Fonte: AICEP



Importações

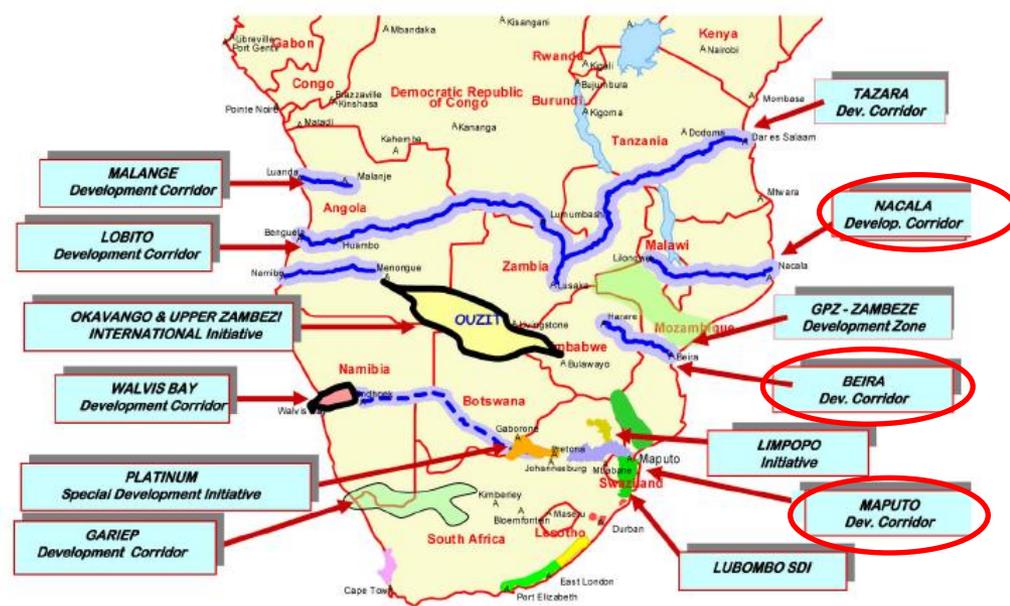
Fonte: AICEP



Moçambique

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica

- Os portos de Moçambique já desempenham actualmente um papel de relevo:
 - Na distribuição regional (África do Sul, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbábue)
- Este posicionamento dos Portos Moçambicanos alavanca-se em 3 Corredores:
 - Norte (Nacala)** - que engloba a região norte de Moçambique, o Malawi e a Zâmbia.
 - Maputo** – Potencia o acesso ao quadrante Este da África do Sul
 - Beira** - Liga o Zimbábue, Zâmbia e Malawi ao porto da Beira podendo servir também o Botswana e a RDC.
- Com o desenvolvimento e melhoria das condições infra-estruturais destes corredores este posicionamento será reforçado.
- A área de abrangência e as oportunidades para os portos de Moçambique serão assim:
 - Todo o território de Moçambique
 - Os tráfegos nos países servidos pelos corredores identificados

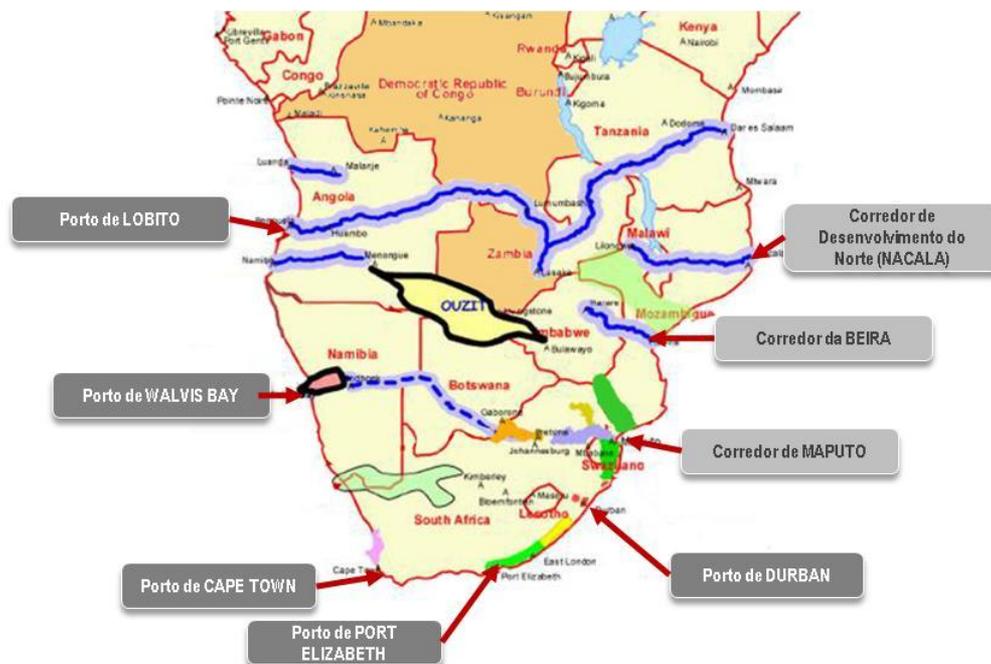


Fonte: Corredor de Desenvolvimento do Norte, CDN

Moçambique

Principais Concorrentes

- O mercado de referência para a rede de portos de Moçambique será
 - Todo o território de Moçambique
 - O tráfego nos seguintes países: África do Sul, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbabue
- São concorrentes dos portos de Moçambique:
 - **O porto de Durban**, na África do Sul cuja área de influência intersecta a dos portos de Moçambique,
 - **Walvis Bay**, na Namíbia que aposta também em servir a África do Sul e a Zâmbia
 - **O corredor do Lobito** (Angola) que pode competir na capta o do tráfego mineiro da Zâmbia
 - **Os portos sul Africanos da Cidade do Cabo, e Port Elizabeth** que actuam como hubs regionais



Moçambique

Principais constrangimentos

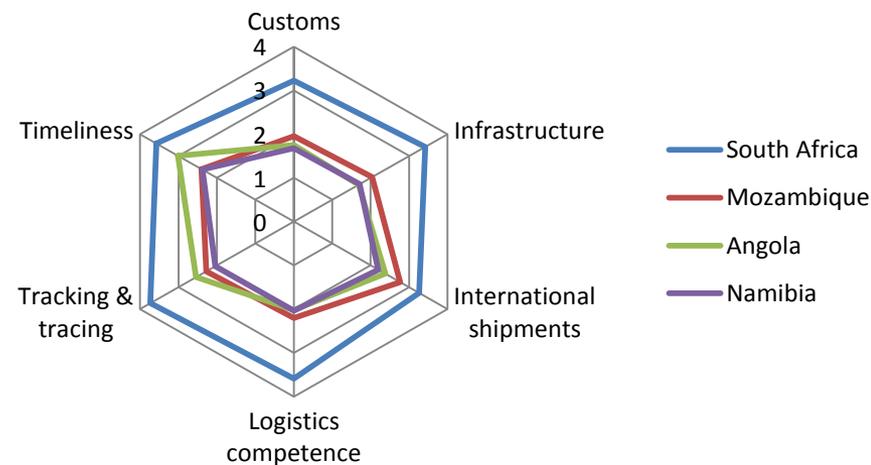
De acordo com os actores locais:

- Necessidade de melhoria das ligações terrestres e ferroviárias aos países na área de influência dos corredores
- Necessidade de adaptação da capacidades das infra-estruturas portuárias para acomodar o crescimento previsto
- Necessidade de implementação de controlos aduaneiros eficientes e a funcionar 24h por dia

Segundo o Logistics Performance Index do World Bank, a rede portuária e de transportes de Moçambique, deve ainda:

