

ESTUDO

DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA **EM ANGOLA**



À logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano.

À logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano. À logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano. À logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano.

À logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano. À logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano.



FICHA TÉCNICA

Título

Distribuição e Logística em Angola

Data

Novembro 2005

Promotor/Editor

AIP/CCI – Associação Industrial Portuguesa / Câmara de Comércio e Indústria

Projecto

Acção de Promoção Integrada aos Mercados PALOP' 2005/2006

AIP/CCI – Associação Industrial Portuguesa / Câmara de Comércio e Indústria

AEP/CCI – Associação Empresarial de Portugal / Câmara de Comércio e Indústria

ICEP Portugal

Autoria

CESO CI, S.A.

Coordenação Técnica

Rui Miguel Santos

Design, Paginação e Produção

5W – Comunicação e Marketing Estratégico, Lda.

Tiragem

500 Exemplares

Depósito legal

000000

ÍNDICE

CAP_1	5
COMÉRCIO, TRANSPORTES E LOGÍSTICA: BREVE DIAGNÓSTICO	
<i>[Perspectivas de Desenvolvimento da Actividade Comercial]</i>	6
<i>[Infraestruturas de Transporte: Subsídios para um Diagnóstico]</i>	12
CAP_2	25
O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA	
<i>[Desenvolvimento Económico e Logístico: Faces da Mesma Moeda. Outbound vs. Inbound]</i>	26
<i>[Actividade Económica. Prioridades de Desenvolvimento Sectorial e seu Enquadramento Espacial]</i>	28
CAP_3	37
MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA	
<i>[Integração Mundial]</i>	38
<i>[Integração Regional: O Processo SADC e seu Impacto na Logística em Angola]</i>	44
<i>[Iniciativas de Desenvolvimento Espacial: Os Corredores de Desenvolvimento]</i>	54
<i>[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]</i>	38
<i>[Sector dos Transportes: Perspectivas de Desenvolvimento]</i>	76
CAP_4	91
MICRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA	
<i>[Situação Actual]</i>	92
<i>[Aspectos Legais e Regulamentares]</i>	98
<i>[Tendências de Futuro]</i>	110
CAP_5	113
AS EMPRESAS PORTUGUESAS E A LOGÍSTICA EM ANGOLA	
<i>[Oportunidades de Mercado]</i>	114
<i>[Oportunidades de Investimento]</i>	178
<i>[Riscos de Mercado]</i>	120
<i>[Riscos de Investimento]</i>	122

CAP_1

COMÉRCIO, TRANSPORTES E LOGÍSTICA: BREVE DIAGNÓSTICO

A Logística interligou, nos finais do século XX, a actividade comercial tradicional com infraestruturas e transportes crescentemente eficazes e eficientes, susceptíveis de encurtar espaço e tempo.

Em Angola, o complexo processo histórico do país, marcado por um prolongado conflito político-militar, desarticulou o espaço e enviesou a noção de tempo.

A logística é, neste sentido, um conceito da paz (embora tenha sido primitivamente muito influenciado pela investigação operacional militar), na exacta medida em que a sua emergência em Angola resulta da pacificação do País.

Governo e agentes económicos reaprendem a vastidão do espaço Angolano e interiorizam uma nova abordagem ao tempo e à acção de ambos os conceitos sobre as escolhas dos agentes económicos.

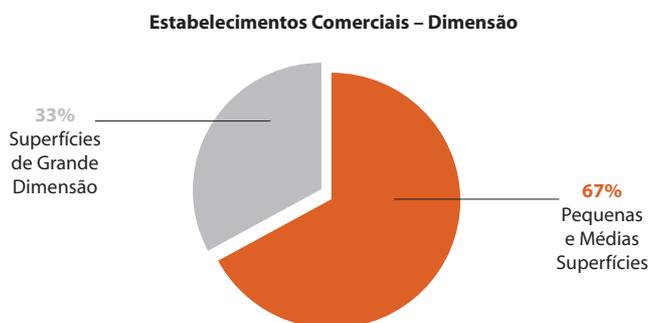
Neste sentido, importa compreender qual a evolução da actividade comercial em Angola ao longo dos últimos anos, bem como as grandes tendências em matéria de reabilitação e desenvolvimento das Infraestruturas de Transporte, aspectos determinantes para a construção do sistema logístico nacional.

BREVE DIAGNÓSTICO

Angola enfrenta um dos maiores desafios da sua, ainda, curta História: cumprir o desígnio do desenvolvimento, para o qual, desde sempre, esteve talhada.

Ao comércio está, inquestionavelmente, reservado um papel fundamental na dinamização da base económica do país, abrindo-se, neste particular, uma nova etapa na História recente de Angola.

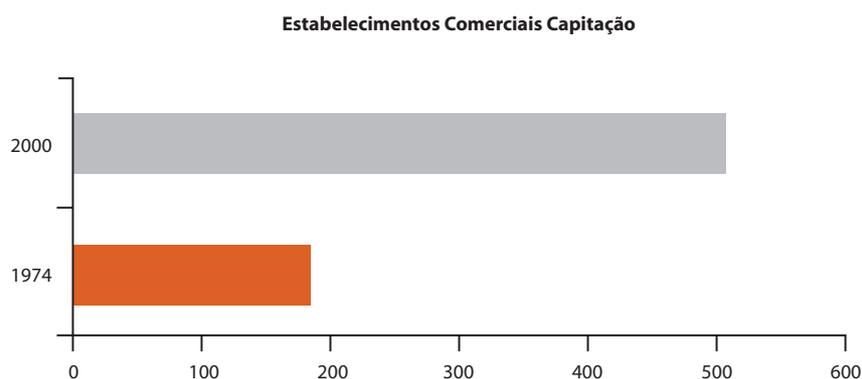
Neste sentido, importa conhecer o ponto de partida do sector comercial, procedendo à sua breve caracterização, tomando por base os resultados obtidos através do processo de reorganização do **Cadastro Comercial, conduzido pelo Ministério do Comércio, através da sua Direcção Nacional do Comércio Interno.**



Como é natural, estes dados reflectem um conceito de grande superfície que não corresponde, exactamente, ao que utilizamos na Europa Ocidental.

Outro dado relevante para compreender a evolução do sector do comércio em Angola ao longo de trinta anos de independência remete para uma comparação entre o universo comercial em 1974 e o apurado em 2000, na sequência do já referido processo de reactualização cadastral, concluído em 2002.

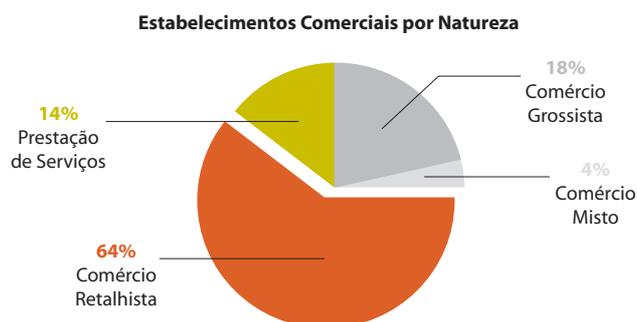
Assim, de acordo com o último censo colonial (1970) existiam 30.207 estabelecimentos comerciais, servindo uma população de 5.620.001, ao passo que em 2000, existiriam 27.870 estabelecimentos, para uma população estimada (pelo INE de Angola) de 13.809.000.



Significa isto que em 1974 tínhamos um estabelecimento comercial para 186 habitantes, tendo este registo quase triplicado em 2000, passando para um estabelecimento comercial para cerca de 500 habitantes.

Estes cerca de 27 mil estabelecimentos comerciais distribuíam-se da seguinte forma:

- Comércio Grossista: 5.047
- Comércio Misto: 976
- Comércio Retalhista: 17.871
- Prestação de Serviços: 3.976



Dado, simultaneamente curioso e relevante, é a circunstância de o processo de reorganização cadastral ter concluído, também, sobre o universo de agentes económicos do sector informal.

Com efeito, foram identificados 31.738 agentes económicos do sector informal, o que os torna maioritários face aos agentes licenciados, facto que, não sendo surpreendente, pecará, com toda a certeza, por defeito.

Foram, igualmente identificados cerca de 4.000 agentes de comércio externo, dos quais, cerca de 98% (mais de 3.700), eram importadores. Trata-se de uma situação normal, atenta a ruptura global do aparelho produtivo, em consequência do prolongado conflito político-militar.

Este breve diagnóstico mantém-se válido na actualidade. Com efeito, estamos num momento de transição, em que o aparelho produtivo nacional inicia o seu processo de reconstrução e em que os agentes do sector comercial se procuram adaptar a um novo contexto.

REDINAMIZAÇÃO DO COMÉRCIO

A redinamização do comércio em Angola assentará em dois vectores fundamentais:

- 1. Estabilização Económica:** A liberalização dos mercados, em especial o de bens e serviços e o cambial, constituem as bases orientadoras para a implementação da política comercial;
- 2. Recuperação da Produção Interna:** Para que a produção interna recupere é necessário que se atendam a três factores importantes:
 - A recuperação de infraestruturas económicas básicas (energia, água, telecomunicações, vias de acesso, etc.), como forma de interessar e motivar os agentes económicos a investir na produção;
 - Os mecanismos apropriados para uma protecção efectiva da produção interna, de maneira a garantir o espaço temporal suficiente para alguns sectores se tornarem competitivos.
 - A escolha da produção a proteger, tendo em conta as vantagens comparativas, a limitação de recursos para o investimento e sua competitividade no mercado internacional.

Importa, neste contexto, identificar quais os caminhos críticos que Angola pretende trilhar, tendo em vista a redinamização do sector comercial, seja ele interno ou externo.

Comércio Interno

Estão identificadas pelo Governo um conjunto de acções, já em fase de implementação, visando redinamizar o comércio interno, acções estas que podemos sintetizar da seguinte forma:

I. Sistema de Comércio, Abastecimento e Segurança Alimentar

- a. Assegurar o abastecimento normal de bens e serviços;
- b. Constituir uma reserva de segurança de produtos básicos;
- c. Dinamizar o comércio rural permanente;
- d. Estimular o comércio fronteiriço.

II. Normalização da Actividade Comercial

- a. Reformar o sistema de licenciamento da actividade comercial e de prestação de serviços mercantis;
- b. Organizar, classificar e gerir o cadastro comercial;
- c. Definir uma política de investimento, financiamento e incentivos ao fomento e desenvolvimento do comércio;
- d. Reorganizar, reabilitar, construir e expandir a rede comercial e de prestação de serviços mercantis;
- e. Promover o surgimento de grandes superfícies comerciais;
- f. Promover e dinamizar o pequeno comércio e integrar o comércio informal na economia formal;
- g. Revitalizar e remonetarizar a cadeia económica rural constituída pelo comerciante grossista – retalhista – camponês e/ou produtor;
- h. Assegurar as trocas comerciais entre campo e cidade;
- i. Diversificar a oferta de bens e serviços.

III. Fiscalização da Actividade Económica

- a. Velar pelo cumprimento das regras de concorrência;
- b. Fiscalizar os preços das mercadorias do produtor ao importador, grossista, retalhista, até ao consumidor final;
- c. Assegurar a disciplina no exercício da actividade comercial e de prestação de serviços mercantis.

IV. Defesa do Consumidor e Promoção da Concorrência

- a. Desenvolver acções tendentes à protecção da saúde e bem-estar social e segurança contra práticas desleais de fornecimento de bens e serviços;
- b. Remover obstáculos à entrada de novos agentes económicos no sector comercial e estimular a concorrência.

V. Desenvolvimento de Recursos Humanos

- a. Revitalizar e modernizar os centros de formação técnico-profissional no domínio do comércio;
- b. Reorientar os cursos existentes, beneficiando funcionários dos órgãos públicos e operadores do sector do comércio interno, externo e de prestação de serviços mercantis.

VI. Promoção da Cultura Comercial e Empresarial

- a. Estabelecer regras de comercialização e padrões de pesos e medidas;
- b. Estabelecer normas técnicas e ambientais;
- c. Dinamizar a formação de comerciantes e quadros do sector do comércio e associações profissionais e criar lojas pedagógicas;
- d. Tornar obrigatória a aplicação do sistema de afixação de preços de bens e serviços nos estabelecimentos comerciais.

Comércio Externo

Também a nível do comércio externo o Governo tem em curso a aplicação de um vasto pacote de reformas, as quais podem ser sintetizadas da seguinte forma:

A. Regime do Comércio Externo

1. Remover as barreiras não tarifárias das operações de comércio externo;
2. Liberalizar as actividades de inspecção pré-embarque;
3. Estabelecer mecanismos adequados conducentes à protecção da produção interna e da promoção das exportações.

B. Promoção das Exportações

1. Articular sector comercial e sector produtivo, tendo em vista a definição de acções de fomento à exportação, especialmente de produtos não tradicionais;
2. Acompanhar a evolução dos mercados externos e apoiar os exportadores angolanos;
3. Incentivar a participação em missões comerciais de Angola no exterior;
4. Elaborar um pacote de incentivos à exportação;
5. Constituir zonas francas de produção, visando o aumento das exportações.
6. Assegurar o aprovisionamento do Mercado Interno em matérias-primas e equipamentos para impulsionar a produção de bens para o mercado interno e exportação.

C. Substituição das Importações

1. Articular sector comercial e sector produtivo, na identificação de produtos passíveis de substituição;
2. Proteger a produção interna através da utilização de instrumentos ligados aos preços e medidas de salvaguarda, anti-dumping e restrições quantitativas.

D. Acordos Comerciais

1. Estabelecer acordos comerciais bilaterais que privilegiem o desenvolvimento do comércio e dos investimentos, na base de vantagens recíprocas.

E. Integração Regional e Multilateral

1. Acompanhar permanentemente as mudanças que ocorrem nas políticas comerciais dos diferentes países, em particular dos mais relevantes em matéria de comércio externo de Angola;
2. Colaborar com os demais órgãos da Administração Pública na participação adequada de Angola nos acordos, tratados, convénios multilaterais e instituições internacionais de natureza comercial;
3. Assegurar o integral cumprimento dos compromissos assumidos pela República de Angola nas diferentes organizações internacionais;
4. Emitir os certificados de origem emanados da CNUCED;
5. Colaborar com demais órgãos na elaboração de programas de assistência técnica a conceder a Angola por parte de organizações internacionais, tais como a OMC;
6. Apoiar a inserção de agentes económicos na economia internacional, através da criação de um centro de facilitação comercial.

Estamos, assim, perante uma ambiciosa agenda visando a redinamização do comércio em Angola, em que dois aspectos sobressaem: a absorção dos agentes do comércio informal na economia formal e, por outro lado, a redinamização do comércio rural como alicerce da rede comercial do país.

Outra dimensão fundamental para a construção do sistema de distribuição e logística remete para o plano das infraestruturas de transporte.

As plataformas logísticas e a sua correspondente funcionalidade, eficácia e eficiência no plano operacional estão intimamente dependentes das infraestruturas de transporte que as servem.

Neste contexto, importa caracterizar a situação actual das infraestruturas de transporte em Angola, projectando as grandes tendências de desenvolvimento futuro, centrando-nos para o efeito na caracterização (física) das infraestruturas portuárias, aeroportuárias, ferroviárias e rodoviárias.



INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

Os principais portos de carga são os de Luanda, Lobito, Namibe, Soyo e Cabinda. Actualmente, estes cinco portos negoceiam a níveis que parecem cobrir os custos operacionais.

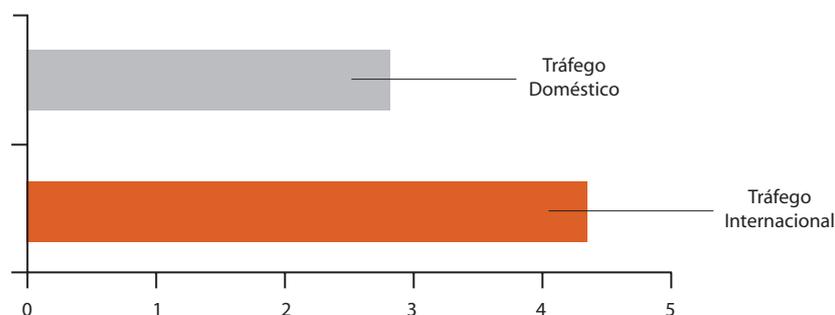
Analisemos, em particular, os portos de Luanda, Lobito e Cabinda que, no seu conjunto, movimentam, aproximadamente, 95% do total carga manuseada em Portos Angolanos.

O **porto de Luanda** compreende 2.738 metros de molhes e cais, com 17 instalações de atracagem, 19 armazéns ocupando uma área de 55.500 m² e um espaço total de terreno de 792.219 m².

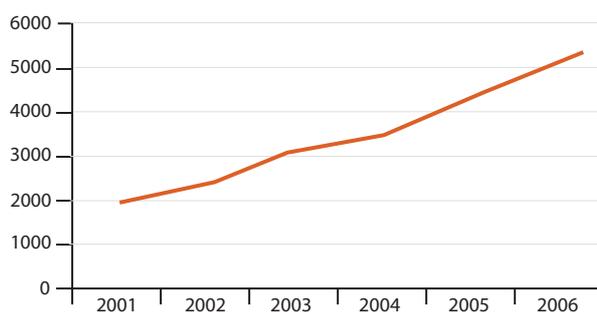
A profundidade ao longo dos cais principais varia entre 10,5 e 12,5 metros, sendo de 3,5 a 5,5 metros ao longo dos cais de cabotagem. O porto está bem protegido pela grande baía de Luanda.

O Porto de Luanda é uma empresa (pública) lucrativa, cujas receitas são essencialmente provenientes das rendas das concessões atribuídas aos operadores portuários. Para além dos terminais de contentores e carga geral e a granel, a Sonangol, a empresa petrolífera estatal, opera um terminal petrolífero adjacente ao porto.

Os atrasos verificados a nível de cargas e descargas, despacho alfandegário e transporte de cargas têm sido problemas persistentes nos portos Angolanos. A atribuição de concessões para a operação comercial de 8 terminais em Luanda, há dez anos, contribuiu para melhorar o desempenho neste porto, reduzindo os atrasos nas manobras dos navios para uma média de 4,4 dias para os navios internacionais e 2,7 dias para o comércio doméstico. Não obstante as concessões que ocorreram no porto de Luanda, os utilizadores do porto e os proprietários das mercadorias têm reclamado no que respeita à demora e custos que se verificam a nível do desalfandegamento das mercadorias.



O porto de Luanda prevê um aumento do tráfego de 2,1 milhões de toneladas em 2001 para 5,0 milhões em 2006. A previsão baseia-se, sobretudo, em tendências passadas, mais do que em estimativas detalhadas. Como preparação para este crescimento, delineou um plano de investimento de 150 Milhões de US\$ em 10 anos, a fim de melhorar a produtividade do porto e sustentar o aumento de tráfego.



Relativamente ao **Porto Comercial do Lobito**, importa referir que o mesmo e o Caminho-de-Ferro de Benguela são duas empresas interdependentes, pois a rede de linhas-férreas da segunda está ligada às infraestruturas da primeira, sendo o recinto portuário, simultaneamente, ponto de partida e destino de uma boa parte das mercadorias que circulam pelo Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB).

Com efeito, a empresa de Caminho-de-Ferro de Benguela representa mais de 60% da produção do Porto do Lobito. Em 2002, o porto manuseou 672.860 toneladas de mercadorias, tendo registado uma ligeira quebra em relação ao ano anterior (702.339 toneladas).

Pelo menos, 710 navios entraram nas suas águas no mesmo período, enquanto que o tráfego de contentores alcançou 21.924 toneladas, numa média diária de 800 toneladas por navio.

Apesar da quebra registada em 2002, pode considerar-se que os números são razoáveis, na medida em que, fazendo uma comparação com anos anteriores, concluir-se-á que os índices de produção estão a aumentar de forma sustentada.