- Melhorar a qualidade global das infra-estruturas (rodoviárias, ferroviárias e portuárias)
- Melhorar a eficiência das instituições alfandegárias
- Incrementar a qualidade e eficiência dos serviços logísticos
- Incrementar a fiabilidade dos serviços e a capacidade de fazer o tracking e tracing da cadeia tem de melhorar

Fonte: Logistic Performance Index do World Bank, 2010

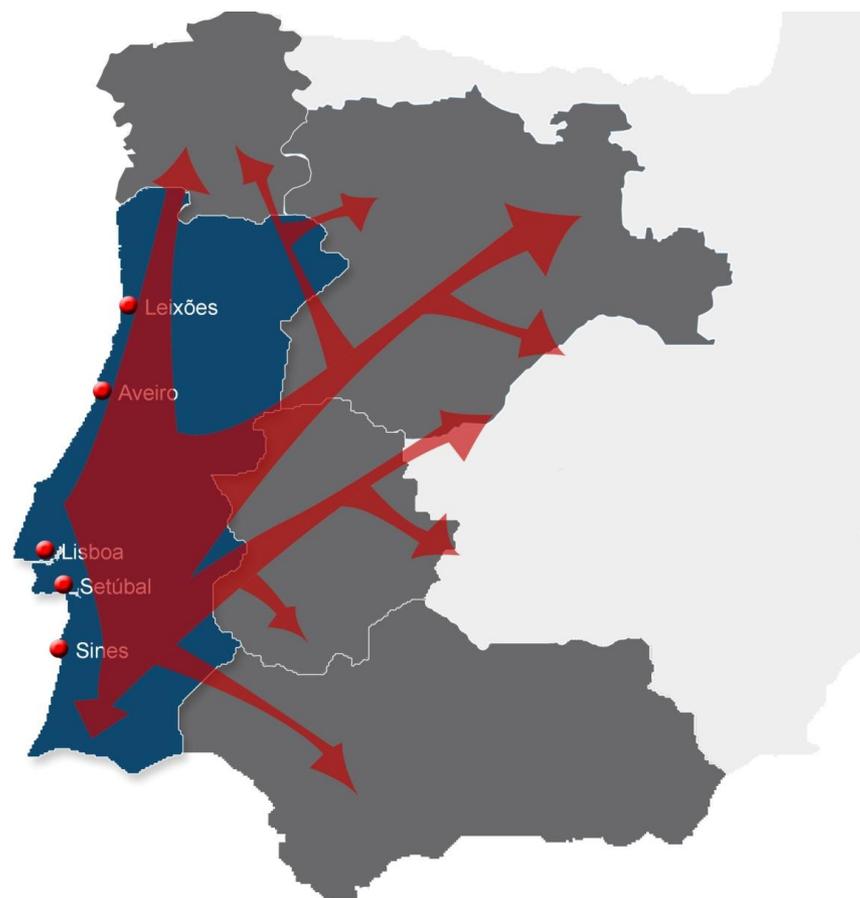


Portugal

Rede Portuária

A rede portuária de Portugal integra os seguintes portos principais:

- Porto de Leixões
 - Porto de Aveiro
 - Porto de Lisboa
 - Porto de Setúbal
 - Porto de Sines
- Esta rede portuária serve uma área de influência directa que integra todo o território de Portugal e ainda algumas províncias de Espanha, com particular relevância para:
- Castela e Leão
 - Extremadura
 - Galiza
 - Madrid
 - Partes da Andaluzia



Portugal

Perfil de Comércio externo

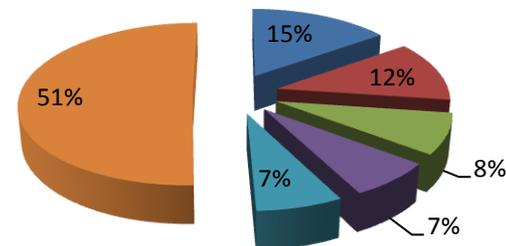
- O perfil de comércio externo de Portugal é bastante diversificado
- Salientam-se contudo:
 - Principais exportações: Máquinas e aparelhos, veículos e outros materiais de transporte, metais, combustíveis e Plásticos e Borrachas
 - Principais importações: máquinas e aparelhos, combustíveis, veículos e outros materiais de transporte

Fonte: AICEP

Principais Fornecedores		Principais Clientes	
Espanha	30%	Espanha	27%
Alemanha	14%	Alemanha	13%
França	8%	França	12%
Itália	6%	Reino Unido	5%
Países Baixos	5%	Angola	5%
Reino Unido	4%	EUA	4%

Fonte: AICEP

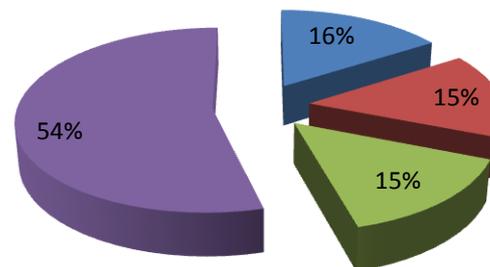
Exportações



- Máquinas e aparelhos
- Veículos e outro mat. de transporte
- Metals comuns
- Combustíveis minerais
- Plásticos e borracha
- Outros

Fonte: AICEP

Importações



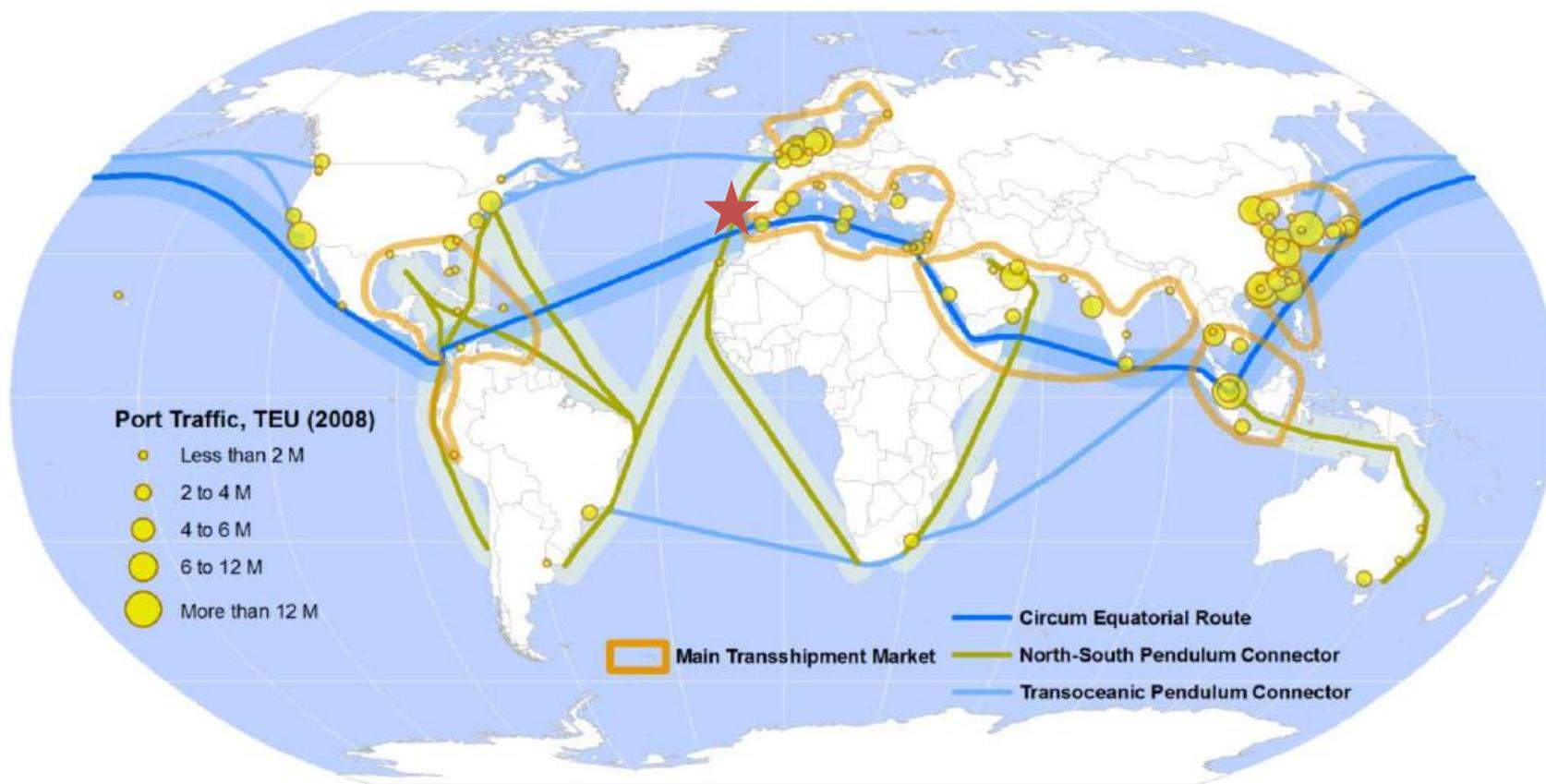
- Máquinas e aparelhos
- Combustíveis minerais
- Veículos e outro mat. de transporte
- Outros

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial

Portugal

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica

- A posição estratégica dos portos Portugueses é relevante na articulação entre o mega corredor que faz a circulação entre a Europa e a Ásia e os corredores pendulares que fazem o movimento Europa / América do Sul e Europa / África

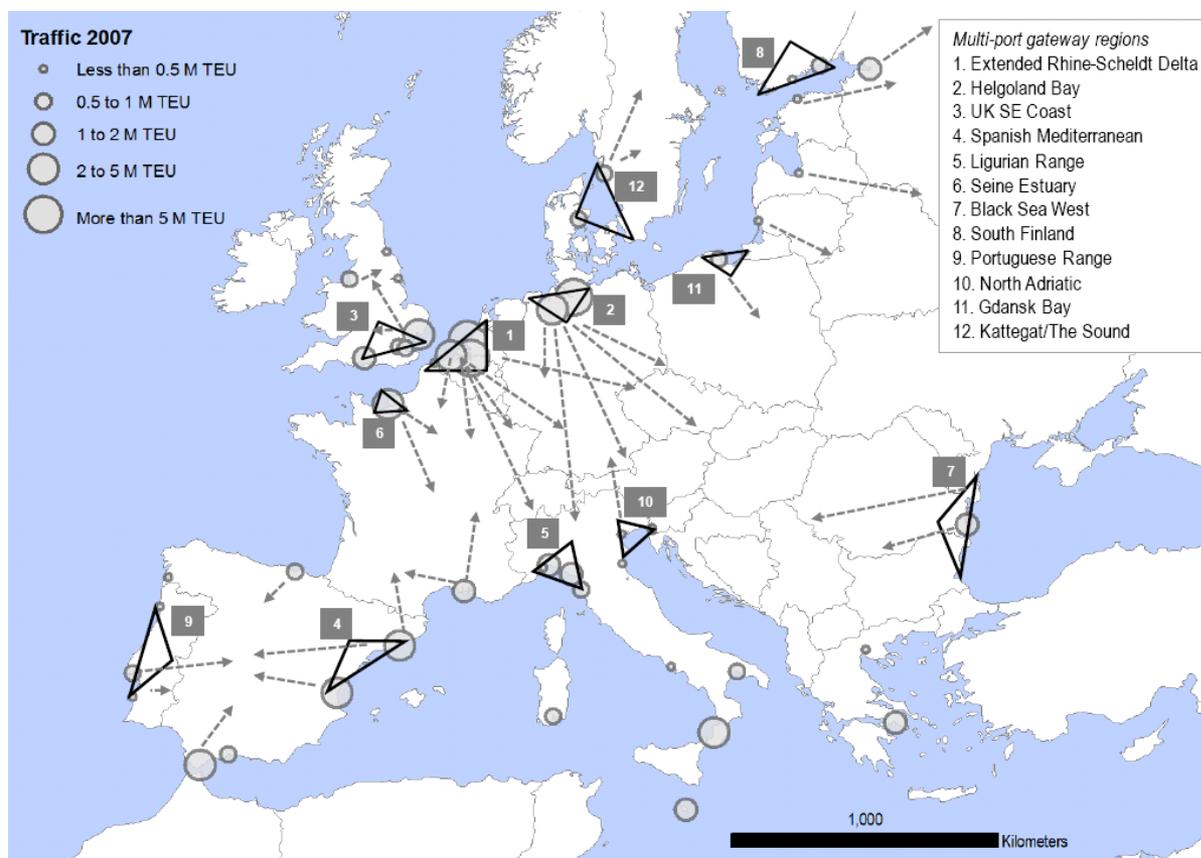


Portugal

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica

- Paralelamente, os portos Portugueses têm vindo a desenvolver uma abordagem integrada com diversos operadores multimodais e plataformas logísticas que lhes permite captar tráfego em território de Espanha
- Concorrendo com os restantes portos Ibéricos

Fonte: Jean Paul Rodrigue



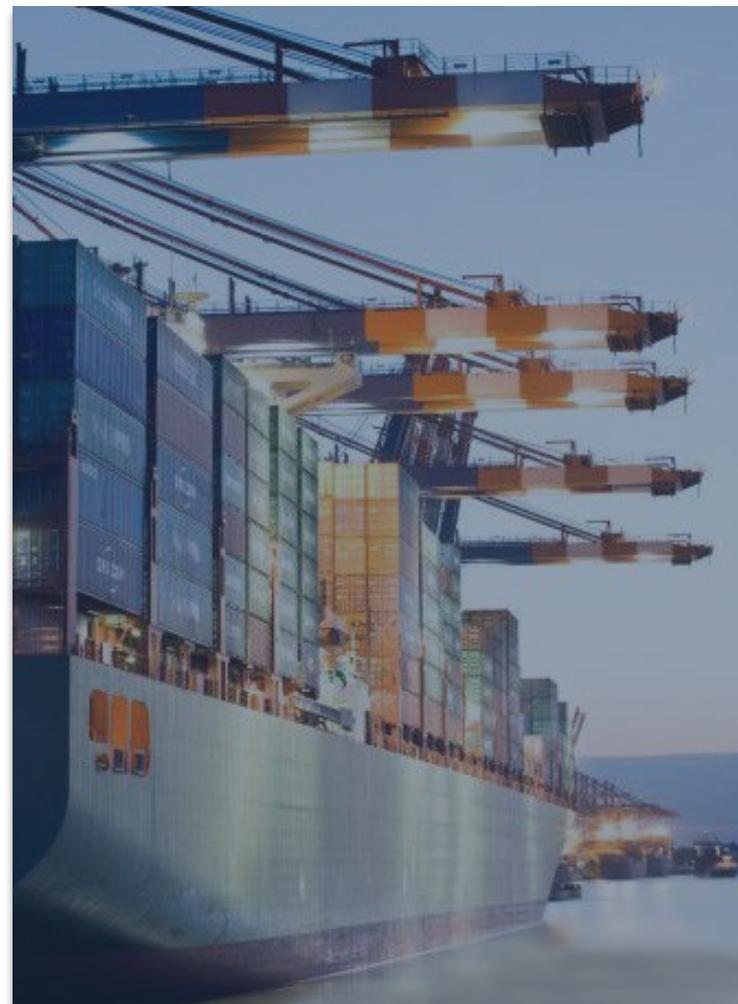
Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial

Portugal

Desenvolvimento de uma rede logística integrada

Encontra-se assim em desenvolvimento em Portugal um processo integrado de estabelecimento de uma rede logística porta-a-porta:

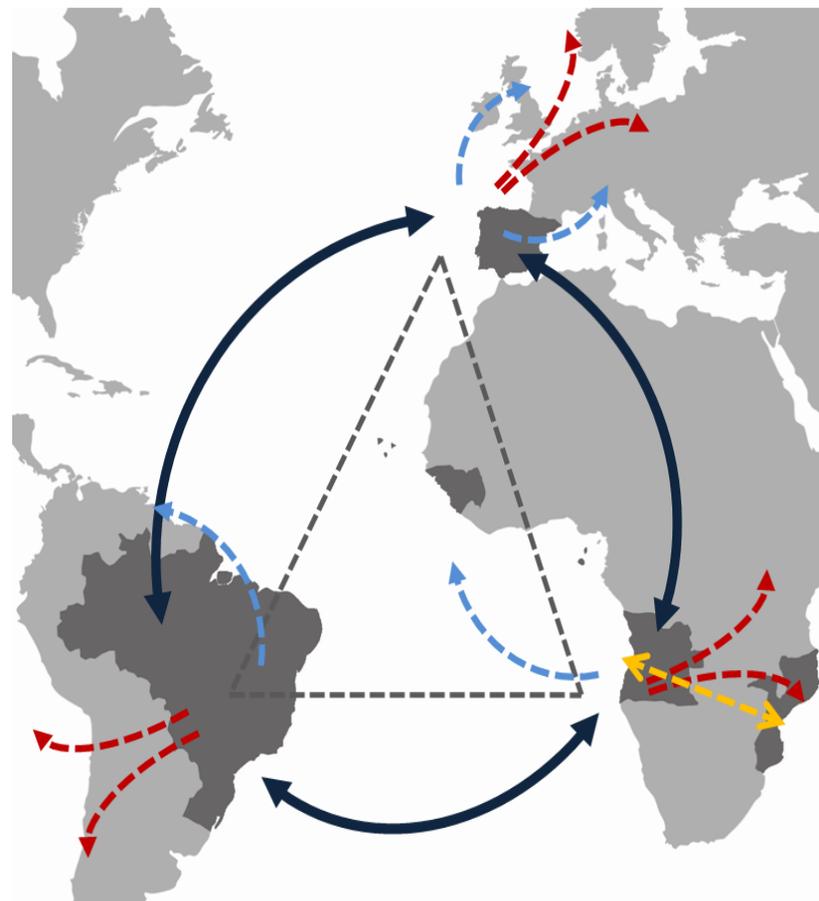
- Que conta com portos:
 - Eficientes
 - Bem equipados
 - Todos com ligações ferroviárias e rodoviárias integradas nas redes transeuropeias de transportes
- Com características de gateway Euro-Atlântico
- Com acessos intercontinentais e intra-Europeus:
 - *Cost competitive*
 - Com níveis de serviço de referência



Portugal

Vocação e papel de Portugal na rede CPLP

- Na rede CPLP e face à posição estratégica nos corredores Europa-África e Europa-América do Sul, Portugal posiciona-se como porta de entrada para Europa
- Nesta lógica Portugal terá 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

Mercado de referência

- O mercado de referência para a rede de portos Portugueses será:
 - Todo o tráfego associado ao mercado interno do país
 - O tráfego de relacionamento de várias províncias de Espanha com o resto do mundo
 - Tráfego de transbordo captado no relacionamento entre países da Europa outros continentes

Concorrentes

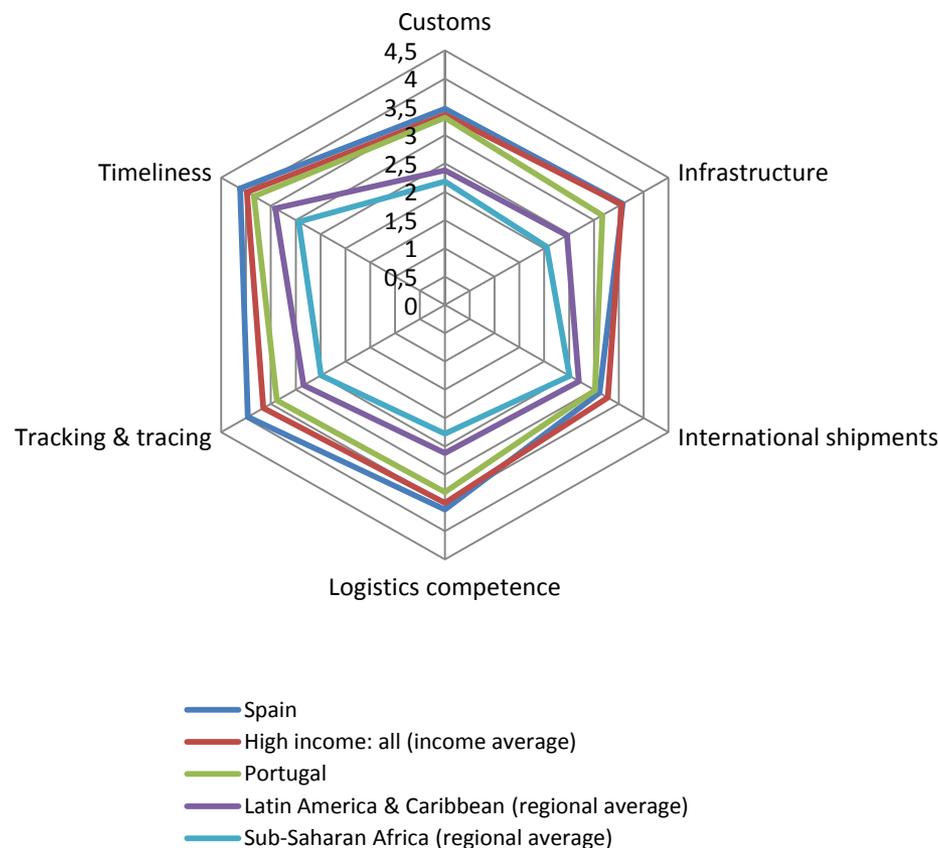
- São concorrentes da rede de portos Portugueses:
 - Algeciras, Valência, Tanger Med e Las Palmas no tráfego deep sea shipping
 - Bilbao, Vigo, e outros no tráfego de short sea shipping
 - Grandes hubs Europeus como Roterdão e Antuérpia no tráfego deep sea que serve África e Américas



Portugal

Principais constrangimentos

- Os portos Portugueses estão bem apetrechados e integrados nas cadeias de abastecimento globais.
- Existem, no entanto, áreas de possível melhoria no futuro:
 - Desburocratizar despachos entre países da CPLP e Portugal
 - Integrar/uniformizar procedimentos de troca de informação com os países da CPLP através da Janela Única Portuária
- De acordo com o LPI, Portugal tem um desempenho na média dos países mais desenvolvidos do mundo, podendo ainda melhorar
 - Infra-estruturas disponíveis
 - Capacidade de tracking e tracing na cadeia



S. Tomé e Príncipe

70

Rede portuária

A rede portuária de S. Tomé e Príncipe integra o seguinte porto e respectivo hinterland de referência