[Infraestruturas de Transporte: Subsídios para um Diagnóstico]

COMÉRCIO, TRANSPORTES E LOGÍSTICA: BREVE DIAGNÓSTICO

Já em 2004, foram apresentadas 13 novas máquinas para arrumação de contentores, das quais duas empilhadoras, importadas no quadro do programa de reforço da capacidade de carga e descarga de mercadorias, que se juntaram ao gigante porta-contentores giratório, com capacidade para quarenta toneladas, que chegou ao Porto em Abril de 2004.

Mas os investimentos não ficam por aqui, pois consta da agenda um projecto de electrificação do recinto portuário, a pavimentação integral do cais, a reabilitação de 25 Km de linha-férrea, bem como a defesa e protecção da baía do Lobito contra a poluição e a pesca ilícita.

O Porto do Lobito tem uma configuração em forma de L, com 1.122 metros de cais, fraccionado em Cais Norte (o maior com 570 metros de extensão), Cais Sul e Cais de Cabotagem, permitindo a atracagem de navios de longo-curso, de grande e pequeno porte.

A área coberta é de cerca de 24.500 m², com treze armazéns de stockagem, três dos quais com dois pisos. A área descoberta, quase toda pavimentada, é de 72.000 m², com um moderno terminal de contentores frigoríficos, com capacidade para 64 unidades de vinte polegadas.

Na área de jurisdição marítima do porto existem terminais oceânicos da SONANGOL (petrolífero) e da Encime (cimento), os estaleiros navais da LOBINAVE, as instalações da empresa de construção e reparação de plataformas petrolíferas SONAMET e silos de cereais para mais de vinte mil toneladas.

Trata-se, indiscutivelmente, de uma infraestrutura de potencial impar no contexto africano e cuja interacção com o caminho-de-ferro se afirma como fundamental para o processo de desenvolvimento económico e produtivo de Angola.

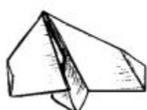
O **porto de Cabinda** no norte do país tem fortes limitações operacionais para grandes navios e necessitará de dragagem e importantes trabalhos de reabilitação em instalações de atracagem, armazéns e pavimentação. É importante mencionar que o Porto de Malongo, em Cabinda, movimenta importantes volumes de carga e é o suporte principal da actividade de exportação de petróleo de toda a zona costeira de Cabinda.

É sabido que a capacidade dos restantes portos Angolanos é mais do que suficiente para satisfazer a respectiva procura de serviços portuários.

No que diz respeito ao modelo de gestão das infraestruturas portuárias, o Governo espera que o sistema de concessões em Luanda possa ser alargado a outros portos Angolanos, se e quando for necessário, tais como Lobito, Namibe, Cabinda e Soyo.

A reabilitação do porto de Cabinda está incluída no programa de emergência de reparação e reconstrução de portos e deve ser executada no âmbito de um acordo com um operador portuário privado.

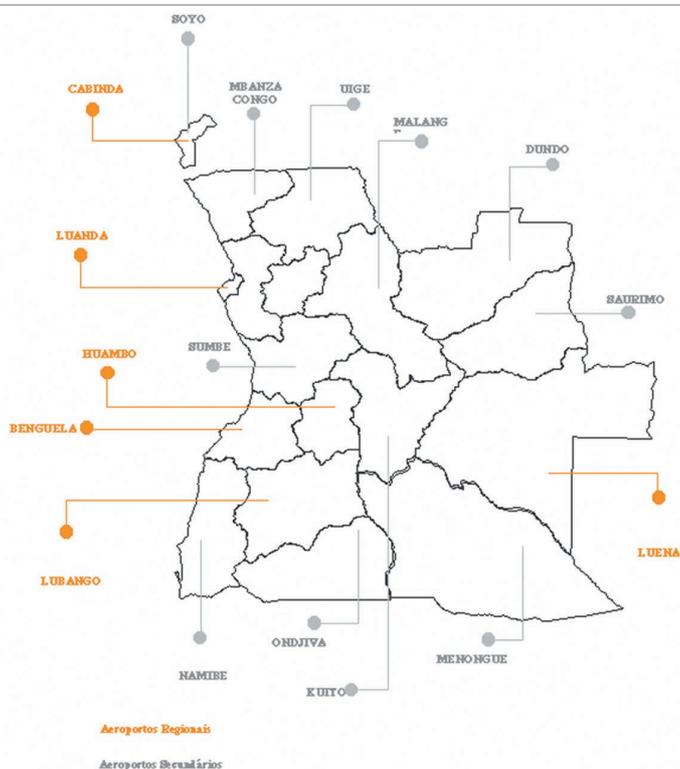
A introdução de métodos de gestão empresariais ou a privatização dos activos dos portos, conjuntamente com a participação privada na exploração dos mesmos, podem, em teoria, atrair investimento e aumentar a eficiência.



INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

A ENANA, Empresa Nacional dos Aeroportos de Angola gere 18 aeroportos e os serviços de navegação aérea para todos os aeroportos; outros 7 estão sob o controlo dos governos provinciais, 5 são operados por empresas de exploração mineira e 6 são usados pela força aérea. Os detalhes são apresentados no mapa 1.

Mapa 1 • Aeroportos pavimentados



Esta rede é complementada por um conjunto de aeroportos militares (Lobito, Cabo Ledo, Ngage, Cahama, Changongo e Catumbela) e por um conjunto de pistas de terra batida públicas (Porto

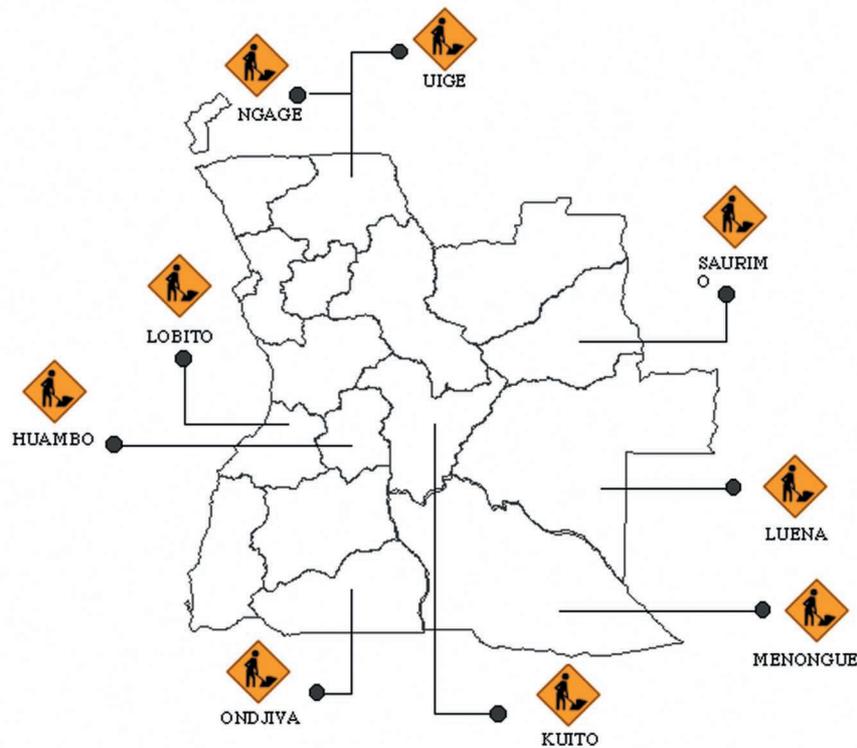
[Infraestruturas de Transporte: Subsídios para um Diagnóstico]

COMÉRCIO, TRANSPORTES E LOGÍSTICA: BREVE DIAGNÓSTICO

Amboim, Waco Kungo, Ambriz, Andulo, Damba, Jamba, Luau, Kangamba, Nzeto) e privadas (Lucapa, Catoca, Gove, Nzaji).

Com exceção de Luanda, a maioria dos aeroportos foram construídos nos anos 60 para satisfazer as necessidades, modestas, da aviação dessa década. Os aviões eram lentos e de tamanho médio, sendo o Douglas DC3 um modelo representativo. Desde a Independência, o rápido e persistente crescimento na procura do transporte aéreo não tem sido acompanhado por um investimento coerente nas infra-estruturas aeroportuárias. As instalações seguem geralmente na pegada da respectiva procura. As pistas dos aeroportos normalmente limitam a respectiva capacidade; são demasiado curtas, têm uma geometria inadequada aos aviões modernos, possuem superfícies irregulares e sub-bases frágeis. Consequentemente, os Boeings 737 não podem operar em toda a rede e não podem utilizar pneus de alta pressão por causa do risco de danificar as pistas através das cargas de impacto. Os pneus de baixa pressão, que são mais dispendiosos, gastam-se mais rapidamente em pistas com superfícies irregulares e consequentemente possuem um menor tempo de vida, o que resulta em custos operacionais mais elevados.

Mapa 2 • Rede de Aeroportos: Intervenções de Emergência



Esta situação torna as previsões de tráfego em tempo de paz muito difíceis. A reabilitação das principais infraestruturas de tráfego de superfície vai criar, progressivamente, alternativas mais económicas. O impacto de anos de conflito tem feito com que as instalações e a gestão dos aeroportos sejam geralmente fracas e por vezes inadequadas. A falta de sistemas de reabastecimento de combustíveis resulta em necessidades adicionais de combustível para os voos, assim reduzindo os níveis de carga paga.

Poucos aeroportos controlam adequadamente o peso da carga (falta de balanças e falta de pessoal qualificado), o que pode resultar em aterragens e descolagens perigosas devido a sobrecargas.

Todos os tipos de instalações para os passageiros são de má qualidade e os níveis de conforto e segurança são mínimos.

A ENANA emprega mais de 1.400 trabalhadores. Os aeroportos nacionais secundários empregam normalmente entre 10 a 20 trabalhadores da ENANA, enquanto as outras categorias têm frequentemente menos de cinco trabalhadores.

Mais de metade dos trabalhadores está envolvida em diversas actividades de limpeza e a rotação de empregados nesta categoria é elevada.

A ENANA preparou previsões preliminares de tráfego, estimativas de custos de reabilitação e projecções de receitas. O seu programa para o desenvolvimento de instalações de aviação civil em 6 aeroportos é de US\$ 45 M. Este valor não inclui o novo sistema de navegação aérea que se espera que custe US\$ 35 M. Os custos de reabilitação de emergência para os aeroportos de Luena, Huambo, Ngage, Uíge, Ondjiva, Saurimo, Kuito, Lobito e Menongue, são de US\$ 36 M.

De acordo com o "Plano Nacional de Desenvolvimento da Rede de Aeroportos", prevê-se que, em 2005, Luanda tenha 2 milhões de passageiros e os aeroportos provinciais 580.000.

As previsões de tráfego, particularmente para o tráfego doméstico são, contudo, difíceis. Com a melhoria da situação de segurança e da reabilitação das infraestruturas terrestres, o transporte de passageiros e mercadorias tende a utilizar as estradas e os caminhos-de-ferro quando os mesmos estão disponíveis.

Espera-se que o transporte aéreo continue a desempenhar um papel importante, mesmo que mais moderado, em Angola. Os níveis de procura actuais podem aumentar para os segmentos regionais e intercontinentais, particularmente a nível de passageiros, uma vez que as alternativas terrestres actuais não são directamente comparáveis.



INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

A responsabilidade pela supervisão e regulação da actividade ferroviária recai na Direcção Nacional dos Transportes Terrestres sob tutela do Ministério dos Transportes.

Existem três empresas de caminhos-de-ferro a funcionar sob tutela do Ministério dos Transportes:

- Caminho-de-Ferro de Luanda;
- Caminho-de-Ferro de Benguela;
- Caminho-de-Ferro de Moçâmedes.

De acordo com a Lei de Delimitação de Actividades Económicas, o transporte ferroviário é reserva relativa do Estado e pode ser executado por sociedades ou entidades que não integrem o sector Estatal, através de contratos de concessão temporária. Os regulamentos para atribuição de concessões de serviços ferroviários são preparados para aprovação pelo Conselho de Ministros.

A Lei n.º 5/02 não menciona expressamente a infraestrutura ferroviária, referindo-se a maioria das vezes a serviços de operações ferroviárias.

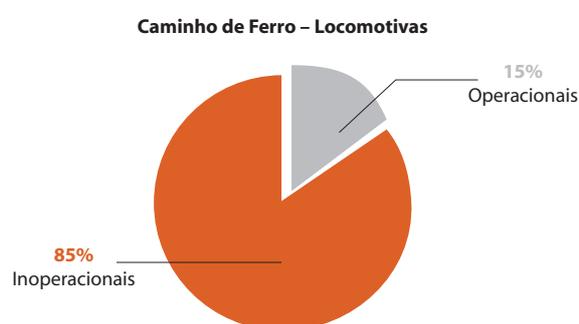
Contudo, recentemente, a Assembleia Nacional aprovou a Lei de Bases dos Transportes de Superfície, a qual dispõe que a rede nacional de caminhos-de-ferro faz parte do Domínio Público Estatal, incluindo as redes principal e secundária.

De acordo com esta nova lei:

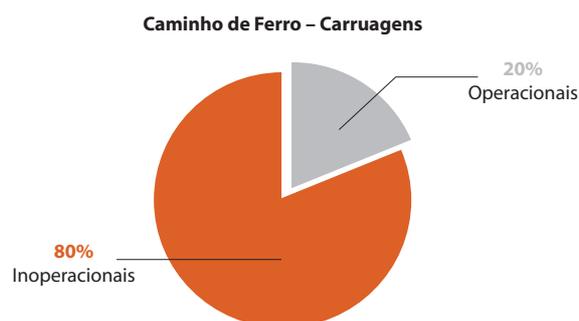
- A construção, manutenção e inspecção da infraestrutura ferroviária, incluída na rede nacional, pode ser feita pelo Estado ou outras entidades mediante concessão, delegação ou contratação de trabalhos;
- As operações de transporte, no que respeita à totalidade ou parte da rede nacional ferroviária, constituem um serviço público a ser assegurado sob concessão, delegação ou contratação de serviços;
- As tarifas devem ter em conta os custos de produção do concessionário e a situação do mercado de transportes, concedendo o Estado compensações quando forem impostas tarifas sociais que não cubram os custos de produção.

Partindo deste quadro legal, atentemos em maior detalhe a algumas características do sector ferroviário em Angola.

Relativamente ao material circulante, a situação é confrangedora. A baixa percentagem de material circulante e de força motriz aproveitável é apresentada nos gráficos seguintes, os quais se baseiam em dados publicados pela Direcção Nacional dos Transportes Terrestres.

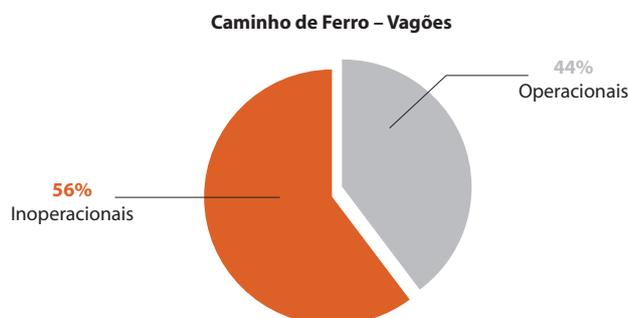


As consequências para a economia nacional desta situação são, obviamente, dramáticas, potenciando a conhecida degradação e baixo nível de operacionalidade das vias. Trata-se, certamente, de um dos maiores constrangimentos à actividade económica, estando o Governo empenhado em melhorar a situação vigente.



A nível de emprego, o caminho-de-ferro continua a ocupar mais de 4.000 trabalhadores distribuídos pelas três empresas existentes. Relativamente a dados operacionais, informação disponibilizada (relativa a 2001) pelas três empresas de transporte ferroviário, permite ter uma ideia da distribuição relativa da carga e passageiros transportados.

No que respeita às 126 mil toneladas transportadas em 2001, verifica-se o fraco desempenho do caminho-de-ferro de Benguela, o que não deixa de ser preocupante se atentarmos ao potencial que a província evidencia e, simultaneamente, à importância estratégica da respectiva linha.

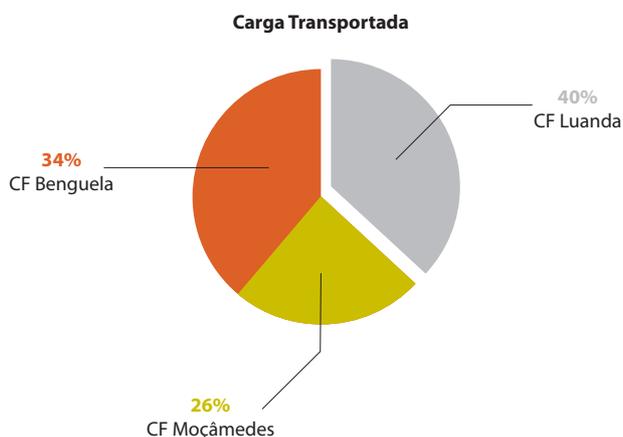


A nível de transporte de passageiros, registou-se, em 2001, a movimentação de 3,3 milhões de pessoas através das três linhas consideradas, com especial destaque para os cerca de 2,5 milhões de passageiros transportados no Caminho-de-Ferro de Benguela.

Ainda a nível do desempenho operacional, as três empresas de caminho-de-ferro ou não cobrem ou cobrem no limite os seus custos operacionais.

Os prejuízos operacionais foram cobertos por subsídios estatais. Conforme acordos anteriores com o Governo, os aumentos das tarifas devem ocorrer todos os três meses. As tarifas para longas distâncias não são controladas o que permite às empresas aumentar os preços quando necessário. As tarifas suburbanas são controladas e sujeitas a autorização do Ministro das Finanças.

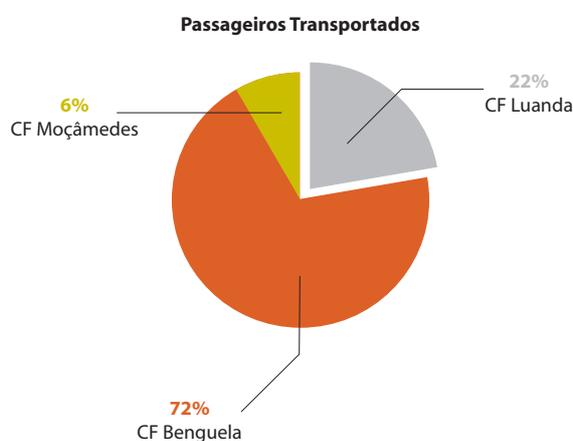
A autorização dos aumentos dos preços, em especial nas linhas suburbanas, não tem sido concedida regularmente pelo Governo. Como resultado, as receitas permanecem bem abaixo dos custos operacionais. Este facto conduziu as empresas ferroviárias a uma situação financeira cada vez mais difícil. Desde que as operações de longa distância das empresas de caminhos-de-ferro de Benguela e Luanda quase que pararam, os caminhos-de-ferro têm vindo a ficar cada vez mais dependentes do tráfego suburbano, com tarifas baixas, continuando a perder terreno do ponto de vista operacional e financeiro.



Outra questão crucial para o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro angolanos, prende-se com os elevados investimentos indispensáveis ao incremento dos níveis de operacionalidade.

Com efeito, as necessidades de investimento dos três sistemas ferroviários são enormes. Não só a rede precisa de uma reabilitação substancial, em consequência duma falta de utilização prolongada e de danos resultantes da guerra, como também o material circulante e de força motriz já excedeu em muitos casos o respectivo período de vida económica.

Existem dificuldades semelhantes nas três explorações de caminhos-de-ferro. Longos troços da rede não podem, de momento, ser utilizados devido à existência de pontes danificadas e de vias minadas. Em segundo lugar, serão necessários grandes volumes de crédito e assistência técnica para ajudar na manutenção das locomotivas, na actualização do material circulante e na verificação do equipamento eléctrico. Em terceiro lugar, existe falta de peças sobressalentes e materiais especiais, como lubrificantes, o que tem resultado em baixos níveis de utilização, devido ao equipamento ficar parado à espera de reparação e ao envio prematuro para a sucata de locomotivas e material circulante. Por último, a infra-estrutura de carris é fraca e foram abandonadas muitas estações e instalações de abastecimento.



Podem ser projectados para todos os sistemas programas de investimento de curto-prazo, apesar do desafio resultante da necessidade de serem multi-facetados. Mesmo programas modestos necessitam de contributos de engenharia, de gestão, técnicos e de planeamento que carecem de cuidadosa coordenação.

Todas estas qualificações e a experiência para executar estas tarefas dispõem duma oferta criticamente reduzida em Angola.

No âmbito do Programa de Emergência (que se seguiu ao acordo de paz de 2002) para a reparação das estradas, caminhos-de-ferro e outras infra-estruturas, a Comissão Permanente do Conselho de

Ministros, durante a sua segunda Sessão Extraordinária de 8 de Julho de 2003, aprovou o “Programa de Reabilitação dos Caminhos-de-Ferro de Angola” (“Reabilitação Expedita”). Este programa tem como objectivo a recuperação da rede dos caminhos-de-ferro de Luanda entre Zenza e Lucala (150 km), dos caminhos-de-ferro de Moçâmedes nos troços Namibe – Lubango – Matala (424 km), assim como dos caminhos-de-ferro de Benguela entre Lobito e Luau (1.273 km) e deve ser realizado ao longo dum período de 24 meses. Os trabalhos de reabilitação destes 1.847 km, incluem a desminagem, a reconstrução ou reparação de pontes (Luínha, Lucala, Bero, Giraul, Cubal, Catumbela, etc.) e a aquisição de material circulante e outro equipamento. O trabalho está a ser realizado pelas próprias empresas de caminhos-de ferro e subempreiteiros, de acordo com o programa estabelecido.

Os trabalhos devem permitir começar a transportar carga a granel (principalmente combustível) entre os portos e os centros de distribuição no interior e operar um serviço de passageiros limitado.

Encontra-se concluído o processo de negociação com o governo Chinês para a abertura duma linha de crédito destinada à reconstrução do troço Bungo – Musseques – Baía (dos caminhos-de-ferro de Luanda) e à rede ferroviária no interior do porto de Luanda.

Um projecto integrado rodo-ferroviário para a ligação Lobito – Benguela, incluindo a reabilitação total da linha ferroviária, está presentemente a ser desenvolvido com uma empresa Francesa.

Mesmo que, a curto prazo, o envolvimento privado nos caminhos-de-ferro deva ser restringido a alguns trabalhos de reabilitação, conduzidos por empreiteiros, este investimento pode manter os caminhos-de-ferro a funcionar até que o processo de concessão aos operadores privados esteja concluído, o que, a título indicativo, estava previsto para 2005. O Governo está a procurar suporte financeiro institucional e privado internacional para prosseguir com estes diferentes projectos.

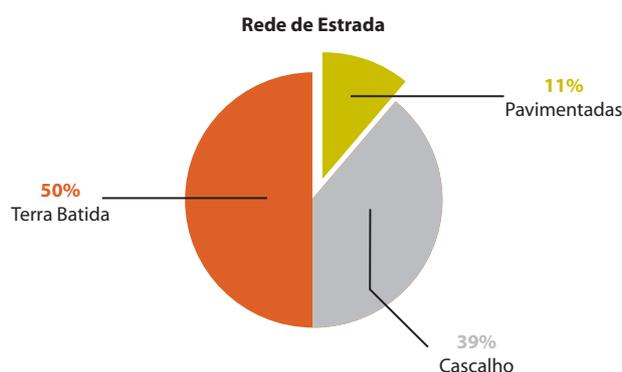


INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

A rede de estradas integra, fundamentalmente, rodovias construídas antes da independência. A rede nacional de estradas (rede fundamental), que inclui as estradas pavimentadas, 15.571 Km de estradas de terra batida, que ligam sobretudo as capitais provinciais, e as estradas locais, está sob supervisão directa do INEA – Instituto Nacional de Estradas de Angola.

De uma forma geral, a rede de estradas tem recebido pouca ou nenhuma manutenção, uma vez que muitas delas estavam localizadas em zonas de guerra, tendo sido utilizadas por pouco ou nenhum

tráfego. Devido a questões de segurança, o INEA manteve um conhecimento limitado do verdadeiro estado de muitas estradas e dos custos prováveis de reabilitação. Cerca de 300 pontes de diversos comprimentos e capacidades foram destruídas, carecendo de reabilitação ou substituição por pontes “Bailey” e ferries.



Por outro lado, a procura de transporte rodoviário tem sido distorcida por questões de segurança, oscilações sazonais e mau estado de conservação das vias. Por exemplo, as estradas que são transitáveis na estação seca podem tornar-se intransitáveis durante as chuvas, em virtude da destruição de pontes ou inexistência de ferries. Ao longo do ano, a procura pode ser satisfeita tanto por transporte aéreo como rodoviário, com custos financeiros bem diferenciados.

As prioridades de reabilitação irão, certamente, ser determinadas pelas necessidades de realojamento da população deslocada pela guerra e pelas possibilidades de melhorar o acesso da produção agrícola aos mercados, em particular o dos produtos alimentares.

A densidade do tráfego em Angola ainda é baixa e está concentrada em Luanda. O número de veículos ligeiros em circulação em 2001 era de 139.284, existindo também 27.843 camiões e autocarros. Nos últimos anos, o “volume de tráfego” nas principais cidades, particularmente em Luanda, terá aumentado de forma exponencial.

A concentração regional da utilização das estradas também é reflectida no consumo de gasóleo e gasolina. Em média, dois terços da procura total de 340.000 toneladas foi vendida na área de Luanda. Os volumes de tráfego inter-provincial também são, ainda, reduzidos, mas com tendência para um rápido aumento.

Tendo presente esta realidade, em Abril de 2002, o Governo aprovou um programa de emergência para a reparação e reconstrução de estradas. A primeira fase, cumprida até ao final do terceiro trimestre de 2004, incidiu sobre reparações básicas, a fim de criar o mínimo de condições para a circulação em segurança.

[Infraestruturas de Transporte: Subsídios para um Diagnóstico]

COMÉRCIO, TRANSPORTES E LOGÍSTICA: BREVE DIAGNÓSTICO

Esta primeira fase orçou em USD 55,6 milhões, dos quais USD 45,6 milhões para a reconstrução de estradas e USD 10 milhões para reconstrução de pontes. A segunda fase visa, principalmente, a melhoria das ligações regionais através de estradas principais, estando o seu custo orçamentado em USD 171,2 milhões.

O trabalho será executado por 15 brigadas do Instituto Nacional de Estradas de Angola (INEA) e empreiteiros. A capacidade das brigadas do INEA será melhorada através do investimento em equipamento, estando, também, prevista a constituição de 9 novas brigadas.

Neste contexto, a reabilitação de infraestruturas rodoviárias fundamentais assume-se enquanto prioridade fundamental do Governo de Angola, na exacta medida em que potencia a circulação de pessoas e bens, coarctada durante três décadas por um conflito político-militar que, adicionalmente, agravou, penosamente, o estado de conservação das principais vias de circulação do país.

CAP_2

O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA

A economia trata do conjunto complexo dos fenómenos inerentes à troca de valores, aos modelos da troca, de mercado ou outros, tais como o encontro de necessidades entre várias procuras e ofertas, da própria noção de valor associado à escassez ou abundância dos bens produzidos e desejados. Trata, também, das relações desse mesmo valor com os custos do esforço humano e outros recursos empregues na sua criação e a noção de preço, ou seja, a quantidade de valor equivalente que se está disposto a pagar pela troca com vista à obtenção desse valor, com rendimento ou mais valia extra, ou seja, com obtenção de vantagens competitivas, atendendo ou desprezando o respectivo custo.

[Desenvolvimento Económico e Logístico: Fases da Mesma Moeda. Outbound vs. Inbound]

O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA

Em logística, entendendo-a como a capacidade estratégica de promover abastecimento e suportar ou sustentar, com êxito, cadeias de valor e a respectiva competitividade da economia, são várias as realidades relevantes, de entre elas sobressaindo o tempo como uma das suas principais determinantes, daí resultando o esforço da sua compreensão ou redução através de sistemas cada vez mais expeditos e eficazes.

Com efeito, os diversos modelos conceptuais de logística e a sua confirmação enquanto fonte de vantagem competitiva na criação de valor pelas organizações empresariais, ligadas em cadeia e/ou rede, evidenciam a íntima conexão entre as duas realidades reflexas: Economia e Logística. Pode, com propriedade, dizer-se que, em conjunto, ambas constituem as duas faces da mesma moeda. Uma economia “doente”, resultado de uma procura fragilizada e de uma oferta em dificuldade, debilita ou inviabiliza os sistemas logísticos que servem essa economia.

Outrossim, uma economia pujantemente “saudável” alicerça-se numa procura forte e numa ampla oferta, ou seja, clientes e fornecedores em grande quantidade e qualidade, exigentes e com poder de compra. Um cenário com estas características impõe o desenvolvimento de sistemas logísticos mais avançados e promotores de valor.

Se a economia proporciona uma procura forte, os sistemas associados à logística de saída (*outbound*) desenvolvem-se em conformidade. Tal obriga a uma maior produção de bens para satisfazer o mercado, o que implica um maior desenvolvimento dos sistemas da logística de entrada (*inbound*).

De acordo com esta linha de raciocínio, pode concluir-se que tanto a logística “puxa” pela economia como esta “puxa” pela logística, interagindo de uma forma permanente e continuada – tanto positiva como negativamente.

Ao funcionar o modelo de avaliação e gestão de *trade-offs*, a logística, através da cadeia de abastecimento, enquanto cadeia de valor, ajuda a organizar a economia de mercado e, por meio da sua cadeia logística, funciona como alavanca de actividades económicas, criação de emprego, etc. Pode ainda referir-se que, quando a logística se apresenta como modelo de disponibilidade para prestar serviço e criar valor ao cliente, a economia pode funcionar mais adequadamente.

O sector da logística em Angola, enquadrado pelo desafio que encerra a vastidão do território nacional, assume-se como dimensão fundamental da re-dinamização do tecido produtivo nacional. Com efeito, o esforço de reconstrução e relançamento da base económica nacional, articulado com o aprofundamento do processo de integração regional no espaço SADC, imporá o florescimento de um sector logístico forte e competitivo.

Sendo esta uma incontornável constatação de facto, importa conhecer a forma como Angola pretende relançar a sua actividade económica e de que maneira esta estratégia se enquadra nesse amplo e vasto território Angolano. Trata-se, portanto, de perspectivar as prioridades de desenvolvimento sectorial e o seu enquadramento espacial.

[Actividade Económica. Prioridades de Desenvolvimento Sectorial e seu Enquadramento Espacial]

O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA

As actividades económicas e a especialização produtiva dos diferentes espaços determinam, em boa medida, os rendimentos e as condições de vida das populações.

Assim, uma abordagem estratégica ao sector da logística em Angola é, também, tributária da forma como se organizam espacialmente as actividades económicas, do papel que cada território desempenha na economia nacional, das relações económicas e sociais e modelo de vida que às mesmas pode estar associado.

Em Angola, a organização espacial das actividades terá de procurar articular os objectivos de:

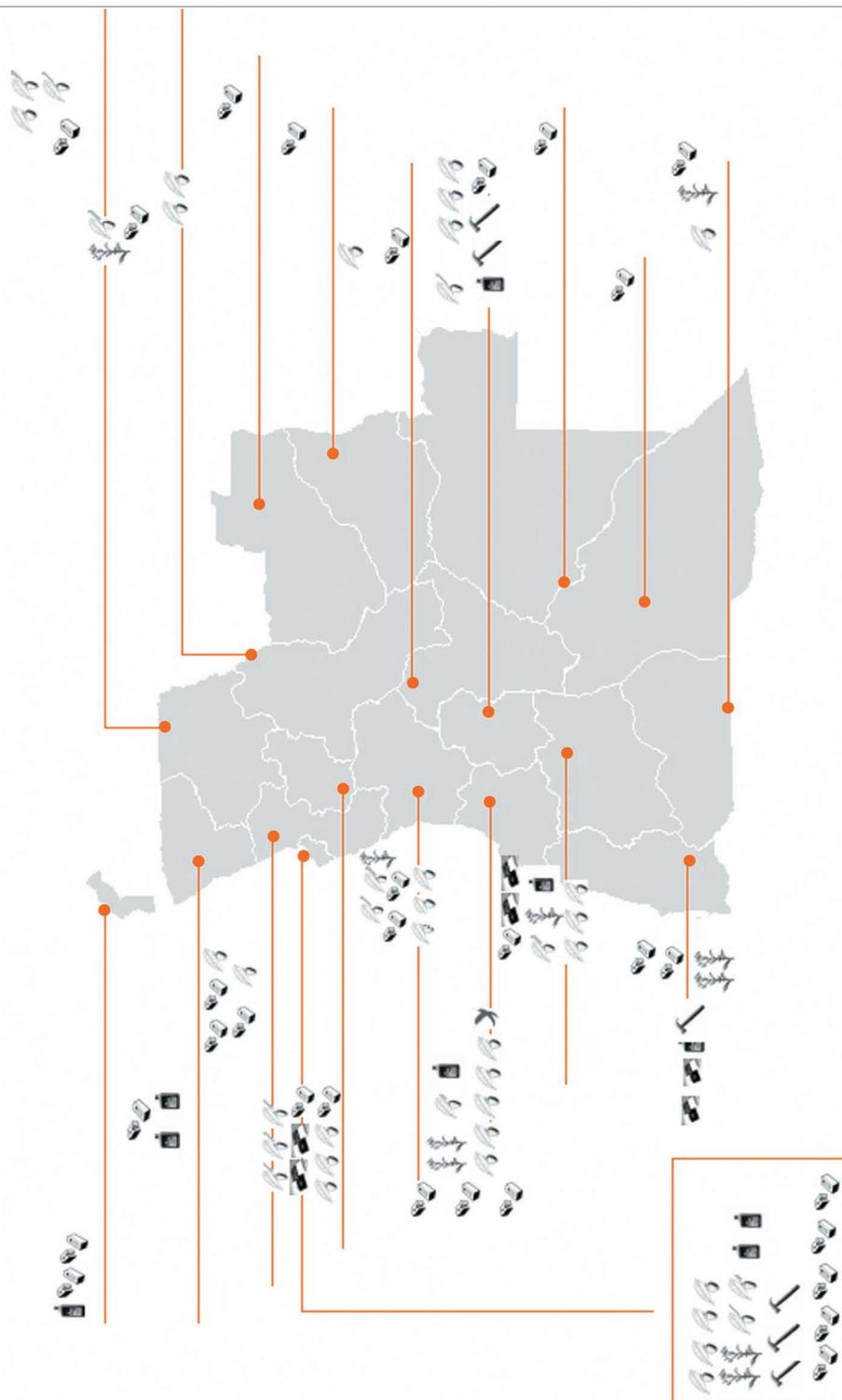
- Coesão/equilíbrio territorial;
- Integração do mercado nacional;
- Valorização dos recursos endógenos;
- Sustentabilidade ambiental;
- Desenvolvimento de nichos de produções internacionalmente competitivas.

Tendo presente estes objectivos, a estratégia de reindustrialização da República de Angola, avança com uma organização espacial da actividade económica, naturalmente indicativa, mas que fornece importantes pistas relativamente à localização das plataformas logísticas de apoio à actividade económica.

O Mapa que apresentamos seguidamente apresenta as grandes tendências desta organização espacial da actividade económica, estruturando a análise em torno dos seguintes sectores:

	Agro-Indústrias Alimentares		Indústria Metalúrgica
	Agro-Indústrias (Exportação)		Metalomecânica
	Agro-Indústrias Não Alimentares		Materiais de Construção
	Celulose e Papel		Rochas Ornamentais
	Químicos e Petróleos		

Mapa 3 • Organização Espacial da Actividade Económica



[Actividade Económica. Prioridades de Desenvolvimento Sectorial e seu Enquadramento Espacial]

O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA

A logística e a distribuição em Angola têm de articular, de forma eficaz e eficiente, as grandes tendências de organização do território e as premissas que sustentam a distribuição espacial da actividade económica. Neste sentido, o Governo Angolano criou instrumentos que visam promover uma organização espacial da actividade económica, coerente com os objectivos que presidem ao projecto de desenvolvimento nacional. De entre estas medidas, salientamos, pela sua importância:

- Legislação de Incentivo ao Investimento Privado;
- Dinamização de Pólos de Desenvolvimento;
- Dinamização de Plataformas Logísticas e de Pontos Nodais.

Os capítulos que se seguem procedem a uma caracterização, necessariamente sumária, das medidas que, nestas diferentes dimensões, já foram assumidas pelo Governo como contributo para a gestão e a organização racional de meios ao serviço do projecto Angolano de desenvolvimento.

O PAPEL DO INVESTIMENTO PRIVADO

Partindo desta reflexão inicial, importa sublinhar que a gestão racional dos meios disponíveis, colocando-os ao serviço do desígnio do desenvolvimento, consubstancia, em termos sintéticos, o desafio que se coloca ao sector da logística em Angola.

A logística requer operadores e agentes enquadrados numa economia dinâmica e competitiva, em que o investimento privado assume o papel de força motriz do crescimento.

Por seu turno, num mundo globalizado e em que os blocos económicos regionais assumem importância preponderante, uma economia dinâmica e competitiva exige um sector logístico forte, eficaz e eficiente.

Um das faces visíveis desta dicotomia é a do enquadramento legal e regulamentar ao investimento privado e a forma como o mesmo serve os objectivos de desenvolvimento de base territorial e económica.

Neste capítulo, o Governo de Angola tem vindo a percorrer um longo caminho, consubstanciado em passos seguros e firmes, tendo em vista a redução do peso do Estado na economia e **a promoção do investimento privado.**

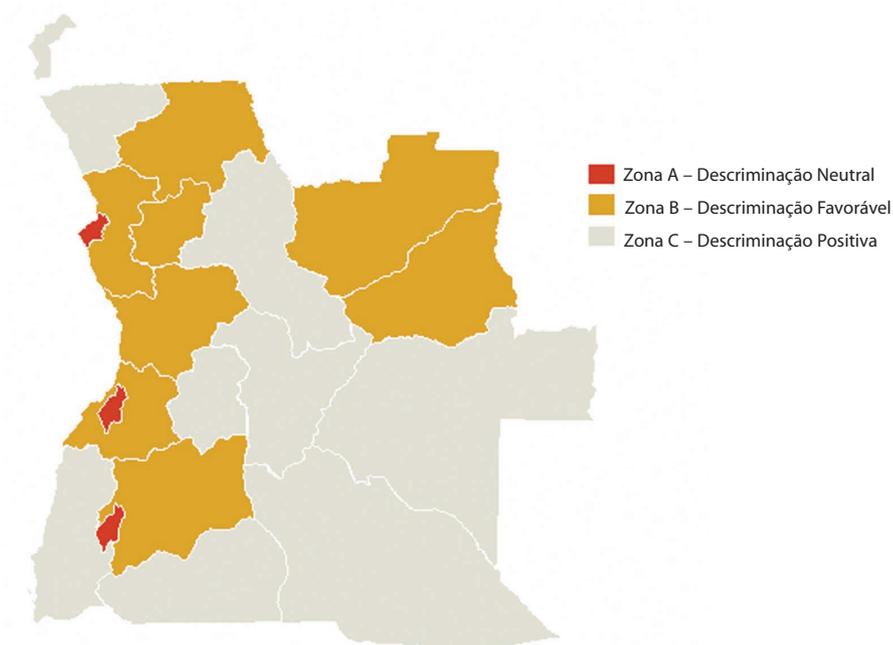
O actual enquadramento ao investimento privado visa, de forma clara, captar o empresariado para o esforço de desenvolvimento, oferecendo como “moeda de troca” um quadro fiscal e legal particularmente atractivo.