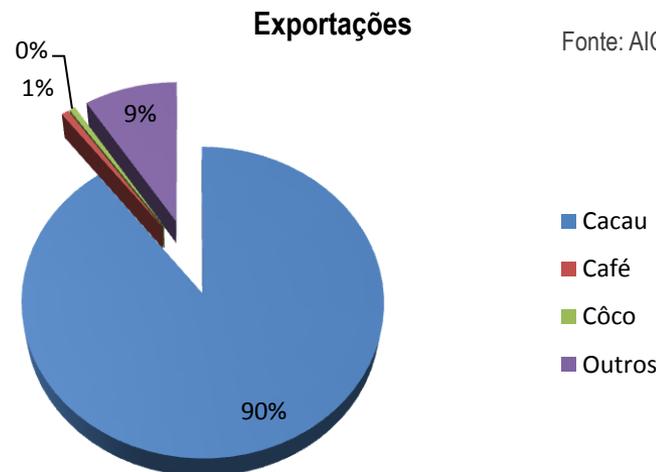
- PORTO DE SÃO TOMÉ



S. Tomé e Príncipe

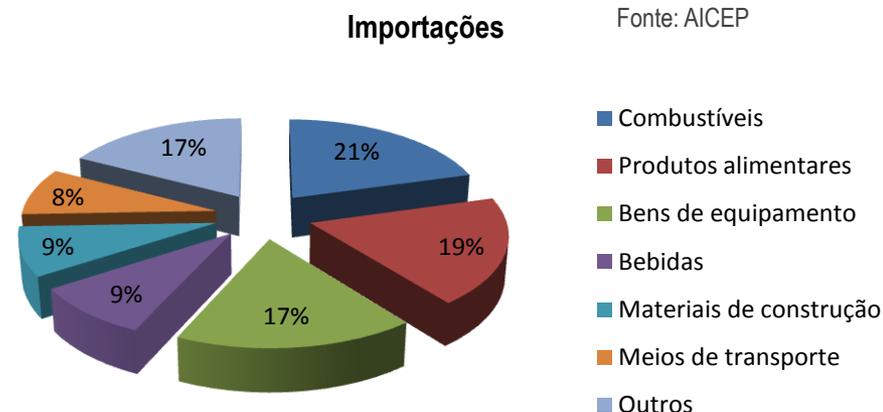
Perfil do Comércio Externo

- O tráfego de importação é bastante diversificado
- Predominam os fluxos de mercadorias contentorizadas
- Na exportação, a principal mercadoria é o cacau, representando a maioria do tráfego
- **Portugal** é o principal parceiro comercial São Tomense, em ambas as vertentes de **importação** e **exportação**



Principais Fornecedores	
Portugal	40%
Angola	13%
Gabão	11%
Bélgica	5%
China	4%

Principais Clientes	
Portugal	47%
Países Baixos	11%
Bélgica	9%
Angola	7%
-	-



S. Tomé e Príncipe

Posicionamento Estratégico – Vocação Específica

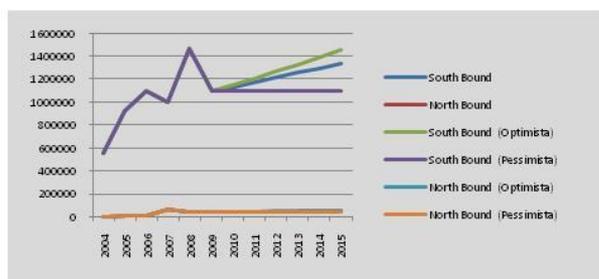
- O hinterland directo servido pelo porto de S.Tomé e Príncipe tem dimensão reduzida
- De acordo com os actores contactados, capacidade produtiva do país não é suficiente para abastecer o mercado interno o que inviabiliza:
 - uma política de abordagem aos mercados internacionais
 - A criação e o desenvolvimento de tráfego de exportação com os portos da CPLP”
- No médio prazo não se vislumbram oportunidades relevantes para o desenvolvimento de novos tráfegos envolvendo o porto de S. Tomé e Príncipe e outros países da CPLP

1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais* – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões

Na componente de Análise de Mercado consideraram-se **3 vertentes distintas** em função da vocação específica dos países:

1

Tráfego de Crescimento



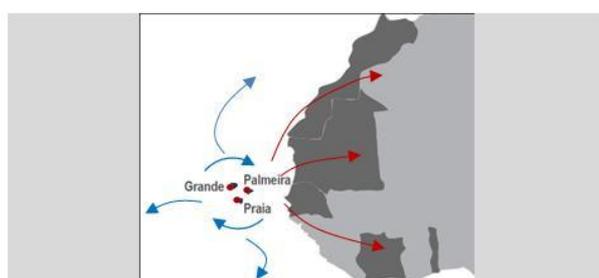
2

Gateway



3

Transshipment



Abordagem ao Tráfego de Crescimento

1

Evolução crescimento tráfego

2

Perspectivas crescimento económico dos países

3

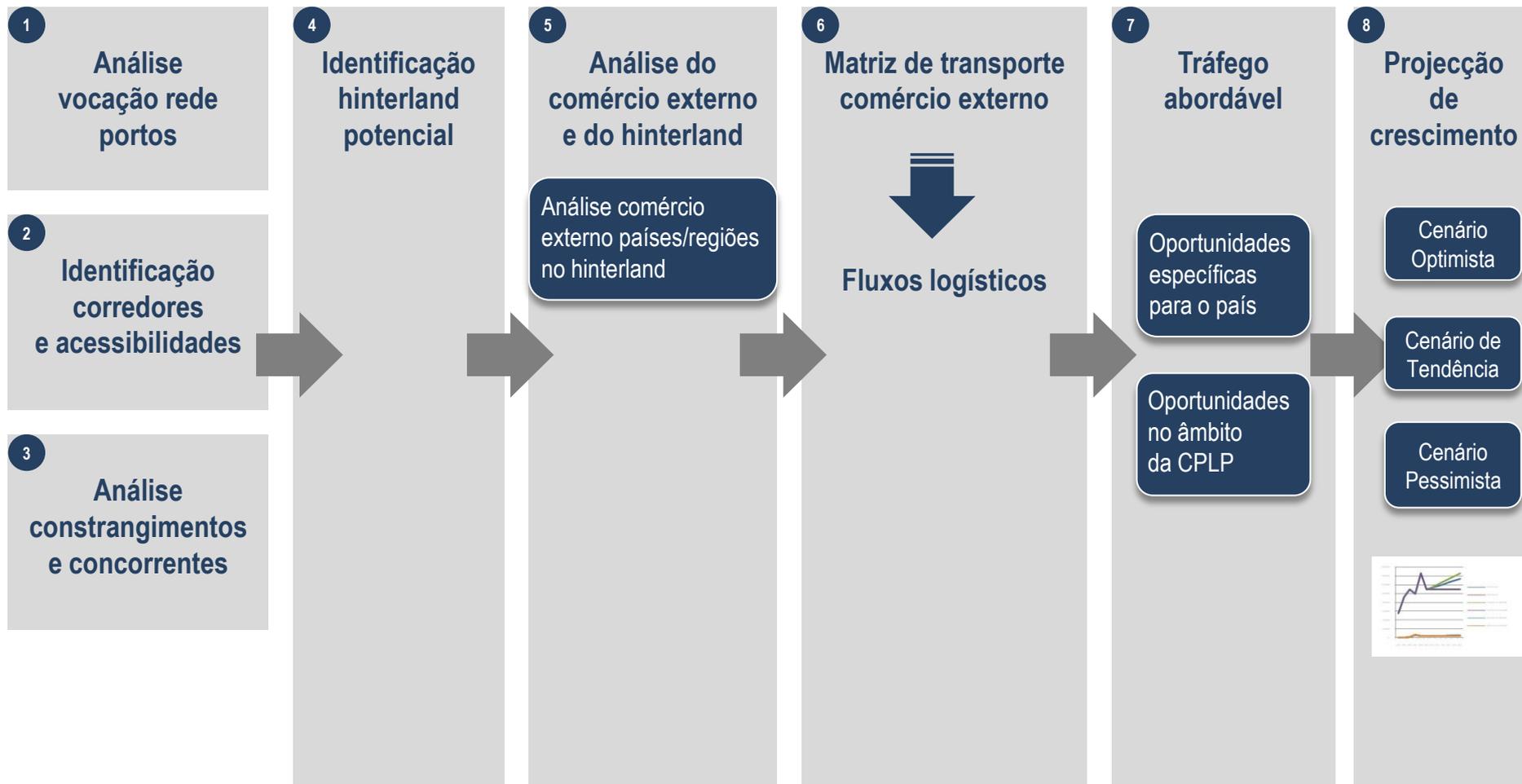
Modelo de transformação

- Cenário Optimista
- Cenário de Tendência
- Cenário Pessimista

4

Projeção de crescimento

Análise tráfego Gateway



Tráfego de Transshipment

**Análise Específica Caso a Caso.
Nalguns casos suportada na Consulta de Armadores**

(Ainda em desenvolvimento)