A legislação em vigor prevê a concessão de um conjunto de incentivos fiscais e aduaneiros ao investimento, identificando, para o efeito, um conjunto de sectores prioritários:

- Agricultura, Pecuária, Pesca e Produtos da Indústria da Pesca;
- Indústria (embalagem; bens de capital – máquinas, equipamento, ferramentas e acessórios, especialmente para as indústrias agrícola; têxtil e calçado; madeira; indústrias do papel e do cartão; indústria alimentar; materiais de construção; tecnologias de informação e telecomunicações);
- Saúde e Educação;
- Construção Civil, Estradas, Vias de Grande Circulação; Caminhos-de-Ferro e Infraestruturas de Telecomunicação

Estes sectores prioritários, articulam-se, de forma matricial, com zonas de desenvolvimento, às quais correspondem benefícios fiscais e aduaneiros (ver Mapa 4).

Mapa 4 • Incentivos ao investimento Privado: Zonas de Desenvolvimento



PÓLOS DE DESENVOLVIMENTO

Outra dimensão importante de articulação entre base económica e actividade logística remete para os designados “pólos de concentração e/ou desenvolvimento”, unidades territoriais que se pretendem catalizadoras do processo de desenvolvimento territorial e que requererão forte contributo do sector logístico.

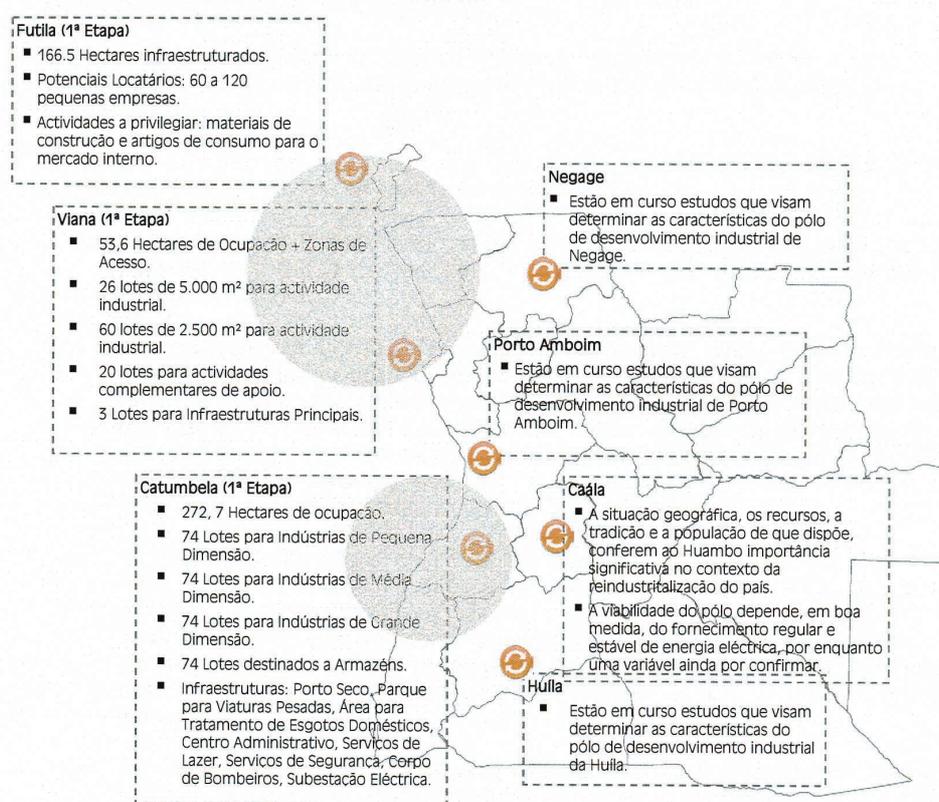
[Actividade Económica. Prioridades de Desenvolvimento Sectorial e seu Enquadramento Espacial]

O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA

Estão identificados sete pólos de desenvolvimento, em estádios diferenciados de infraestruturização.

A localização dos mesmos é, à partida, informação fundamental para melhor compreender a forma como, tendencialmente, se organizará o “mosaico” logístico Angolano.

Mapa 5 • Pólos de Desenvolvimento Industrial



Estes pólos de desenvolvimento industrial pretendem afirmar-se como plataformas de concentração de infraestruturas de apoio à actividade económica, constituindo uma referência incontornável para uma abordagem estratégica à logística em Angola. Em particular, os Pólos de Viana e da Catumbela, por se encontrarem em estádios superiores de desenvolvimento, são variáveis relevantes para o sector da logística e distribuição.

Espera-se e deseja-se que estas infraestruturas polarizem a actividade económica e se assumam como zonas de concentração empresarial, requerendo serviços avançados de logística e distribuição.

O projecto de desenvolvimento Angolano e a reconstrução da base económica nacional passarão, certamente, pela capacidade de atracção de investimento para estas zonas de polarização, susceptíveis de disseminar, a montante e a jusante, crescimento económico.

Estes pólos são, por seu turno, coerentes com um projecto de desenvolvimento territorial. Com efeito, a extensão do território nacional e a forma de racionalmente o ocupar afirmam-se como dois dos maiores desafios enquadradores do projecto de desenvolvimento Angolano.

À logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano.

Trata-se de um desafio superior, tendo presente a debilidade estrutural (do tecido produtivo) e infraestrutural (apoios à actividade económica) de Angola. É, contudo, uma aposta que tem de ser vencida, pois dela dependerá a capacidade de desenvolver, harmoniosamente, o território.

Sendo o território Angolano o cenário, afirma-se fundamental proceder a uma identificação, precisa e concisa, das grandes tendências que se adivinham para o seu desenvolvimento.

Existe, um conjunto de tendências que reputamos, razoavelmente, estáveis e que enquadrarão os futuros pólos de desenvolvimento:

- As **Províncias de Luanda** e Bengo que deverão ser perspectivadas na lógica (a médio/longo prazo) de uma região metropolitana e serão o principal espaço de inserção nas dinâmicas mundiais.
- As **Províncias do noroeste envolventes de Luanda (Zaire, Kwanza Norte e Kwanza Sul)**, para as quais o grande desafio é o de passar de uma agricultura camponesa para uma agricultura mercantil e desenvolver uma forte integração das suas economias com a da aglomeração capital (espaços de abastecimento, de desconcentração industrial e de serviços, funções logísticas, espaços de turismo e lazer). Uíge e Malange poderão vir a integrar-se neste processo de desenvolvimento comandado pela dinâmica metropolitana.
- As **Províncias centrais e do litoral sul (Kwanza Sul, Huambo, Bié, Benguela, Huíla, Namibe)**, onde, em virtude da sua localização geográfica, recursos e factores históricos existem condições para o arranque de um processo de desenvolvimento extrovertido (produzindo para os mercados extra-provinciais), valorizador do forte potencial de desenvolvimento urbano, das condições para desenvolvimento de uma agricultura empresarial e para o desenvolvimento industrial.
- As **Províncias de Uíge, Malange e Moxico** – e, com as especificidades que resultam da exploração diamantífera, as Províncias da **Lunda Norte e Lunda Sul** – onde a prioridade reside na criação de pré-condições de “arranque”, significando nomeadamente: promover a mercantilização da agricultura e a monetarização das economias rurais; “abrir” o território (novas vias) e estruturar o povoamento rural; ganhar dimensão económica urbana com base em funções administrativas, em serviços avançados, no turismo e em actividades industriais e funções logísticas. A criação destas condições poderá permitir (em particular à Província de Malange) o arranque de um processo de rápido desenvolvimento.

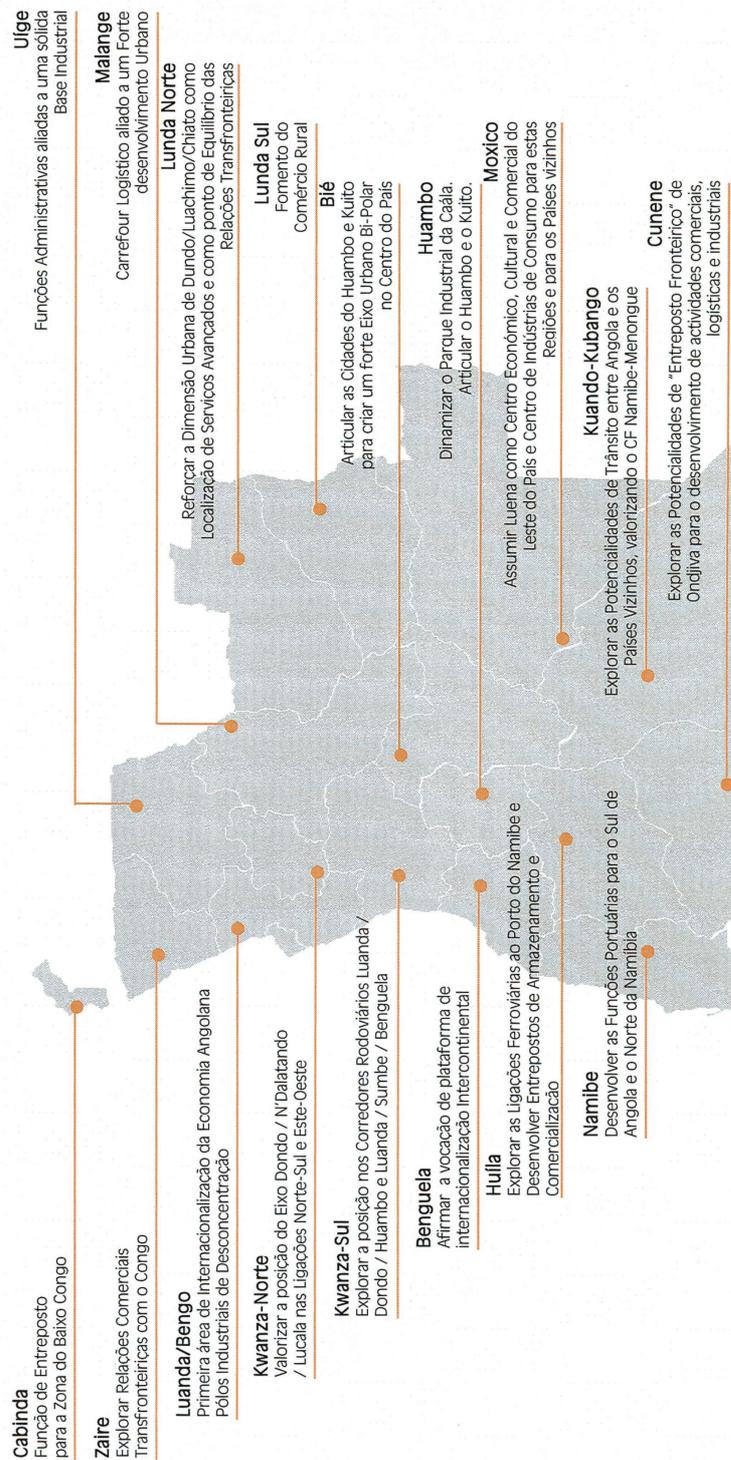
[Actividade Económica. Prioridades de Desenvolvimento Sectorial e seu Enquadramento Espacial]

O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA

- As **Províncias da fronteira sul (Namibe, Cunene, Kuando Kubango)**, de baixa densidade, agro-pastoris e com relações transfronteiriças a explorar e grandes potencialidades turísticas.
- As **Províncias com explorações de enclave (Cabinda, Zaire, Lunda Norte, Lunda Sul)** onde se coloca a questão da diversificação das actividades e da sua integração na economia nacional.

Tomando por base estas tendências, analisemos, com maior detalhe as dimensões de análise que, a montante e a jusante, contribuem, em cada unidade territorial considerada, para estabelecimento do “mosaico” da logística na República de Angola.

Mapa 6 • Contributo Provincial para uma Abordagem Estratégica da Logística



[Actividade Económica. Prioridades de Desenvolvimento Sectorial e seu Enquadramento Espacial]

O PROJECTO ANGOLANO DE DESENVOLVIMENTO: O PAPEL DA LOGÍSTICA

CAP_3

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Encarar estrategicamente a actividade logística em Angola é, em primeira instância, compreender a forma como o País se integra nas grandes rotas mundiais de transporte e de que maneira o poderá fazer no futuro, de forma crescentemente competitiva. É, também, ter em consideração a inserção regional de Angola e as potencialidades que a SADC oferece como mercado global.

A integração de Angola nas grandes rotas mundiais de transporte e logística faz-se e far-se-á, fundamentalmente, através do transporte marítimo. Trata-se de uma constatação que resulta evidente se analisarmos o posicionamento geo-estratégico de Angola, o padrão das suas relações económicas com o exterior, as principais importações e exportações, etc.

Resulta, também, evidente que a integração regional se faz e fará muito pela via do transporte ferroviário, aéreo e, a prazo, rodoviário, desempenhando, a este nível, um papel importante as Iniciativas de Desenvolvimento Espacial e correspondentes Corredores de Desenvolvimento, aspectos a abordar em capítulo específico.

ANGOLA NAS GRANDES ROTAS MUNDIAIS DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Concentremo-nos, portanto, no transporte marítimo, enquanto meio de integração de Angola nas grandes rotas mundiais. **As Grandes Regiões Geradoras de Transporte Marítimo** são, essencialmente, as seguintes:

- **América do Norte**

Organizada em torno de dois corredores respectivamente na Costa Leste, junto ao Pacífico, e na Oeste, junto ao Atlântico.

- **América do Sul**

Costa Oeste, onde emergem um conjunto de economias que se desenvolvem em torno do MERCOSUL.

- **Europa Ocidental**

Organizada em torno de um corredor central que parte das ilhas britânicas, atravessa o Benelux, a França, a Alemanha e a Suíça e termina no centro da Itália.

- **Ásia**

Frente Marítima do Continente Asiático, nomeadamente a fachada designada por Ásia/Pacífico, bem como a sul do Continente, que inclui, necessariamente, a Índia.

- **África**

O Continente Africano, dado o seu actual estágio de desenvolvimento, não contribui, significativamente, para o tráfego mundial de mercadorias, embora sejam de referir as costas austral e oriental que incluem, necessariamente, as zonas mais prósperas da África do Sul e assim, se projecta, atendendo ao potencial existente, as zonas de rápido desenvolvimento da República de Angola, com especial destaque para Luanda e Benguela/Lobito.

Sendo estas as principais regiões marítimas do Globo, importa identificar quais as **Grandes Zonas Portuárias Mundiais**, enquadrando Angola nas mesmas.

- **Frentes Marítimas Tradicionais**

Compostas por Portos com movimentos superiores a 50 a 60 milhões de toneladas. Destacam-se, a título ilustrativo, os Portos da Costa Atlântica da América do Norte, do Centro da Europa e os Japoneses.

- **Frentes Marítimas Emergentes**

Como sejam a Costa Leste dos Estados Unidos da América e Canadá, os Portos da Ásia e do Extremo Oriente (Los Angeles, São Francisco, Vancouver, Jacarta, Singapura, Manila, Hong-Kong, Gaoxing, Xangai e Pusan, entre outros).

- **Portos Não Pertencentes a Grandes Frentes Marítimas**

Tais como Sydney e Melbourne na Austrália, Bombaim na Índia, Durban na África do Sul, Rio de Janeiro, Santos, Tubarão e Buenos Aires, na América do Sul e no Mediterrâneo, fundamentalmente, Génova, Gióia Tauro, Marselha, Barcelona, Valência e Algeciras. Tendencialmente, os Portos de Luanda e do Lobito encaixam nesta tipologia;

- **Portos Exportadores de Matérias-Primas**

Grandes portos exportadores de matérias-primas, com maior expressão no petróleo do Médio-Oriente, para além de Harcout, na África Central, ou Arzila, na África do Norte Mediterrânica; Indiscutivelmente, os Portos de Luanda e Lobito encaixam, igualmente, nesta tipologia, realidade que tenderá a aprofundar-se uma vez operacionalizadas as refinarias que estão em fase de estudo.

Angola e os seus principais Portos (Luanda e Lobito) enquadram-se nos designados Portos não Pertencentes a Grandes Frentes Marítimas, sendo de relevar que, **na Costa Atlântica de África, Angola dispõe de uma janela de oportunidade única para se assumir como uma referência no “concerto” dos grandes portos mundiais.**

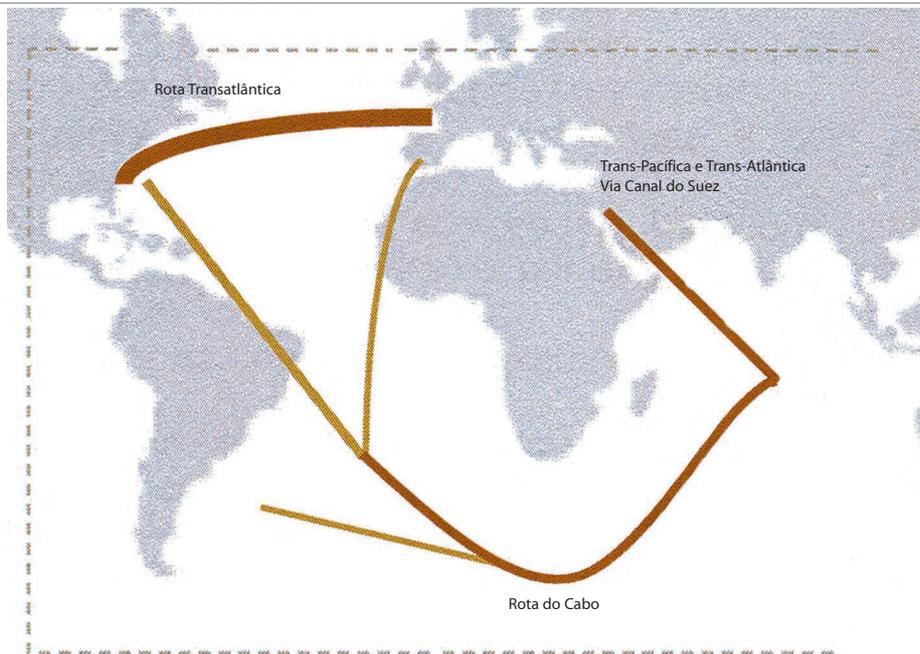
Importa, também, proceder a uma breve análise das **Grandes Rotas Mundiais de Transporte Marítimo**, procurando integrar nas mesmas Angola e o posicionamento geo-estratégico de que desfruta.

De entre os grandes fluxos de tráfego marítimo mundial, merecem particular destaque os seguintes:

- Entre a Europa Ocidental e a América do Norte, através do Atlântico Norte – a Rota Transatlântica;
- Entre a Europa e a Ásia, ou entre a América do Norte e as mesmas origens e destinos Asiáticos;
- No Atlântico Sul, para a América do Sul, passando também para o Indico, em direcção à Ásia pela rota do Cabo;
- As mesmas Rotas Transpacífica e Transatlântica através do Canal do Suez.

Podem, ainda, referir-se outros fluxos, fundamentalmente no Indico e no Pacífico, ou ainda através do estreito de Bering ou do Canal do Panamá, ou ainda na Austrália pelo estreito da Tasmânia.

Mapa 7 • Grandes Rotas Mundiais



Daqui se infere da importância macro-logística dos transportes marítimos e da necessidade crescente da potenciação e optimização da sua utilização, bem como das cada vez maiores exigências que se colocam aos principais portos mundiais, de forma a poderem integrar as principais cadeias logísticas ao longo dos *pipelines* e cumprir o *Just-in-Time*, global e integrado, satisfazendo-se, assim, mercados e clientes/consumidores, onde quer que estejam.

Angola, afirma-se como ponto de passagem atlântico, obrigatório ao longo da Rota do Cabo, potencialmente uma das mais importantes vias de transporte marítimo à escala global. Potencialmente, uma vez que, conforme já afirmado, estamos perante um contexto marcado por elevada concorrência e por um sector que exige níveis de excelência de serviço e gestão que, no caso Angolano, estão ainda por ser constituídos. Todavia, existe um activo que não pode ser retirado a Angola e aos seus principais portos: uma localização física privilegiada e que merece ser potenciada.

Quanto às **grandes rotas marítimas mundiais e relativamente às cargas**, podem sintetizar-se da seguinte forma:

• **Cargas de Granéis Sólidos**

O carvão, da Austrália para o Nordeste da Ásia/Extremo Oriente e Europa; dos EUA e da África do Sul para a Europa e o Extremo Oriente. O minério de ferro, da Austrália e Brasil para a Europa, Ásia/Pacífico e Índia. Os cereais, fundamentalmente, dos EUA e Canadá para o Extremo Oriente.

• **Cargas de Granéis Líquidos**

Trata-se de cargas, fundamentalmente associadas aos produtos energéticos. São favoravelmente afectadas pela longínqua localização geográfica dos centros produtores em relação aos centros consumidores, e desfavoravelmente afectadas pela redução da intensidade energética em curso no consumo, pelo crescimento da penetração do gás natural nalguns centros importantes de consumo, e pelo desenvolvimento de novas redes de oleodutos.

• **Carga Contentorizada**

Pode considerar-se o tipo de carga transportada pelo segmento mais dinâmico dos transportes marítimos, estando hoje no centro da organização multi-modal da circulação física dos fluxos em cadeias logísticas que, cruzando os oceanos, atravessam ou penetram nos continentes, constituindo o sistema básico da globalização da economia mundial. Existem cinco rotas de transporte marítimo de carga contentorizada, todas elas inseridas fundamentalmente no eixo leste/oeste, que é o principal à escala mundial:

- Rota Trans-Pacífica – a ser revigorada pelo fluxo de comércio entre a China e os EUA, apresentando, presentemente, tráfego estabilizado;
- Rota Intra-Asiática – de natureza insular, arquipelágica e costeira, registando, presentemente, um rápido crescimento;
- Rota Extremo Oriente/Europa – pelo Suez e pelo Mediterrâneo, registando assinalável crescimento;
- Rota Transatlântica – onde começou o transporte contentorizado, revelando hoje menor dinamismo e, por isso, ocupando uma posição de menor destaque;
- Rota Intra-Europeia – estabilizada em torno de tráfegos de tipo feeder.

Esta breve contextualização do posicionamento geo-estratégico de Angola no “xadrez” mundial do transporte marítimo, meio privilegiado de inserção nas cadeias logísticas globais, permite concluir que, apesar do diminuto peso do Continente Africano no transporte marítimo global, a importante rota do Cabo oferece a Angola algumas “janelas” de oportunidade na costa Atlântica.

Torna-se, também, evidente que tais oportunidades poderão (e muito) potenciar o desenvolvimento do sector em Angola, sendo para isso necessário dotar o País de plataformas de internacionalização adequadamente ambiciosas.

ANGOLA E O ARCO ATLÂNTICO

O Livro Branco relativo à política europeia de transportes no horizonte 2010 dá grande relevo ao conceito de “auto-estradas do mar”. Estas auto-estradas do mar deverão fazer parte da rede transeuropeia de transportes (RT-T), tal como as auto-estradas terrestres e os caminhos-de-ferro, e deverão diminuir o congestionamento rodoviário e/ou melhorar o acesso às regiões e Estados

periféricos e insulares. Além de reduzirem o número de camiões nas estradas principais, podem também, nalguns casos, contribuir para a promoção do transporte de passageiros por mar, procurando utilizar as embarcações como meio de transporte simultâneo de mercadorias e passageiros.

As auto-estradas do mar deverão passar a ser parte integrante das cadeias logísticas porta-a-porta e oferecer serviços eficientes, regulares, fiáveis e frequentes susceptíveis de rivalizar com o transporte rodoviário, nomeadamente em termos de tempo de viagem e preço. Os portos ligados às auto-estradas deverão dispor de ligações eficientes com o interior do País, procedimentos administrativos céleres e um nível elevado de serviços que contribua para o êxito das operações de transporte marítimo de curta distância.

Embora o transporte marítimo de curta distância seja o modo de operação nas auto-estradas do mar, o conceito que lhe está subjacente vai mais longe do que as auto-estradas do mar uma vez que, para além das ligações transnacionais entre os Estados-Membros da União Europeia, o transporte marítimo de curta distância também possibilita ligações com países terceiros próximos, ligações domésticas e ligações entre o continente e as ilhas.

Em Outubro de 2003, a Comissão propôs a revisão das orientações comunitárias sobre o desenvolvimento da RT-T, as quais incluem 29 projectos prioritários a implementar o mais tardar até 2020, Estes projectos prioritários seriam declarados de “interesse europeu” e receberiam financiamento comunitário prioritário. O projecto n.º 21 é o projecto prioritário para o desenvolvimento das auto-estradas do mar, o qual propõe quatro áreas de auto-estradas:

- **Auto-estrada do Mar Báltico**

Liga os Estados-Membros do Mar Báltico com os Estados-Membros da Europa Central e Ocidental, incluindo a rota pelo canal Mar do Norte/Mar Báltico.

- **Auto-estrada do Mar Adriático**

Liga o Mar Adriático ao Mar Jónico e à região do Leste do Mediterrâneo, incluindo Chipre.

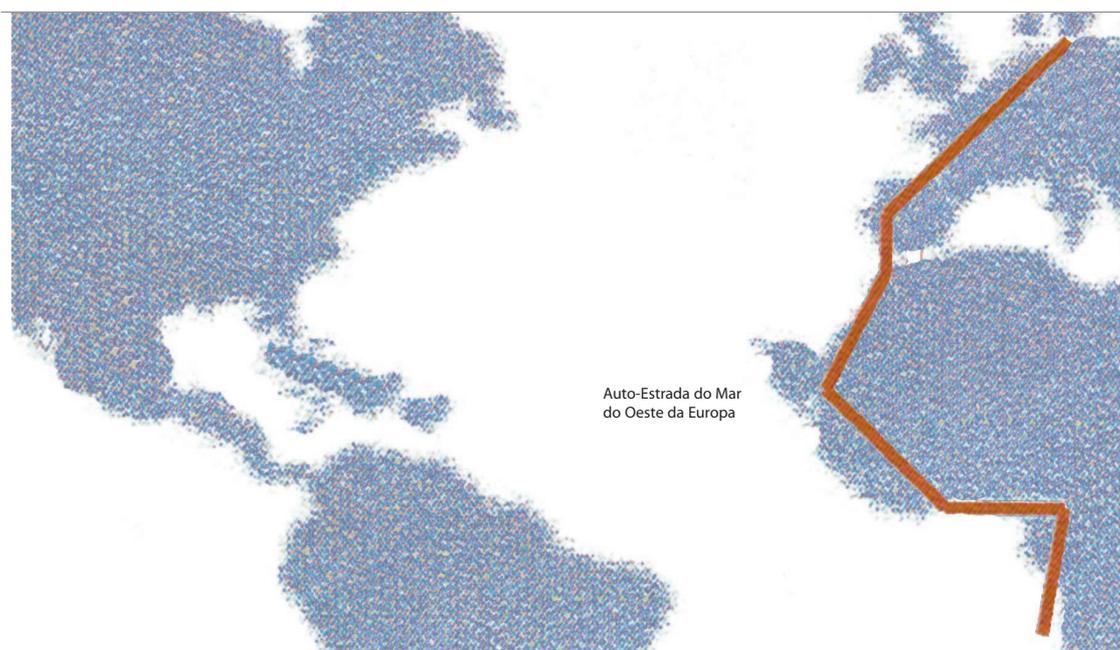
- **Auto-estrada do Mar do Sudoeste Europeu**

Região Oeste do Mediterrâneo, ligando Espanha, França, Itália e Malta e com ligação à auto-estrada do Mar do Sudeste Europeu, incluindo ligações ao Mar Negro.

- **Auto-estrada do Mar do Oeste da Europa**

Partindo de Angola e Espanha, através do Arco Atlântico, até ao Mar do Norte e Mar da Irlanda.

Mapa 8 • Auto-Estrada do Mar do Oeste da Europa



Esta designada auto-estrada do Mar é, de momento, um projecto em discussão mas revela, desde logo, uma possibilidade de inserção de Angola nas rotas logísticas mundiais, não devendo, por isso, deixar de ser considerada como informação importante para todos os agentes interessados no desenvolvimento futuro da logística em Angola.

A potencial integração de Angola nesta rede significa o acesso a uma cadeia logística global e a investimentos infraestruturais partilhados e de elevado retorno. Significa, também, o reforço da competitividade de Angola na região económica em que se integra (SADC) e crescentes oportunidades de investimento para agentes privados, nacionais e estrangeiros.

[Integração Regional: O Processo SADC e seu Impacto na Logística em Angola]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

O PROCESSO SADC E SEU IMPACTO NA LOGÍSTICA EM ANGOLA

A Logística na Era da Globalização

O fenómeno da Globalização assumiu-se, inquestionavelmente, como o grande mote do nosso século. Ameaçando os próprios conceitos de espaço e tempo, este fenómeno surge associado à noção de que novos meios e métodos inovadores estreitam o espaço, reduzem o tempo e dão forma a um conceito composto com base nos dois.

A análise que durante muito tempo decorreu da simples constatação das vantagens e/ou desvantagens associadas a decisões com base em distâncias deu rapidamente lugar a uma onde esta variável não constitui, na maioria das vezes, o corolário.

A logística, enquanto sistema lógico (racionalizado, coerente, eficiente, adequado, etc.) de prestação de serviços às actividades de criação de valor, de gestão de recursos considerados estratégicos ou, ainda, de sustentabilidade de actividades e acções, historicamente, de carácter militar, sofreu, naturalmente, influência do fenómeno de Globalização.

A arquitectura logística (localização e tipologia de serviços) que deverá ser assegurada, ganha uma nova dimensão num espaço Global. Não é só a tipologia de serviços, que os sistemas logísticos contemplam, que sofre o impacto das mudanças tecnológicas e inovações produtivas, mas, associados a estes, os fenómenos estratégicos e a tendencial especialização produtiva dos países/regiões, reclamam a sua constante reestruturação e o seu redesenho à luz de conceitos inovadores que possibilitam, em cada momento, a eficácia e eficiência dos sistemas produtivos e a competitividade das nações e regiões.

Conceitos estratégicos como a *deslocalização*, a *modularização*, a *diferenciação retardada* (*delayed differentiation*) e/ou *postponement*, ou ainda, *movimentos colaborativos* entre agentes globais, entre agentes locais e entre agentes globais e locais, levantam novos desafios à logística e exigem-lhe respostas novas.

A *deslocalização*, corresponde à prática de acrescentar valor a um produto em diferentes localizações, até junto do cliente/consumidor final, sendo que a mudança de local de uma das unidades localizadas, por motivos estratégicos, também pode assumir a mesma designação. Consiste, portanto, numa estratégia de definição dos locais onde se acrescenta valor ao produto em trânsito a caminho dos clientes/consumidores que assume alguma flexibilidade. É função dos mercados, dos canais de distribuição, das vantagens competitivas e da eficácia logística dos territórios.

A *modularização* consiste na decisão estratégica de desconcentrar a produção de vários componentes necessários à montagem do produto final (ex. montagem modular de computadores, automóveis, etc.).

Relativamente à *diferenciação retardada (delayed differentiation)* e/ou *postponement* estão em causa fenómenos de personalização ou customização do produto.

Os *movimentos colaborativos*, que funcionam como resposta a problemas de eficiência e melhoria do serviço e satisfação de clientes, mas que, em muitos casos, respeitam simultaneamente a cadeias geograficamente macrologísticas e que envolvem modos de transporte de longa distância ou, ao invés, o redesenho das soluções ao nível da cadeia de abastecimento com uma maior participação das organizações locais.

Decorrente das características-chave apresentadas surge, então, intuitivamente a questão: Como se devem configurar as redes logísticas de forma a poderem operar e/ou agir internacionalmente?

A questão remete-nos para a constatação de que existe, portanto, uma relação biunívoca muito estreita entre as forças da oferta, que acabam por determinar a localização das actividades económicas de acordo com os locais que reúnem condições que maximizem a eficácia e eficiência da sua actividade, e as forças da procura, também elas com um peso considerável na arquitectura das redes logísticas globais.

A análise das grandes relações de força e tendências em matéria de comércio regional e mundial ditam, por conseguinte, o papel dos vários países e as directrizes que se desenham no sector.

SADC/Southern África Development Countries

A Liberalização do Comércio Internacional. As Zonas de Comércio Livre

Com o fim da Segunda Guerra Mundial e após décadas de confrontos militares, os principais blocos político-económicos deparavam-se com um cenário marcado pela destruição maciça e o esgotamento de recursos. Os esforços de cooperação económica internacional, então, iniciados, anunciados pelas recém-criadas Instituições de *Bretton Woods*, davam um novo rumo às grandes tendências do Comércio Mundial. A tomada de consciência, por parte de muitos países de que a abertura ao exterior e a coordenação de políticas comerciais constituía um jogo de soma positiva, motivou os primeiros passos de um processo de liberalização do comércio internacional.

Desde então, a par da designada liberalização multilateral do comércio surgem iniciativas regionais de liberalização do comércio, assumindo o processo de liberalização uma dupla abordagem.

Com a criação do GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), em 1948, estabelecia-se um fórum de negociação internacional sobre as regras do comércio de mercadorias entre os países. Este fórum tinha por base diversos acordos, cujo principal objectivo era o de promover a liberalização gradual do comércio internacional através de um processo de negociação e de um sistema de resolução de

[Integração Regional: O Processo SADC e seu Impacto na Logística em Angola]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

disputas. O GATT acabou por conduzir à criação da Organização Mundial de Comércio (OMC) em 1995, mas durante a sua existência conheceu alguns revezes. As diferentes preferências nacionais e a resistência por parte de vários grupos de interesse consubstanciaram-se em vários *rounds* de negociações que duraram anos.

Actualmente a OMC conta com cerca de centena e meia de membros e dá forma à liberalização do comércio multilateral, não mundial (já que alguns países não pertencem, ainda, à OMC).

Em paralelo com a liberalização multilateral do comércio, e face à impossibilidade de liberalização total a nível global, uma abordagem de carácter regional começou a tomar forma. O conceito de integração regional surgiu como um *second best* e resultou no aparecimento de múltiplas iniciativas regionais de integração económica, baseadas na liberdade de circulação de mercadorias – Acordos Preferenciais de Comércio, Zonas de Comércio Livre, Uniões Aduaneiras, Mercados Comuns, Uniões Económicas e Uniões Económicas e Monetárias.

A Zona de Comércio Livre constitui, como já referido, uma iniciativa regional de integração económica que tem por base a decisão de liberalização do comércio entre um grupo de países. Esta iniciativa constitui um acordo preferencial de comércio, com supressão de todos os entraves ao comércio entre os países membros, sejam eles direitos aduaneiros, taxas de efeito equivalente ou restrições quantitativas à importação. Esta liberalização pode ser gradual, sendo que usualmente se estabelece um calendário de desarmamento pautal, para permitir uma melhor adaptação dos aparelhos produtivos dos países implicados, nomeadamente no que se refere aos produtos mais sensíveis.

Sem entrar em mais detalhes, apresentamos de seguida um sumário com a distinção dos efeitos resultantes do estabelecimento de uma Zona de Comércio Livre, na medida em que podem os mesmos elucidar sobre as estruturas logísticas que em torno da mesma se vão desenvolvendo.

Analisemos, portanto, três grandes tipos de efeitos: *Efeitos Estáticos*, *Efeitos Dinâmicos* e *Efeitos Reestruturantes*.

Efeitos Estáticos

Os Efeitos Estáticos referem-se ao equilíbrio entre a criação e o desvio de comércio que resulta do novo regime.

Em termos genéricos, uma redução tarifária, resultante da passagem para uma Zona de Comércio Livre resulta em:

- Ganho para os consumidores nacionais, que passam a pagar menos pelo produto em questão;
- Oportunidade acrescida de exportar para os demais países da Zona de Comércio Livre;
- Perda para os produtores nacionais, que passam a produzir menos;
- Perda para o Estado que encaixa menos receitas aduaneiras.

Dependendo do mercado do produto em questão, este movimento pode resultar em:

- **Criação de Comércio**, quando os efeitos da criação de uma Zona de Comércio Livre apontam para um aumento de comércio entre os seus membros. Estão em causa, basicamente, efeitos de substituição de produção doméstica, mais cara, pela produção mais eficiente proveniente do parceiro comercial da zona. A criação de comércio é, em princípio, um jogo de soma positiva e assenta, geralmente, num processo gradual de reestruturação do aparelho produtivo e num aumento de eficiência da produção;
- **Desvio de Comércio**, quando produção mais eficiente proveniente do exterior da zona de comércio livre é substituída por produção menos eficiente originária do parceiro comercial da zona. O desvio de comércio é, geralmente, um jogo de soma negativa. Não introduz valor acrescentado, desvia apenas o comércio já existente para um parceiro da zona, menos eficiente.

Os efeitos estáticos agregados da Zona de Comércio Livre resultam do somatório destes dois efeitos, analisados para todos os produtos e parceiros comerciais, e permitem extrair conclusões sobre maior ou menor criação de comércio relativamente ao desvio de comércio.

A magnitude destes efeitos dependerá essencialmente de:

- **Proximidade geográfica dos parceiros**. Implica custos de transporte e de comunicação do comércio com os parceiros com os custos mais baixos relativamente a países terceiros, tornando a zona de comércio livre num “bloco comercial natural”, como excluindo à partida a viabilidade da importação com origem em países terceiros e a hipótese de desvio de comércio.
- **Dimensão da Zona de Comércio Livre**. Quanto maior o número e a dimensão dos países membros da zona, maior será a magnitude da criação de comércio e menor a do desvio de comércio; a probabilidade dos parceiros da zona serem mais eficientes, dada a sua dimensão, aumenta.
- **Nível dos direitos aduaneiros antes da Zona de Comércio Livre**. Quanto maior o nível anterior dos direitos aduaneiros, maior criação de comércio resultará da eliminação dos direitos.
- **Nível da Pauta Aduaneira exterior de cada país da Zona de Comércio Livre**. Quanto menor este nível, menor a susceptibilidade deste movimento desviar comércio.

Efeitos Dinâmicos

A criação de uma Zona de Comércio Livre arrasta, naturalmente, efeitos quer ao nível da entrada quer ao nível da saída de produtos. Com efeito, a eliminação de direitos aduaneiros nos demais parceiros da Zona possibilita, desde logo, o acesso dos produtores nacionais a um mercado mais vasto.

A possibilidade de produzir para um mercado de maior dimensão, permite aos produtores nacionais uma diminuição dos custos, pelos efeitos de economias de escala e, permitirem consequentemente, aumentar a produção. Este aumento da rentabilidade do investimento, que resulta da diminuição dos custos médios (por via do aumento da escala de produção), não deixará de atrair novos investimentos, induzindo um processo de crescimento endógeno e um aumento permanente do Produto Nacional.

[Integração Regional: O Processo SADC e seu Impacto na Logística em Angola]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Efeitos Reestruturantes

A abertura aos parceiros da Zona de Comércio Livre conduz necessariamente a uma alteração da estrutura de mercado existente e à diminuição de rendas económicas, decorrentes do desaparecimento da protecção, que na prática equivale a uma abertura à concorrência. Assistir-se-á, assim, a uma reafecção das actividades entre os países, de acordo com as suas vantagens comparativas, à racionalização do aparelho de produção nacional.