Angola

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Variação	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Brasil	East Bound	Tendência	885.737	997.415	111.678	
		Optimista		1.153.397	267.660	
		Pessimista		859.422	-26.315	
	West Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma credível			
		Optimista				
		Pessimista				
Portugal	South Bound	Tendência	1.093.550	1.023.408	829.858	
		Optimista		2.201.668	1.108.118	
		Pessimista		1.675.084	581.534	
	North Bound	Tendência	41.583	117.373	75.790	
		Optimista		133.121	91.538	
		Pessimista		103.205	61.622	
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

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Angola

Tráfego de Gateway

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Variação	Tendência
Reino Unido	Zâmbia	Combustíveis e produtos petrolíferos, fertilizantes e adubos, produtos cerâmicos	54.450	97.519	43.069	
Alemanha			23.100	41.372	18.272	
Suécia			13.200	23.641	10.441	
Holanda			13.550	24.268	10.718	
Dinamarca			11.550	20.686	9.136	

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Variação	Tendência
Kuweit	Zâmbia	Combustíveis e produtos petrolíferos	1.400.000	2.507.365	1.107.365	

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Variação	Tendência
Zâmbia	Suíça	Minérios e cobre	695.000	1.008.404	313.404	

Unidade: Toneladas

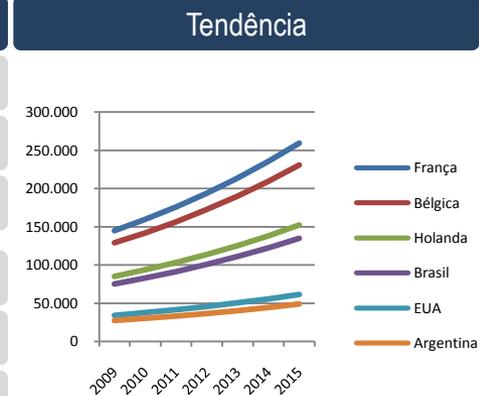
Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

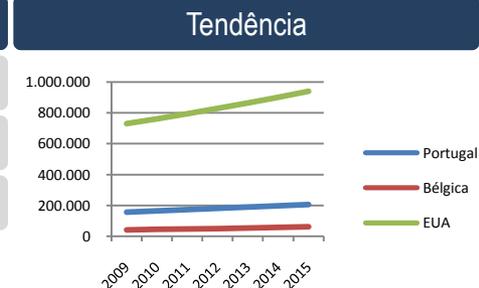
Angola

Tráfego de Gateway

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição
França	R.D.Congo	Cereais, carnes, combustíveis minerais, açúcar	145.000	259.691	114.691
Bélgica			129.000	231.036	102.036
Holanda			85.000	152.233	67.233
Brasil			75.350	134.950	59.600
EUA			34.250	61.341	27.091
Argentina			27.400	49.073	21.673



Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição
R.D. Congo	Portugal	Madeira, combustíveis minerais, minérios	157.000	206.814	49.814
	Bélgica		42.000	60.940	18.940
	EUA		730.000	939.785	209.785



Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Brasil

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Variação	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Angola	East Bound	Tendência	885.737	997.415	111.678	
		Optimista		1.153.397	267.660	
		Pessimista		859.422	-26.315	
	West Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma creível			
		Optimista				
		Pessimista				
Cabo Verde	East Bound	Tendência	Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma creível			
		Optimista				
		Pessimista				
	West Bound	Tendência	0	-	-	
		Optimista	-	-	-	
		Pessimista	-	-	-	
Guiné-Bissau	East Bound	Tendência	26.778	59.089	32.311	
		Optimista		67.303	40.526	
		Pessimista		51.727	24.949	
	West Bound	Tendência	0	-	-	
		Optimista	-	-	-	
		Pessimista	-	-	-	

Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Brasil

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Variação	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Moçambique	East Bound	Tendência	26.382	15.762	-10.620	
		Optimista		18.522	-7.860	
		Pessimista		13.353	-13.028	
	West Bound	Tendência	555	579	24	
		Optimista		677	122	
		Pessimista		493	-62	
Portugal	South Bound	Tendência	72.370	19.641	-52.729	
		Optimista		23.628	-48.742	
		Pessimista		16.230	-56.140	
	North Bound	Tendência	853.570	1.136.730	283.160	
		Optimista		1.310.101	456.531	
		Pessimista		982.881	129.311	
São Tomé e Príncipe	East Bound	Tendência	5.155	8.392	3.236	
		Optimista		9.629	4.473	
		Pessimista		7.289	2.134	
	West Bound	Tendência	0	-	-	
		Optimista		-	-	
		Pessimista		-	-	

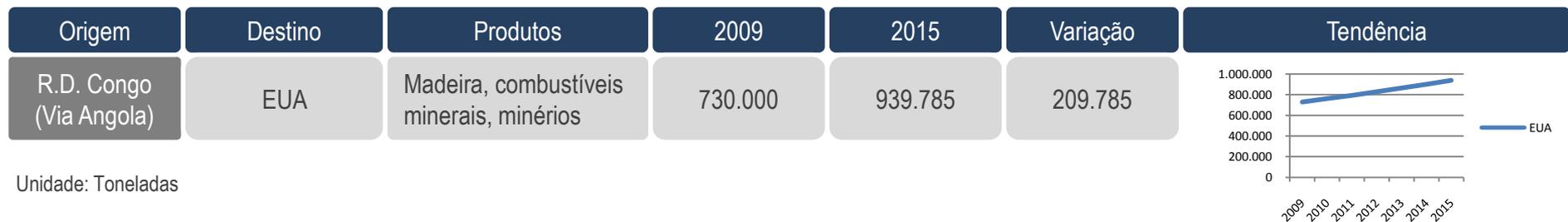
Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Brasil – Tráfego a Desenvolver com Outros Portos da CPLP

Tráfego de Gateway/Transshipment



Unidade: Toneladas

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Brasil – Tráfego a Desenvolver com Outros Portos da CPLP

Tráfego de Gateway/Transshipment



Unidade: Toneladas

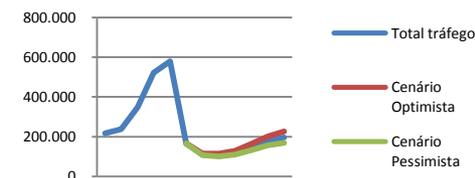
Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Cabo Verde

Tráfego de Crescimento

		Sentido	Cenário	2009	2015	Variação	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Brasil	East Bound	Tendência		Os dados nao permitem estimar uma tendência de forma credível			
		Optimista					
		Pessimista					
	West Bound	Tendência		0	-	-	
		Optimista			-	-	
		Pessimista			-	-	
Portugal	South Bound	Tendência		162.588	184.317	21.729	
		Optimista			213.890	51.302	
		Pessimista			158.195	-4.393	
	North Bound	Tendência		3.831	11.760	7.929	
		Optimista			13.304	9.473	
		Pessimista			10.368	6.537	



Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Guiné-Bissau

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Variação	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound (East + West)
Brasil	East Bound	Tendência	26.778	59.089	32.311	
		Optimista		67.303	40.526	
		Pessimista		51.727	24.949	
	West Bound	Tendência	0	-	-	
		Optimista		-	-	
		Pessimista		-	-	
Portugal	South Bound	Tendência	43.236	148.188	104.951	
		Optimista		167.897	124.661	
		Pessimista		130.429	87.193	
	North Bound	Tendência	2.122	3.344	1.222	
		Optimista		3.841	1.719	
		Pessimista		2.902	780	

Unidade: Toneladas

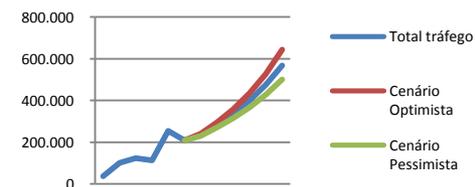
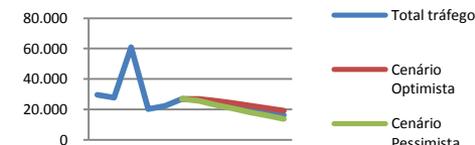
Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Moçambique

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Varição	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound (East + West)
Angola	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				
Brasil	East Bound	Tendência	26.382	15.762	-10.620	
		Optimista		18.522	-7.860	
		Pessimista		13.353	-13.028	
	West Bound	Tendência	555	579	24	
		Optimista		677	122	
		Pessimista		493	-62	
Portugal	South Bound	Tendência	37.009	200.839	163.830	
		Optimista		224.813	187.804	
		Pessimista		179.030	142.021	
	North Bound	Tendência	170.969	367.544	196.575	
		Optimista		418.834	247.865	
		Pessimista		321.598	150.629	



Unidade: Toneladas

Fonte: International Trade Center

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Moçambique

Tráfego de Gateway

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
África do Sul	Alemanha	Minérios, combustíveis minerais, ferro	7.560.000	10.969.114	3.409.114	
	Reino Unido		6.480.000	9.402.098	2.922.098	
	Suíça		4.680.000	6.790.404	2.110.404	
Suazilândia	Itália	Açúcar	862.400	1.251.292	388.892	
Zimbabwe	Holanda	Sal, minérios, algodão, tabaco	64.000	92.860	28.860	
	Suíça		58.000	84.155	26.155	
	Bélgica		20.000	29.019	9.019	
	Reino Unido		20.000	29.019	9.019	
Malawi	Bélgica	Tabaço, açúcar, produtos hortícolas	76.000	110.272	34.272	
	Suíça		20.000	29.019	9.019	
	Holanda		20.000	29.019	9.019	
Tanzânia	Suíça	Produtos hortícolas, fruta, algodão, tabaco, café, chá e especiarias	86.400	125.361	38.961	
	Holanda		27.200	39.466	12.266	
	Bélgica		12.800	18.572	5.772	

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Unidade: Toneladas

Moçambique

Tráfego de Gateway

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Alemanha	África do Sul	Combustíveis minerais, ferro, minérios, cereais	2.440.000	4.369.979	1.929.979	
Reino Unido			720.000	1.289.502	569.502	
França			540.000	967.127	427.127	
Espanha	Suazilândia	Cimento, açúcar	45.000	80.594	35.594	
Reino Unido	Zimbabue	Combustíveis minerais, cereais, farinhas, adubos e fertilizantes	28.800	51.580	22.780	
Alemanha			16.320	29.229	12.909	
Dinamarca			7.680	13.755	6.075	
Reino Unido	Malawi	Cereais, adubos e fertilizantes, cimento	35.100	62.863	27.763	
França			22.100	39.581	17.481	
Suíça			14.300	25.611	11.311	
Alemanha	Tanzânia	Combustíveis minerais, cereais, sal, adubos e fertilizantes	195.000	349.240	154.240	
Reino Unido			156.000	279.392	123.392	
Suíça			117.000	209.544	92.544	

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Unidade: Toneladas

Portugal

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Varição	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound	
Angola	South Bound	Tendência		1.023.408	829.858		
		Optimista	1.093.550	2.201.668	1.108.118		
		Pessimista		1.675.084	581.534		
	North Bound	Tendência		41.583	117.373		75.790
		Optimista			133.121		91.538
		Pessimista			103.205		61.622
Brasil	South Bound	Tendência		19.641	-52.729		
		Optimista	72.370	23.628	-48.742		
		Pessimista		16.230	-56.140		
	North Bound	Tendência		853.570	1.136.730		283.160
		Optimista			1.310.101		456.531
		Pessimista			982.881		129.311
Cabo Verde	South Bound	Tendência		184.317	21.729		
		Optimista	162.588	213.890	51.302		
		Pessimista		158.195	-4.393		
	North Bound	Tendência		3.831	11.760		7.929
		Optimista			13.304		9.473
		Pessimista			10.368		6.537

Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Portugal

Tráfego de Crescimento

	Sentido	Cenário	2009	2015	Varição	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Guiné-Bissau	South Bound	Tendência		148.188	104.951	
		Optimista	43.236	167.897	124.661	
		Pessimista		130.429	87.193	
	North Bound	Tendência		3.344	1.222	
		Optimista	2.122	3.841	1.719	
		Pessimista		2.902	780	
Moçambique	South Bound	Tendência		200.839	163.830	
		Optimista	37.009	224.813	187.804	
		Pessimista		179.030	142.021	
	North Bound	Tendência		367.544	196.575	
		Optimista	170.969	418.834	247.865	
		Pessimista		321.598	150.629	
São Tomé e Príncipe	South Bound	Tendência		31.114	-5.485	
		Optimista	36.599	36.270	-329	
		Pessimista		26.581	-10.018	
	North Bound	Tendência		3.656	2.254	
		Optimista	1.402	4.150	2.748	
		Pessimista		3.212	1.810	

Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Espanha	Marrocos	Minérios, combustíveis minerais, ferro	2.640.000	4.728.174	2.088.174	
	Argélia		1.840.000	3.295.394	1.455.394	
	Egipto		720.000	1.289.502	569.502	
	Tunísia		560.000	1.002.946	442.946	
	África do Sul		480.000	859.668	379.668	
	Angola		320.000	573.112	253.112	

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Espanha	Brasil	Combustíveis minerais, ferro, produtos cerâmicos, adubos e fertilizantes	1.000.000	1.543.302	543.302	
	Chile		520.000	802.517	282.517	
	Argentina		440.000	679.053	239.053	
	Venezuela		400.000	617.321	217.321	

Unidade: Toneladas

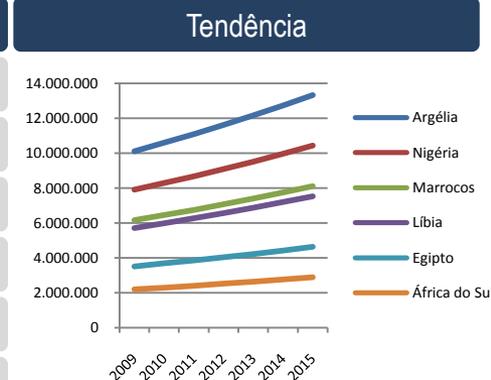
Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