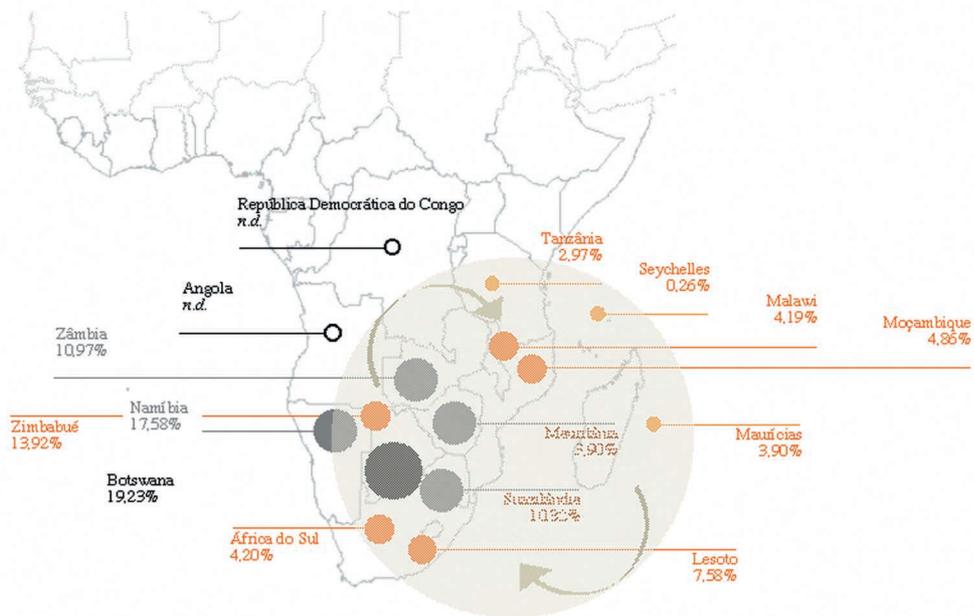
De facto, a exposição dos produtos nacionais à concorrência na Zona de Comércio Livre, poderá implicar, desde logo, perdas no mercado interno. A entrada de concorrentes no mercado, a preços inferiores, não deixará de atrair os consumidores nacionais e de redistribuir a procura interna pelos novos produtores provenientes da zona.

Este facto implicará, certamente, custos de ajustamento, essencialmente derivados de uma diminuição temporária no emprego em alguns sectores, enquanto o aparelho de produção se adapta às novas condições da concorrência: aumentando a sua eficiência e racionalizando as estruturas industriais; procedendo a reafecção entre indústrias, com base nas vantagens comparativas de um mercado integrado; inovando e diversificando produtos e processos.

Os efeitos analisados, e que resumidamente traduzem a criação e/ou desvio do comércio (efeitos estáticos), o crescimento endógeno das economias nacionais (efeitos dinâmicos) e a alteração da estrutura de mercado da região (efeitos reestruturantes), surgem como as principais variáveis na arquitectura das redes logísticas regionais. Não são só as forças da oferta/procura do mercado que vão moldando as necessidades do sector da logística, mas são também as próprias redes logísticas que viabilizam/inviabilizam e/ou optimizam o posicionamento e as decisões dos agentes económicos.

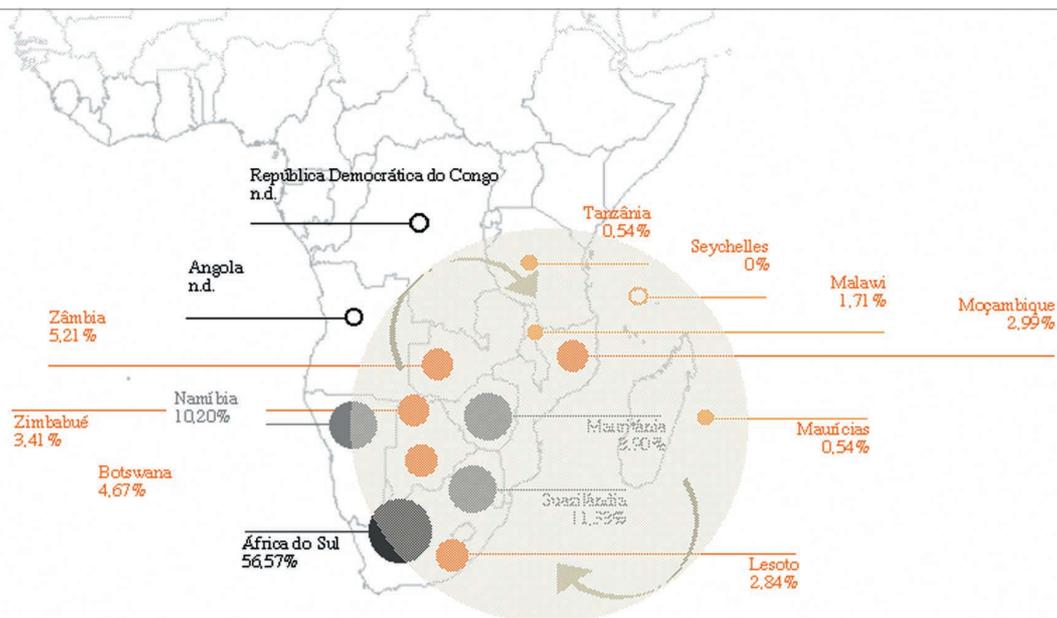
Analisemos, a propósito, as relações comerciais que marcam, actualmente, a estrutura do comércio intra-SADC.

Mapa 9 • Trocas Comerciais Intra-SADC, Importações, 2001 (em percentagem do total das importações)



Fonte • COMTRADE, Nações Unidas

Mapa 10 • Trocas Comerciais Intra-SADC, Exportações, 2001 (em percentagem do total das exportações)



Fonte • COMTRADE, Nações Unidas

[Integração Regional: O Processo SADC e seu Impacto na Logística em Angola]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Apesar da ausência de dados para Angola e República Democrática do Congo e a inexistência de informação mais actual para os mesmos indicadores, as percentagens apontadas permitem-nos afirmar, com algum grau de segurança, que o comércio intra-SADC começa a ganhar alguma dimensão, justificando a existência de uma rede logística organizada que suporte a sua operacionalização e que acentue, por outro lado, a sua intensidade.

Para o caso particular de Angola, interessa repensar as estruturas logísticas que servem a dupla estratégia de fomentar a sua posição no contexto do comércio mundial e posicionar-se no quadro do comércio regional da SADC.

Analisemos, a propósito, a Repartição Geográfica do Comércio Externo de Angola (entre 1992-2002):

Quadro 1 • Repartição Geográfica do Comércio Externo (1992-2002). Distribuição Geográfica das Exportações Angolanas

Países	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Média
China	a)	a)	a)	3,8	5,0	13,2	4,0	7,3	13,9	-	-	-
Coreia do Sul	a)	a)	a)	a)	0,0	0,0	2,8	13,4	10,2	-	-	-
Espanha	2,8	2,7	4,6	3,3	4,2	1,9	0,8	1,0	2,6	-	-	2,4
E.U.A.	62,8	71,3	70,3	65,9	58,0	65,0	63,5	53,1	49,4	44,6	47,9	59,1
França	6,7	4,3	3,9	2,4	2,9	3,9	2,9	2,0	5,1	-	-	5,0
Portugal	3,0	0,2	0,2	0,4	0,3	1,0	0,6	0,2	0,7	0,1	0	1,0
Taiwan	a)	a)	a)	a)	6,1	1,7	8,2	6,4	4,8	-	-	-
Outros	24,7	21,5	21,0	24,2	23,5	13,3	17,2	16,6	13,3	-	-	-
TOTAL	100	-	-	100								

Fonte • Anuário Angola 2004/2005, Câmara de Comércio e Indústria Portugal Angola.

Nota • a) os valores estão diluídos na rubrica "Outros". Entre 1995 e 1999, a China registou uma quota média de 7,9%; a Coreia do Sul e Taiwan alcançaram 5,1 e 5,3%, respectivamente, entre 1996 e 2000.

Quadro 2 • Repartição Geográfica do Comércio Externo (1992-2002). Distribuição Geográfica das Importações Angolanas

Países	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Média
África do Sul	5,3	6,2	6,7	8,0	18,7	9,2	9,7	9,7	10,2	11,7	11,7	-
Alemanha	3,9	2,3	1,8	1,7	1,7	2,3	2,4	1,7	-	-	-	-
Brasil	2,6	2,9	11,9	1,2	1,9	4,0	6,0	3,3	4,4	-	-	4,8
China	b)	b)	b)	1,3	1,5	1,4	1,8	1,3	-	-	-	-
Coreia do Sul	b)	b)	b)	b)	0,0	0,0	1,0	15,6	16,3	-	-	-
Espanha	14,6	10,0	2,9	3,5	5,0	8,5	9,9	4,1	2,9	-	-	6,9
E.U.A.	6,5	12,9	15,6	15,4	14,5	13,7	17,6	13,0	10,3	9,0	11,2	14,7
França	6,6	7,3	10,5	22,7	8,3	5,0	5,8	7,8	5,6	-	-	10,0
Holanda	3,3	4,8	4,2	3,6	3,4	4,6	5,2	3,9	3,3	-	-	4,8
Itália	2,4	4,7	2,5	2,5	3,1	2,7	3,7	2,9	3,0	-	-	3,7
Portugal	34,1	26,6	22,5	20,4	21,5	22,5	20,4	15,1	15,9	14,6	15,4	25,7
Reino Unido	4,7	3,2	2,8	2,9	3,9	6,4	3,4	5,5	4,4	-	-	4,9
Outros	16,0	19,1	19,1	16,8	16,5	18,9	18,1	15,8	23,7	-	-	-
TOTAL	100	-	-	100								

Fonte • Anuário Angola 2004/2005, Câmara de Comércio e Indústria Portugal Angola.

Nota • a) os valores estão diluídos na rubrica "Outros". Quotas médias: África do Sul (1992-2002) – 9,4%; China (1995-1999) – 1,4%; Coreia do Sul (1996-2000) – 5,1%.

Pela leitura dos dados relativos à origem das importações e destino das exportações, podemos facilmente concluir que, no conjunto dos Países da SADC, apenas a África do Sul, em 2002, surge como origem de 11,2% das Importações Angolanas, apresentando um peso relativamente significativo no quadro das trocas comerciais de Angola com os Países da Região. Apesar de não dispormos de informação concreta sobre as trocas comerciais com os restantes países, resultado, em grande medida, das deficiências do sistema estatístico nacional, e por outro da sua provável insignificância estatística, são conhecidas as relações comerciais que o País mantém com a Namíbia.

[Integração Regional: O Processo SADC e seu Impacto na Logística em Angola]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

A informação analisada permite-nos concluir que a rede de estruturas logísticas que deve ser promovida deverá vir orientada, pelas necessidades subjacentes às rotas comerciais de Angola com a Namíbia e África do Sul (procurando mesmo que o peso do comércio com estes Países venha acrescido), pelos, não menos importantes, corredores de desenvolvimento que se definiram para o espaço SADC (ver a propósito o ponto sobre a *Integração Mundial*), mas sobretudo deverá aproveitar a posição geo-estratégica do País. Procurar que as estruturas logísticas sirvam o objectivo de suportar um comércio que sempre se fará entre Angola e o Resto do Mundo e entre estes e os Países localizados no interior da região SADC. Uma vez mais podemos verificar o importante papel que Angola pode ter como porta de entrada para a região da África Meridional.

A diversificação de espaços de modernidade e de inserção internacional da economia, em particular no quadro da SADC e da África Central, e a construção de uma rede de transportes e comunicações que, simultaneamente, articule o território nacional e valorize a posição geo-estratégica de Angola, constituem, em si, duas orientações estratégicas que podem assumir um papel importante no desenvolvimento de uma rede logística estratégica.

[Iniciativas de Desenvolvimento Espacial: Os Corredores de Desenvolvimento]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

As IDEs – Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI – *Spatial Development Initiatives*) – são uma ferramenta da SADC ao serviço do desenvolvimento integrado de carácter transnacional. Cimentam, desenvolvendo, os conceitos de “corredores de transporte” e “corredores de desenvolvimento”, apontando para espaços de desenvolvimento integrado, assentes em complementaridades entre parceiros nacionais.

Os principais beneficiários das IDE são, normalmente, grupos de base local que preparam estratégias de desenvolvimento para as suas comunidades, assumindo a correspondente responsabilidade de implementar as estratégias produzidas.

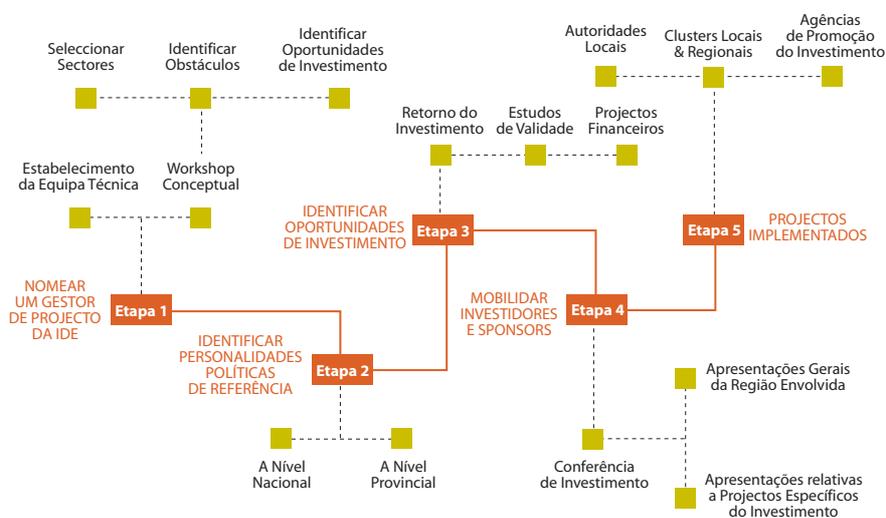
Tais grupos apresentam, em termos genéricos, uma composição equilibrada, envolvendo *stakeholders* locais, representativos das designadas “forças vivas” (sociais e económicas) da região. Intervêm em unidades territoriais de reduzida dimensão, homogeneamente enquadradas, dos pontos de vista físico (geográfico), económico e social.

As IDEs alicerçadas numa vontade e numa capacidade de concepção e implementação de estratégias integradas, sustentáveis e inovadoras de desenvolvimento são elegíveis para efeitos da concessão de apoios por parte da SADC e correspondentes Estados-Membros. As iniciativas devem, naturalmente, ser suportadas por uma estratégia de desenvolvimento e centradas num aspecto importante e relevante para a comunidade de inserção e ilustrativa da sua identidade. De entre os aspectos relevantes para a formulação de uma abordagem estratégica, salientamos:

- Melhoria das Condições de Vida na Região em Causa;
- Valorização de produtos locais, nomeadamente quando está em causa o apoio a iniciativas de base cooperativa e/ou o acesso de pequenas unidades de produção a estruturas de mercado;
- Valorização de recursos naturais e culturais.

A constituição de uma IDE envolve um conjunto de etapas que expomos de forma, necessariamente, sintética no diagrama seguinte.

Diagrama 1 • Definição de uma IDE: Passos Necessários



IMPACTO NA ORGANIZAÇÃO DA ACTIVIDADE ECONÓMICA E NAS DETERMINANTES LOGÍSTICAS

Angola deve explorar, em toda a sua extensão, as oportunidades que o mercado SADC de infraestruturas, transportes e logística pode (e poderá) oferecer, em particular quando as mesmas podem contribuir para a obtenção de desígnios nacionais.

Para que tal se torne viável, Angola deverá definir as suas próprias iniciativas de desenvolvimento espacial, as quais poderão e deverão ser potenciadas por iniciativas transnacionais desenvolvidas, nomeadamente, em sede SADC.

Assumindo que o mercado de infraestruturas, transportes e logística deverá ser abordado de forma matricial e que uma das dimensões-chave remete para o relacionamento externo de Angola com os seus parceiros SADC, é determinante que Angola hierarquize e estructure os seus corredores de transporte e desenvolvimento e, concomitantemente, as suas iniciativas de desenvolvimento espacial, de âmbito nacional e regional, submetendo as mesmas aos seus parceiros.

Neste contexto, afigura-se prioritário que Angola desenvolva a sua agenda nacional de iniciativas de desenvolvimento espacial e que as mesmas, servindo o objectivo primordial de desenvolvimento de base territorial, posicionem, também, Angola, de forma competitiva, no mercado regional de infraestruturas e transportes.

Presentemente, Angola insere-se num mercado regional de infraestruturas, transportes e logística marcado por corredores de transporte e desenvolvimento e por iniciativas de desenvolvimento espacial que não são as suas e que, certamente, não são determinadas, em primeira instância, pelos seus interesses.

Neste contexto, Angola, pelo seu posicionamento geo-estratégico e relevância no mercado regional de infraestruturas, transportes e logística deve criar, endogenamente, as condições, necessárias e indispensáveis, no contexto das iniciativas de desenvolvimento espacial, à legitimação do seu peso político-económico relativo.

Por outro lado, a implementação da abordagem global de Angola às IDE's deverá ter em conta os princípios centrais contidos no protocolo sobre transportes da SADC:

- Revitalização de Ligações de Transporte/Comerciais de Base Regional;
- Reabilitação de Infraestruturas;
- Reforma do Sector: Desregulação e envolvimento do sector privado;
- Harmonização do Quadro Legal do Sector e de Regimes Comerciais;
- Facilitação dos Controlos Fronteiriços.

Em termos do impacto económico, previsível e desejado, importa, desde logo, ter em linha de conta o "traçado" dos referidos corredores de desenvolvimento, bem como a vocação de cada um deles, individualmente considerado.

[Iniciativas de Desenvolvimento Espacial: Os Corredores de Desenvolvimento]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Mapa 11 • Corredores de Desenvolvimento em Angola

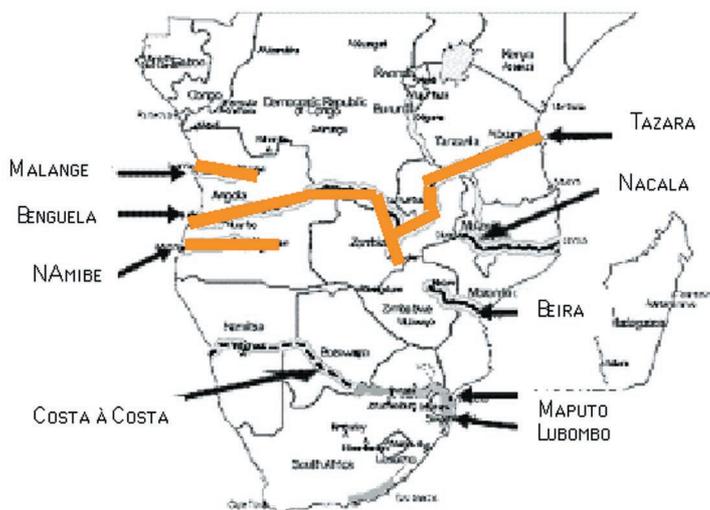


Tabela 1 • Corredores de Desenvolvimento

Corredor	Traçado	Sectores Produtivos	Principais Vocações
Malange			<ul style="list-style-type: none"> O Corredor de Desenvolvimento de Malange (CDM) ligará esta cidade a Luanda. Assenta em pesados investimentos em estradas e infraestruturas. O CDM apresenta elevado potencial mineral, agrícola e industrial.
Benguela			<ul style="list-style-type: none"> O Corredor de Desenvolvimento de Benguela (CDB) liga Angola ao Sudoeste do Congo (Shaba) e à Zambia – ao Corredor de Desenvolvimento da Tazara. O CDB apresenta elevado potencial de desenvolvimento podendo-se potenciar actividades desta a Costa Atlântica, passando pelo Plateau do Bié e até ao Cooperbelt da Zâmbia/Zaire. Prevê-se a criação de uma malha de transportes contemplando diferentes pontos nodais. Estão em curso negociações entre os Governos dos Estados envolvidos.
Namibe			<ul style="list-style-type: none"> O Corredor de Desenvolvimento do Namibe (CDN) liga a costa Atlântica ao Menongue e às minas de Kassinga, cobrindo uma distância de aproximadamente 400 Kms. O empreendimento mineiro de Kassinga assume-se como o projecto âncora do CDN, o qual é complementado pelas potencialidades minerais e agrícolas oferecidas pela Plateau do Lubango

Recursos Minerais Recursos Agrícolas Indústria

Os Corredores de Desenvolvimento imporão a sua própria dinâmica económica, sendo evidente a preocupação de colocar os mesmos ao serviço da indústria extractiva, potenciando, a montante e a jusante e ao longo do trajecto, actividades de natureza agro-industrial e industrial.

Os Corredores de Desenvolvimento estão desenhados com o intuito de, potenciando recursos, gerarem economias de escala e reduzidos períodos de carência para pesados investimentos infraestruturais, na exacta medida em que atendem às necessidades de diferentes operadores e agentes em múltiplos países.

Sendo, em primeira instância um conceito que serve os transportes e a logística, os Corredores de Desenvolvimento pretendem, por essa via, induzir um efeito estruturante na actividade económica. Assim, o impacto económico é, em boa verdade, o objectivo último que as IDEs perseguem, sendo que, no caso de Angola, as prioridades de desenvolvimento territorial e sectorial reflectem, em si mesmas, a filosofia subjacente aos corredores.

Do ponto de vista da logística, os corredores são instrumentos ao serviço da mesma, potenciando a ligação eficaz e eficiente entre as forças da procura e da oferta. Os três corredores em causa estão desenhados de forma a viabilizar a ligação ao transporte marítimo (via Portos do Lobito, Luanda e Namibe), pelo que estamos, claramente, perante um conceito que reforça a lógica das plataformas de internacionalização e dos pontos nodais.

Os corredores, com o traçado e filosofias iniciais ou adaptados, são uma realidade incontornável da logística em Angola. Por eles passará, naturalmente, a acção dos agentes privados, sendo, naturalmente, um veículo para aprofundamento da cooperação intra-regional. Significa isto que o investimento no sector é de matriz claramente regional, envolvendo parceiros Angolanos (naturalmente), mas também de países vizinhos, com especial ênfase (também, naturalmente) para entidades originárias da África do Sul.

[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Uma Plataforma Logística, também designada por Centro Logístico, é uma zona delimitada no interior na qual se exercem, por operadores distintos, todas as actividades relativas ao transporte, à logística e à distribuição das mercadorias, tanto em trânsito nacional como internacional.

Tais operadores podem ser proprietários, inquilinos, utilizadores dos edifícios e instalações que se encontram no interior da plataforma (armazéns, oficinas, locais administrativos e de comércio, etc.). Além disto, estas plataformas devem ainda abrir-se, em regime de livre concorrência, a todas as empresas interessadas nas actividades e serviços oferecidos no centro:

- Devem estar dotadas de todos os equipamentos colectivos necessários à exploração das actividades referidas e, se possível, incluir serviços públicos e privados para as pessoas, veículos e empresas utilizadoras;
- Devem comunicar ou estar dotadas de acessos à pluralidade dos meios de transporte (rodovia, ferrovia, via fluvial, marítima e via aérea);
- Devem ser obrigatoriamente geridas por uma entidade única, pública, privada ou mista.

Pode referir-se que uma **plataforma multimodal é aquela em que concorrem os vários modos de transporte** (rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo). Estes modos, ou pelo menos alguns deles, coabitam na plataforma, mas isto não implica que haja intercâmbio directo entre eles, ou seja, **não implica a existência de intermodalidade**.

Quando se usa a terminologia de plataforma multimodal, pretende evidenciar-se que nela estão presentes as infraestruturas que asseguram a operação dos vários modos de transporte.

De uma forma geral, encontram-se nas plataformas logísticas as seguintes zonas fundamentais:

• **Serviços de Apoio**

Não envolvem a movimentação de mercadorias. Nestas áreas podem destacar-se os serviços gerais, que podem comportar áreas de serviço a pessoas (hotelaria, cafetaria, restaurante, comunicações, etc.), áreas de serviço a veículos, áreas administrativas e/ou comercial, de contratação de carga, de serviços aduaneiros, etc. Destacam-se, ainda, zonas de prestação de serviços especializados (ex. tratamento de mercadorias perigosas) e também as zonas destinadas aos serviços centrais.

• **Serviços Logísticos**

Espaços onde se movimentam as mercadorias propriamente ditas. Distinguem-se, em princípio duas áreas logísticas: as especializadas e as não especializadas. Estas últimas, acolhem as empresas de transporte que realizam a armazenagem, movimentação e distribuição de mercadorias, com inclusão de algumas actividades logísticas de valor acrescentado, mas com restrição ao exercício de outras actividades produtivas. As especializadas são do tipo granéis, mercadorias perigosas, automóveis, em regime aduaneiro específico, etc.

• **Serviços Mutlimodais**

Plataformas que permitem a possibilidade do transporte combinado, inclusivamente e nalguns casos intermodal:

- **Ferrovia/Rodovia:** a partir de terminais ferroviários, com ligação à rodovia e os serviços intermodais directamente conexos;
- **Aéreo/Rodovia:** que se encontram conectadas necessariamente no interior dos aeroportos, dado que nestas instalações se realizam todas as funções necessárias ao despacho da carga desde a aeronave até ao veículo rodoviário e vice-versa.
- **Flúvio/Marítimo/Terrestres:** que se podem encontrar no próprio terminal marítimo onde se processa a transferência modal e todo o restante despacho de carga. É o caso particular do porto enquanto interface em que o próprio porto funciona como plataforma logística, situando-se esta no seu interior ou adjacientemente.

As Plataformas Logísticas Multimodais, são infraestruturas terrestres de alguma complexidade funcional. Possuem zonas logísticas gerais e especializadas, áreas monofuncionais, serviços de apoio, etc. No entanto, uma das suas principais áreas-chave é a ligação multimodal ferrovia-rodovia. Estas plataformas compreendem na sua tipologia:

• **Zonas de Actividades Logísticas Portuárias (ZAL)**

Plataformas logísticas agregadas a portos e situadas adjacientemente a terminais marítimos de contentores.

• **Centros ou Terminais de Carga Aérea**

Plataformas especializadas no intercâmbio modal ar/terra, no que respeita ao tratamento de mercadorias.

• **Portos Secos**

Tipo de terminal multimodal de mercadorias, localizado no interior de um país e que permite efectuar a ligação, a através do caminho-de-ferro, entre um porto marítimo e a respectiva origem e/ou destino.

Torna-se evidente que o conceito de plataforma logística envolve, necessariamente, a adição de valor – por transformação física, operações de modularização, *postponement* ou, tão só, através da compressão do tempo por via da garantia de integração do tempo virtual stockável.

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EM ANGOLA: TENDÊNCIAS E LOCALIZAÇÕES

O quadro actual aponta para que, no horizonte de médio e longo-prazo, o território de Angola seja configurado por:

- Uma capital organizando uma região metropolitana;
- Uma segunda plataforma de internacionalização no eixo Benguela-Lobito;

[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

- Uma aglomeração urbana dinâmica no centro geográfico do país (Huambo-Kuito);
- Três eixos urbano-industriais em consolidação;
- Um importante pólo industrial e comercial em Cabinda;
- Uma rede de outros pólos que estruturam embriões de corredores de desenvolvimento;
- Um vasto conjunto de territórios remotos e ultra-periféricos.

Tomando por base estas tendências de futuro, podemos avançar com a definição de algumas orientações em matéria de localização de pontos nodais, plataformas logísticas de internacionalização.

Tendo como ponto de partida 18 cidades angolanas fundamentais (onde se prevê o estabelecimento de pontos nodais), apresentamos uma tabela que pretende sintetizar quais as infra-estruturas que servirão cada um destes pontos nodais.

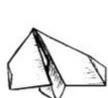
Tabela 2 • Pontos Nodais: Níveis de Infraestruturas Previstos

Cidades	Ponto Nodal	Rodovia	Porto	Aeroporto	Caminho-de-ferro	Corredores de Desenvolvimento	Armazéns	Pólo de desenvolvimento
Soyo	Presente	Presente			Presente			Presente
Cabinda	Presente	Presente	Presente		Presente		Presente	Presente
Uíge	Presente	Presente			Presente			Presente
Luanda	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente
Malanje	Presente	Presente			Presente	Presente	Presente	Presente
N'Dalatando	Presente	Presente			Presente	Presente	Presente	Presente
Porto Amboim	Presente	Presente			Presente	Presente	Presente	Presente
Benguela/ Lobito	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente	Presente
Huambo	Presente	Presente		Presente	Presente	Presente	Presente	Presente
Kuito	Presente	Presente			Presente	Presente		
Luena	Presente	Presente			Presente	Presente		
Saurimo	Presente	Presente			Presente	Presente		
Luachimo	Presente	Presente			Presente	Presente		
Dilolo	Presente	Presente			Presente	Presente		
Namibe	Presente	Presente	Presente		Presente	Presente	Presente	Presente
Lubango	Presente	Presente			Presente	Presente		
Ondjiva	Presente	Presente			Presente	Presente		
Menongue	Presente	Presente			Presente	Presente		

[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Temos, deste modo, duas grandes plataformas de internacionalização suportando o sector logístico e a actividade económico-productivo Angolana, **Luanda e Benguela/Lobito**, ambas as localizações dotadas de:



Aeroporto



Porto



Rodovia



Caminho-de-ferro



Armazéns



Pólo de desenvolvimento

Estas plataformas de internacionalização deverão afirmar-se, no futuro, como as zonas de multimodalidade e intermodalidade do sistema logístico angolano, suportadas por uma rede de rodovias e ferrovias que permitirão a cobertura nacional.

Sendo este o cenário de futuro em matéria de infraestruturas de suporte à actividade logística, é chegado o momento de focalizar a análise na configuração do sistema de abastecimento e da forma como o mesmo condicionará a actividade logística.

REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE LOGÍSTICA E DE DISTRIBUIÇÃO DE PRODUTOS ESSENCIAIS: ACÇÕES IMEDIATAS

A premência da reconstrução do sistema de logística e de distribuição de produtos essenciais levou o Governo da República de Angola, através dos Ministérios das Finanças e do Comércio, a desenhar um programa que contempla **10 acções imediatas, a desenvolver até final de 2007.**

De entre as acções imediatas avulta a expansão da rede comercial, materializada na construção de um importante conjunto de novas infraestruturas comerciais.



36 MERCADOS ORGANIZADOS



34 MERCADOS MUNICIPAIS

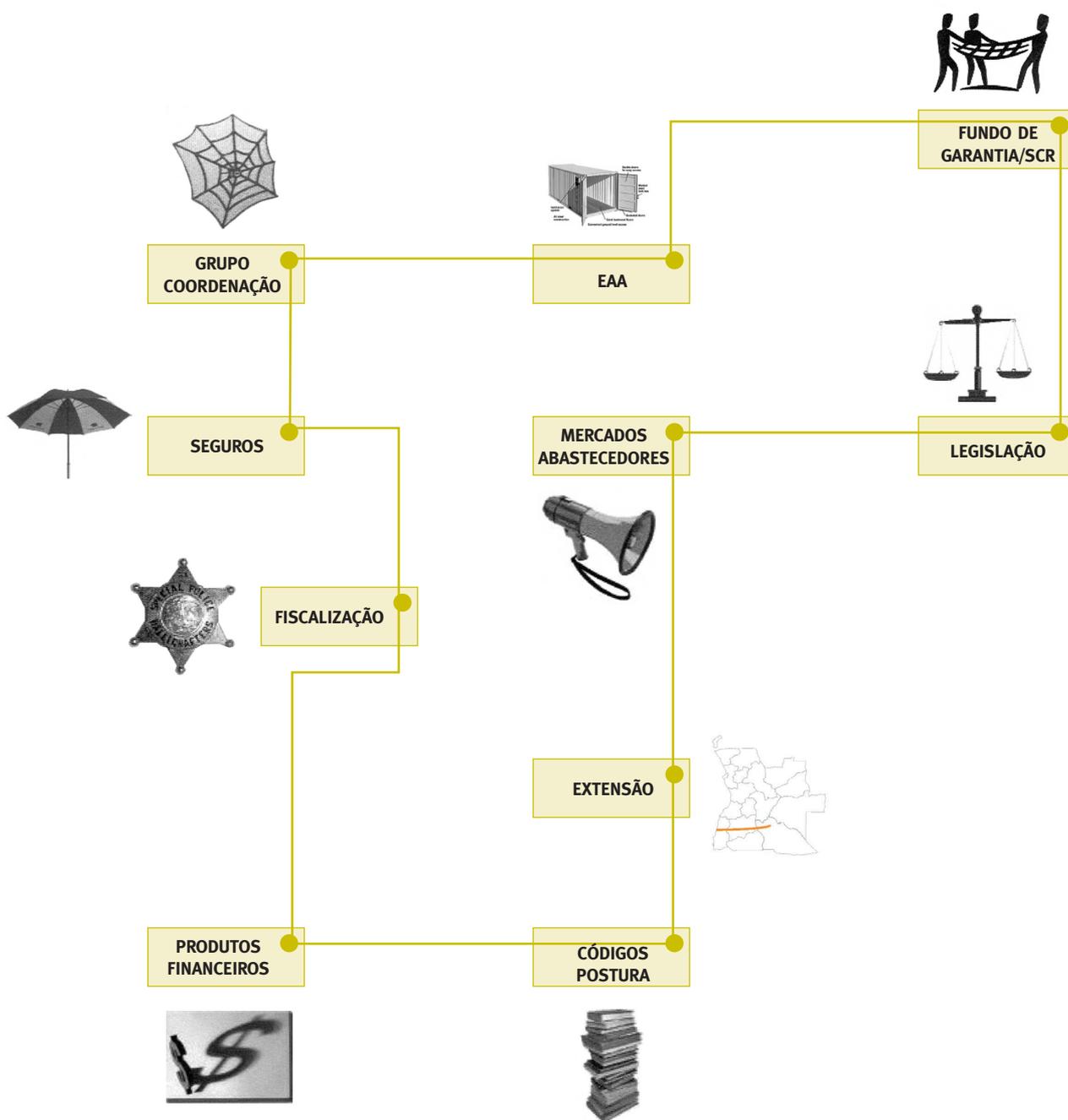


10.000 PEQUENAS LOJAS

Esta face mais visível no programa de acção imediata resulta da interligação coerente de um conjunto de 10 acções que importa conhecer em maior detalhe.

A informação constante deste pacote de acções imediatas ainda é preliminar. Todavia, atenta a sua relevância e pertinência, consideremos importante que a mesma seja apresentada.

Diagrama 2 • Reestruturação do Sistema de Logística e de Distribuição de Produtos Essenciais – Acções Imediatas



[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA



- 1.ª – Criação de um Grupo de Coordenação, integrando representantes do Ministério do Comércio, dos Serviços de Apoio à Presidência da República e da Assessoria Económica do Gabinete do 1.º Ministro, sob coordenação do Ministério das Finanças, encarregue de participar na implementação da Estratégia, de assegurar a articulação entre os diversos organismos do Estado e de produzir a informação necessária que permita ao Conselho de Ministros. acompanhar, a par e passo, a implementação da Reestruturação.**



- 2.ª – Reconfiguração da actividade da EAA – Entreposto Aduaneiro de Angola, EP privilegiando a sua actuação como Central de Compras/Entreposto Aduaneiro e como factor dinamizador da produção interna**

As actividades da EAA, EP, aproveitando a sua infra-estrutura de armazéns, a sua localização estratégica e potenciando as vantagens da sua actuação como Entreposto Aduaneiro, irão desenrolar-se no quadro da existência de uma infra-estrutura de apoio à constituição de uma rede nacional de armazéns grossistas clientes, na celebração de contratos de médio/longo prazo com a produção interna e no aproveitamento dos negócios oriundos dos Mercados Organizados e da Nova Rede Comercial, que necessitarão de parceiros activos e solidários.

Com a prática de preços concorrenciais, equilibrados e estáveis, oferta regular, estreita ligação à produção interna e trabalhando comercialmente para fidelizar um conjunto nacional de grossistas, o Entreposto assegurará, com a sua actividade, parte significativa dos objectivos que se pretende que caracterizem o funcionamento da rede comercial:

Para que a EAA se capitalize e fique em condições de garantir financeiramente as operações comerciais a montar, o Estado vai transferir para a posse da EM as instalações actuais na Mulemba e parte das instalações da SOCIANG (no Lobito – Armazéns Rubens Mendonça, no Namibe – Armazém n.º 1 e no Huambo, as duas naves semi-destruídas).



3.ª – Criação de um Fundo de Garantia e de uma Sociedade de Capital de Risco (SCR) de apoio ao desenvolvimento de infra estruturas comerciais

Sendo fundamental haver uma instituição capacitada, financeira e tecnicamente, para apoiar, quando for necessário, a criação das Centrais de Compras, de Mercados Organizados e a reabilitação de Mercados Municipais, o Fundo de Garantia e a SCR participada pelo Estado, pela Banca e outros parceiros interessados, irá:

- a) Fomentar a criação de Centrais de Compras, promovendo a sua constituição e organização financeira, acompanhando tecnicamente o seu arranque e saindo do seu capital, logo que cada Central apresente condições técnicas e financeiras de poder dispensar a presença da SCR;
- b) Fomentar a criação de Mercados Organizados e apoiar tecnicamente o seu funcionamento, em parceria com os Governos Provinciais e Administrações Municipais – este apoio, caso o Sector Privado não dê a devida resposta, pode ir até à participação no capital das empresas a criar, transferência de *know-how* e facilidades de abastecimento através da EM e de outras Centrais de Compras participadas pela SCR;
- c) Fomentar a reabilitação de Mercados Municipais, na base de acordos pontuais de natureza empresarial a celebrar com as respectivas Administrações Municipais, proprietárias das respectivas infraestruturas - este apoio deve conduzir à criação de empresas comerciais privadas de gestão desses espaços que, com o apoio da SCR, também se devem envolver na requalificação dos espaços a concessionar, para assumirem parte do risco do negócio.

A participação financeira do Estado na SCR será materializada através da canalização de recursos financeiros que houver a disponibilizar pelo Estado para o desenvolvimento do Sector do Comércio e pela intervenção da SCR no processo de afectação de novos espaços comerciais de envergadura, como sejam Centrais de Compras, Hipermercados, Centros Comerciais e outras grandes superfícies.

Atendendo às tarifas que devem onerar o licenciamento deste tipo de actividades, o Estado faz intervir a SCR nesse processo, de modo a que se extraia do negócio as suas evidentes mais valias e se valorize o mesmo na exacta proporção do seu valor, capitalizando em simultâneo a SCR para que ela possa realizar os seus objectivos.



4.^a – Aceleração da aprovação da legislação enquadradora da actuação dos operadores comerciais

Calendário dos diplomas que urge criar e/ou rever:

- i) Lei da Concorrência: texto final em fase de conclusão pelo Ministério das Finanças;
- ii) Lei das Actividades Comerciais: texto em fase final de elaboração;
- iii) Revisão dos diplomas que instituem as margens comerciais (Decreto n.º 14/96 do Conselho de Ministros de 01 de Julho de 1996 e do Decreto Executivo Conjunto n.º 33/96 dos Ministérios do Planeamento, Finanças e Comércio de 01 de Julho de 1996).