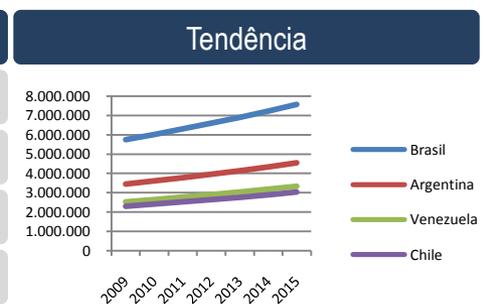
Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição
Argélia	Espanha	Combustíveis minerais, minérios, adubos e fertilizantes	10.120.000	13.330.935	3.210.935
Nigéria			7.920.000	10.432.905	2.512.905
Marrocos			6.160.000	8.114.482	1.954.482
Líbia			5.720.000	7.534.876	1.814.876
Egipto			3.520.000	4.636.847	1.116.847
África do Sul			2.200.000	2.898.029	698.029



Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição
Brasil	Espanha	Combustíveis minerais, minérios, adubos e fertilizantes	5.750.000	7.574.395	1.824.395
Argentina			3.450.000	4.544.637	1.094.637
Venezuela			2.530.000	3.332.734	802.734
Chile			2.300.000	3.029.758	729.758



Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Reino Unido	Zâmbia (via Angola)	Adubos e fertilizantes, produtos diversos das indústrias químicas, produtos cerâmicos	54.450	97.519	43.069	
Alemanha			23.100	41.372	18.272	
Suécia			13.200	23.641	10.441	
Holanda			13.200	24.268	10.718	
Dinamarca			11.550	20.686	9.136	
Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Bélgica	R.D.Congo (via Angola)	Cereais, carnes, produtos alimentares	129.000	231.036	102.036	
França			145.000	259.691	114.691	
Holanda			85.000	152.233	67.233	
Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
R.D.Congo (via Angola)	Bélgica	Madeira, combustíveis minerais	42.000	60.940	18.940	

Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Zimbabwe (via Moçambique)	Holanda	Sal, tabaco, algodão	64.000	92.860	28.860	
	Suíça		58.000	84.155	26.155	
	Bélgica		20.000	29.019	9.019	
	Reino Unido		20.000	29.019	9.019	

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Reino Unido	Zimbabwe (via Moçambique)	Cereais, combustíveis minerais, adubos e fertilizantes	28.800	50.147	22.147	
Alemanha			16.320	29.229	12.909	
Dinamarca			7.680	13.755	6.075	

Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Variação	Tendência
África do Sul (via Moçambique)	Alemanha	Combustíveis minerais, minérios, ferro	7.560.000	10.969.114	3.409.114	
	Reino Unido		6.480.000	9.402.098	2.922.098	
	Suíça		4.680.000	6.790.404	2.110.404	

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Variação	Tendência
Alemanha	África do Sul (via Moçambique)	Combustíveis minerais, ferro	2.040.000	3.653.589	1.613.589	
Reino Unido			720.000	1.289.502	569.502	
França			540.000	967.127	427.127	

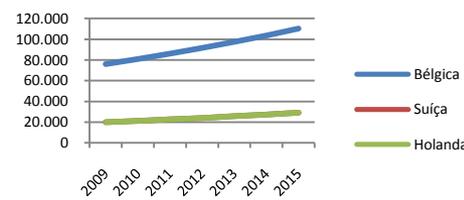
Unidade: Toneladas

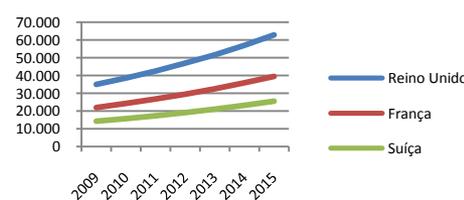
Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Variação	Tendência
Malawi (via Moçambique)	Bélgica	Tabaco, açúcar, café, chá e especiarias	76.000	110.272	34.272	
	Suíça		20.000	29.019	9.019	
	Holanda		20.000	29.019	9.019	

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Variação	Tendência
Reino Unido	Malawi (via Moçambique)	Cereais, adubos e fertilizantes, cimento	35.100	62.863	27.763	
França			22.100	39.581	17.481	
Suíça			14.300	25.611	11.311	

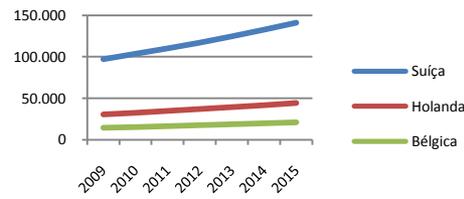
Unidade: Toneladas

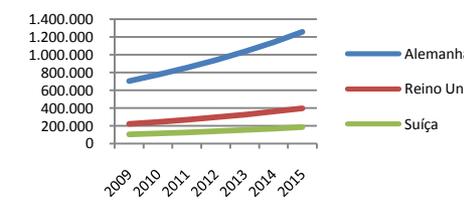
Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

Portugal

Tráfego de Gateway/Transshipment

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Tanzânia (via Moçambique)	Suíça	Café, chá e especiarias, tabaco, peixes	97.200	43.831	43.831	
	Holanda		30.600	13.799	13.799	
	Bélgica		14.400	6.494	6.494	

Origem	Destino	Produtos	2009	2015	Varição	Tendência
Alemanha	Tanzânia (via Moçambique)	Cereais, combustíveis minerais, adubos e fertilizantes	702.000	1.257.265	555.265	
Reino Unido			221.000	395.806	174.806	
Suíça			104.000	186.261	82.261	

Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

São Tomé e Príncipe

Tráfego de Crescimento

		Sentido	Cenário	2009	2015	Varição	Total do Fluxo de Tráfego South Bound + North Bound
Brasil	East Bound	Tendência			8.392	3.236	
		Optimista	5.155	9.629	4.473		
		Pessimista		7.289	2.134		
	West Bound	Tendência			-	-	
		Optimista	0	-	-		
		Pessimista		-	-		
Portugal	South Bound	Tendência		31.114	-5.485		
		Optimista	36.599	36.270	-329		
		Pessimista		26.581	-10.018		
	North Bound	Tendência		3.656	2.254		
		Optimista	1.402	4.150	2.748		
		Pessimista		3.212	1.810		

Unidade: Toneladas

Nota: a análise dos tráfegos está a ser aprofundada no âmbito do projecto pelo que podem ocorrer ajustamentos no futuro

Fonte: Análise da FORDESI com base em dados do International Trade Center

1. Apresentação Global do Projecto
2. Estudo de Mercado - Metodologia de Envolvimento de Actores e Tratamento de Informação
3. Caracterização dos Tráfegos e das Linhas Regulares no Espaço CPLP
4. *Shipping, Portos e Cadeias de abastecimento globais* – Principais Tendências e Desafios de Desenvolvimento
5. Posicionamento Estratégico – Vocação Específica e Análise Concorrencial
6. Oportunidades de Captação de Tráfego
7. Conclusões

1. O projecto está a seguir o seu caminho a bom ritmo e com resultado de valor acrescentado
2. Conseguiu-se através de um processo exaustivo levantar a informação necessária para caracterizar fluxos, tráfegos e linhas de navegação entre países CPLP.
3. Este processo envolveu 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 também 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. A caracterização de tráfego e linhas estabeleceu-se como uma base de conhecimento fundamental para analisar a situação actual e identificar oportunidades futuras.

7. Com o envolvimento de múltiplos actores, com evidência para os portos, armadores e agentes e através da análise própria da FORDESI, 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
8. Esta análise da vocação está a ser aprofundada e deverá ser sujeita a uma análise crítica com os portos da CPLP
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. Esta componente já produziu resultados relevantes e de valor acrescentado, mas continuará a ser aprofundada no projecto, devendo também ser sujeita a uma análise crítica alargada com os portos da CPLP.

Obrigado!

Luís Tadeu

luis.tadeu@fordesi.pt

Artur Alves

artur.alves@fordesi.pt