5.^a – Promoção da criação de Centrais de Compras/Mercados Abastecedores a nível nacional

Sendo necessário desenvolver a rede de grandes grossistas que contribuam eficazmente para a fluidez mercantil, estabilidade de preços e modernização e fortalecimento da rede comercial, o Estado através do Fundo de Garantia a criar ou pela via da SCR, criará um conjunto de incentivos direccionados ao surgimento das Centrais de Compras a deter por empresários nacionais, como sejam:

- Créditos bonificados;
- Garantia de negócios com os Mercados Organizados;
- Fornecimento de *Know how*;
- Facilidades de instalação em zonas pré-determinadas.

As Centrais de Compras, cuja actuação se assemelha à da EAA, com excepção da função “Entreposto”, deverão ainda promover e empenhar-se no desenvolvimento e no crescimento da produção interna, com base nos já referidos contratos de médio/longo prazo, garantindo aos produtores o escoamento das respectivas produções a preços justos e equilibrados.

O funcionamento comercial das Centrais de Compras, por via do seu licenciamento, deverá decorrer de molde a assegurar a correcção de parte substancial das distorções que caracterizam a rede actual de grandes importadores e armazenistas; nestes termos, a licença comercial deverá conter um conjunto de regras específicas de cumprimento obrigatório pelas empresas licenciadas, no domínio dos preços e da constituição de stocks, sendo estas regras extensíveis à EAA.



6.ª – Extensão Territorial da nova Política de Logística e Distribuição de Produtos Essenciais à População

Afirma-se absolutamente crucial que a dinâmica decorrente das medidas a aprovar seja estendida a todo o País, pelo que o Governo, em concertação com as Autoridades Provinciais, irá por em prática um conjunto de medidas que visa estender a nova política a todo o território nacional.



7.ª – Revisão dos vários Códigos de Postura existentes, adaptando o seu conteúdo aos tempos actuais e estendendo a sua implementação a todas as áreas urbanas

Criação de um sub-grupo dentro da Comissão de Revisão da Legislação Económica que no curto-prazo apresente a matriz do novo Código de Postura a estender a todos os Municípios.

Esta matriz será posteriormente completada com os artigos e matérias que atendam às especificidades de cada região, sendo dado um prazo posterior de 30 dias aos diferentes Governos para procederem a esse processo.



8.ª – Negociações com a Banca para o lançamento de produtos financeiros adequados à modernização e expansão da Rede Comercial

O Grupo de Coordenação estabelecido na 1.ª medida deverá elaborar as bases e os procedimentos transparentes que devem presidir à criação, acesso e gestão de produtos financeiros adequados à modernização e expansão da Rede Comercial.

[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Aprovadas essas bases financeiras pelos Ministérios das Finanças e do Comércio, o mesmo Grupo estenderá a toda a Banca o lançamento nacional da linha especial de crédito comercial.



9.^a – Articular com o Ministério do Interior a análise das medidas para tornar mais efectiva e factível a fiscalização da actividade comercial

- i) Sob coordenação da Inspeção-Geral da Administração do Estado e com a participação do Ministério do Interior, proceder à revisão dos mecanismos e dos procedimentos de articulação à escala nacional entre os organismos fiscalizadores.
- ii) Criação de uma solução informática que possibilite a articulação e o uso cruzado dos dados do Ministério do Comércio sobre o registo e as actividades comerciais dos operadores e os dados de natureza fiscal do Ministério das Finanças, para efeitos de acompanhamento e controlo dos grandes grupos comerciais.



10.^a – Instruir as Companhias de Seguros para tornarem operacional um produto adequado aos riscos da actividade do Sector

O Ministério das Finanças deve instruir as companhias de seguros autorizadas a exercer em Angola para, no curto prazo, lançarem e dinamizarem produtos de seguro adequados à actividade produtiva interna, incluindo a actividade comercial e de transportes.

Estamos perante um conjunto de medidas de largo impacto, espera-se, no curto prazo, e que se inserem numa preocupação fundamental: garantir o abastecimento da população.

Neste sentido, o sistema de abastecimento afirma-se como peça fundamental do futuro sistema logístico.

O SISTEMA DE ABASTECIMENTO: REDE DE ARMAZÉNS

Um dos principais problemas da Nação Angolana remete para o colapso, devido à guerra, do sistema de abastecimento das populações, situação que conduziu a uma terrível catástrofe humanitária, cujas ondas de choque ainda hoje se repercutem no todo nacional.

Assim e num contexto de paz e de renovada esperança no desenvolvimento, o estabelecimento de um adequado sistema de abastecimento configura uma das prioridades da acção governativa, inscrevendo-se no esforço global de combate à pobreza.

Neste contexto, o Governo da República de Angola tem vindo a trabalhar no sentido de proceder à configuração final deste sistema, o qual deverá obedecer a um conjunto de premissas fundamentais:

- Assegurar a regularidade do abastecimento à população de produtos essenciais;
- Disponibilizar aos operadores comerciais, produtos a baixo e estável preço, de qualidade e de forma regular;
- Contribuir para a eliminação dos efeitos monopolistas nos circuitos comerciais, nos preços de venda e no processo de disponibilização de produtos essenciais;
- Assegurar as reservas estratégicas de produtos alimentares;
- Contribuir para o fortalecimento da concorrência e para a consolidação da iniciativa privada;
- Apoiar e favorecer o incremento da participação da produção nacional na estrutura do consumo final.

Estamos perante um conjunto de premissas inquestionáveis, de pleno interesse e conteúdo nacionais, sendo muito claro que o sistema alicerçado nestas premissas tornar-se-á um aliado activo do desenvolvimento de Angola.

Por outro lado, o sistema de abastecimento que se poderá criar em Angola terá como objectivo garantir:

- A colocação ou disponibilização de produtos essenciais (cabaz de compras básico) nos pontos de venda, nas quantidades e qualidade necessárias a esse consumo básico e com a variedade comercial adequada aos hábitos dos diferentes estratos e regiões de Angola;
- A prática de preços de venda não especulativos, devendo a sua formulação derivar, unicamente, de factores de custo inerentes ao desempenho eficaz da função comercial por parte dos diversos operadores aos quais estão associadas margens de lucro legais;
- Que o comportamento dos preços de venda da cesta básica são relativamente estáveis, funcionando como travão à actuação de agentes especulativos e proporcionando às famílias de menores rendimentos, a segurança mínima na gestão dos respectivos orçamentos familiares;
- Que as reservas alimentares estratégicas e de segurança se mantêm nos níveis requeridos e recomendados, sendo a sua gestão assegurada por entidades que permitam ao Estado o seu controlo total, quando necessário, na perspectiva da ocorrência de calamidades que imponham o recurso a essas reservas;

[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

- Que o processo de selecção de produtos para compra e colocação nos circuitos comerciais privilegia e estimula a produção interna (celebração de contrato de fornecimento com produtos nacionais) em detrimento da importação;
- Que os agentes e operadores comerciais presentes no sector do comércio se empenham, diária e sistematicamente, na procura das soluções empresariais mais eficazes, fortalecendo a concorrência, premiando o bom desempenho comercial e penalizando a ineficácia, a inactividade, a especulação, a ilegalidade e o parasitismo comercial;
- Que se reduza e elimine a presença de actuações monopolistas e oligopolistas, promovendo a concorrência e a defesa dos interesses dos consumidores.

Um dos vectores fundamentais da estruturação do sistema de abastecimento é a expansão da **Rede Estatal de Armazéns**. Com efeito, tal expansão assume-se como crucial para a concretização dos objectivos que alicerçam a organização do Sistema de Abastecimento a implementar na República de Angola.

A expansão da Rede Estatal de Armazéns passará pela afirmação de uma empresa pública em fase de redinamização: **Entrepósito Aduaneiro de Angola (EAA)**.

Inaugurado em Outubro de 2002, a fórmula para a estruturação do EAA não era nova; ela tem sido aplicada com sucesso na Europa, América Latina e África. No caso do EAA e numa primeira fase, o Estado Angolano colocou à disposição do comércio internacional, cerca de **21.000 metros quadrados de área coberta, correspondendo a 34 armazéns, um investimento total de 8 milhões e meio de dólares**. Por outro lado, por selecção internacional, a gestão especializada foi entregue à empresa Suíça COTECNA de modo a garantir aos exportadores (ou produtores nacionais) independência, integridade e honestidade nas operações de recepção, manuseamento e entrega das mercadorias. Para facilitar a actividade dos operadores económicos, foi criada uma infraestrutura de serviços bancários e de desembaraço aduaneiro no próprio local do Entrepósito que visava a agilização das operações de aquisição.

Todavia, após três anos de actividade, os resultados estão longe de satisfazer Estado e operadores.

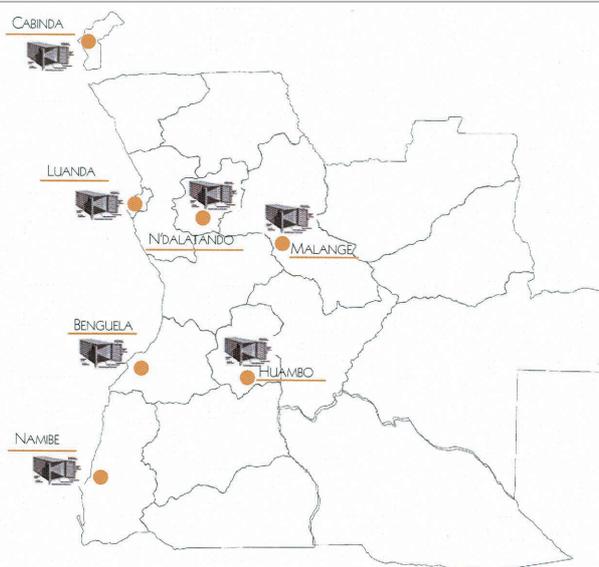
Tendo como objectivo reverter a actual situação, a EAA foi, recentemente, alvo de uma resolução do Conselho de Ministros, a qual determina a execução de algumas medidas relevantes para o futuro da logística e distribuição em Angola:

- Criação de mecanismos que condicionem as compras por parte das entidades públicas à consulta à EAA, sempre que se trate de produtos por este transaccionados;
- Finalização do processo de liquidação da SOCIANG, tendo como objectivo formalizar a centralização de meios logísticos no EAA.

Este processo de centralização de meios logísticos é, efectivamente, um dos grandes desideratos do EAA, bem como a expansão da Rede Estatal de Armazéns. Neste sentido, o EAA deverá passar a contar com as seguintes infraestruturas:

- 34 Armazéns em Luanda, com uma capacidade de 60.000 m²;
- Rede de Armazéns da ex-SOCIANG (capacidade estática de 120 mil tons), a qual cobre as províncias de Benguela, Namibe e Huambo;
- Outros armazéns que foram utilizados por Empresas Estatais, como é o caso de Cabinda, Malange e N'dalatando.

Mapa 12 • Rede de Armazéns Estatais



O EAA é actualmente, e a nível nacional, a infraestrutura comercial e logística melhor apetrechada, dispondo em Luanda de **34 naves de armazenagem em boas condições, com uma capacidade de 60.000 m², bem como dos restantes meios de transporte, de movimentação interna de cargas e outra logística**, fruto de um investimento público que concentra recursos avaliados em mais de USD 50 milhões.

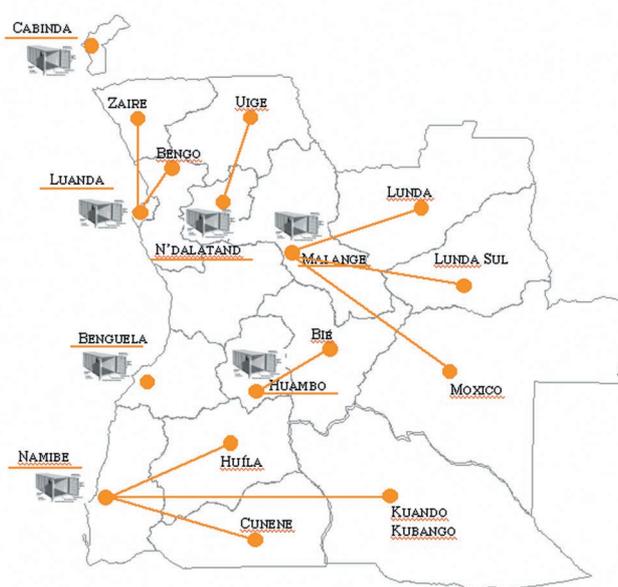
No Lobito e Namibe, existem outras áreas de armazenagem, de grande envergadura, que embora não afectas directamente ao EAA, apresentam condições (são património público) para serem afectas à actividade comercial da empresa, sem que seja necessário realizar desembolsos consideráveis de recursos, pois tratam-se de instalações ligadas às antigas empresas inseridas no Sector Empresarial Estatal (EDINBA, SOCIANG, etc.).

[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Conforme já referido, estão reunidas condições objectivas para afectar ao EAA, a muito curto-prazo, **capacidades de armazenagem em Cabinda, N'dalatando e Huambo**, o que, a verificar-se, permitirá acelerar a fluidez dos circuitos e a regularização de situações adversas para os interesses das populações, sendo possível cobrir uma parte significativa da extensão territorial Angolana.

Mapa 13 • Rede de Armazéns Estatais: Cobertura Nacional



Temos, assim, uma Infraestrutura Comercial e Logística (EAA) com capacidade para dar um contributo decisivo à concretização da maioria dos objectivos que presidiram à formulação do novel sistema de abastecimento, dado que o seu espectro de actuação lhe confere poderes em áreas tais como:

- Interferir de forma gradual tendo em vista a eliminação de actuações monopolistas e oligopolistas dos grupos que actualmente dominam o comércio de bens essenciais;
- Intervir com agressividade nos circuitos comerciais, contribuindo para o afastamento de práticas parasitárias e ajudando a promover a eficiência comercial;
- Contribuir para a estabilidade dos preços, mediante a celebração de contratos de média e longa-duração com fornecedores internos e externos;
- Assegurar níveis regulares de abastecimento de produtos essenciais;
- Manter em stock quantidades apreciáveis de produtos essenciais.

O EAA é, deste modo, entidade incontornável do sistema logístico Angolano, em particular num momento em que os operadores privados se encontram ainda numa fase de maturação e adaptação a uma nova realidade social e económica.

CENTRAIS DE ABASTECIMENTO/MERCADOS ABASTECEDORES

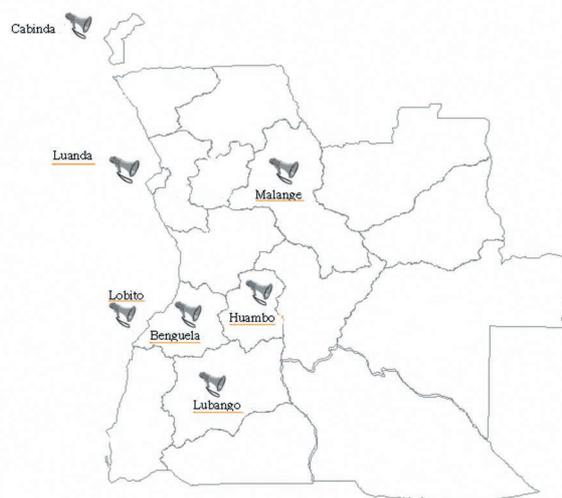
Centro Empresarial por excelência, as Centrais de Abastecimento/Mercados Abastecedores assumem um papel crucial no circuito comercial de nível regional. Centros de negócios, multiprodutos e multifunções, as Centrais de Abastecimento/Mercados Abastecedores deverão assumir o formato de estruturas dinâmicas e polivalentes onde se congregam uma grande variedade de produtos e agentes económicos do ramo alimentar e não alimentar, exercendo funções e actividades de comércio grossista e outras actividades e serviços de logística. Para além dos Produtores, Grossistas, Armazenistas/Distribuidores, Empresas, Restauração e Prestadores de Serviços Especializados, estas estruturas empresariais e nucleares devem tendencialmente apostar na congregação de um conjunto vasto de actividades complementares e periféricas.

A implementação e dinamização das Centrais de Abastecimento/Mercados Abastecedores deverá ser analisada à luz de critérios de viabilidade e de impacto – potencial da sua localização e dimensão no abastecimento, inserção na malha urbana, articulação na rede dos mercados abastecedores e com a produção local – e do interesse para a revitalização urbana e comercial.

A configuração empresarial dos mercados abastecedores envolverá, tendencialmente, parcerias entre administrações municipais, grupos de produtores e agentes privados, contando com o sustentáculo financeiro do capital de risco.

Numa primeira fase, de acordo com decisões do Governo Angolano, a rede de Mercados Abastecedores deverá contar com 7 unidades, a primeira das quais a ser estabelecida, naturalmente, em Luanda, tendo como objectivo servir e enquadrar a actividade dos primeiros 4 Mercados Organizados da Província.

Mapa 14 • Mercados Abastecedores: Possível Rede Inicial



[Organização Territorial de Plataformas Logísticas: Um Conceito Abrangente]

MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

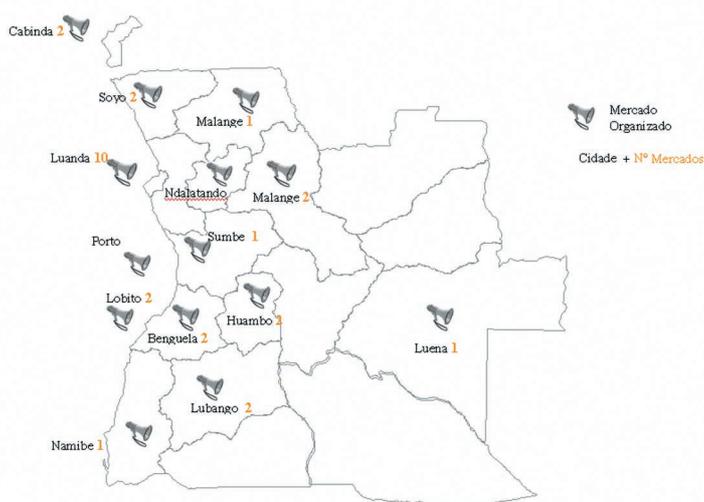
Por seu turno, os Mercados Organizados, no quadro global do sistema de abastecimento, deverão afirmar-se como infraestruturas que orientam a sua intervenção para a comercialização de produtos alimentares e para a prestação de alguns serviços que potenciem positivamente a sua intervenção nos bairros/zonas onde serão implementados, devendo ser implantados em zonas estratégicas. A sua implantação deverá ter em conta o impacto que poderá ter na eliminação dos mercados informais pelo efeito conjugado do seu funcionamento exemplar, da segurança, da higiene e da qualidade do serviço prestado.

A criação de Mercados Organizados poderá ser efectuada com recurso a medidas de co-financiamento de infra-estruturas e incentivo à elaboração de Estudos de Viabilidade. Apesar de se admitir a propriedade pública, mista ou privada destes Mercados, a gestão deverá assentar na lógica empresarial e portanto assumir um formato no qual os interesses privados e a gestão detêm uma participação maioritária.

A configuração empresarial dos mercados municipais envolverá, tendencialmente, parcerias entre administrações municipais, mercados abastecedores e agentes privados, contando com o sustentáculo financeiro do capital de risco.

O Governo da República de Angola estuda a viabilidade do estabelecimento de uma rede de mercados organizados, integrando 29 unidades, distribuídas pelo território nacional da seguinte forma:

Mapa 15 • Rede de Mercados Organizados (Previstos)



A possível e desejada, construção simultânea de mercados organizados nas principais regiões do país, abre fortes perspectivas de criação de milhares de postos de trabalho directos, para além dos indirectamente induzidos pelo efeito da actividade de construção civil.

É importante notar que o projecto dos Mercados Organizados, após a aprovação da sua raiz arquitectónica, pode e deve ser estendido às regiões mais carentes.

Os resultados da existência de mercados organizados, extravasa fortemente o sector da distribuição e logística, estendendo-se a todas as esferas da vida económica e social.

O lançamento de uma nova rede comercial significa, igualmente, uma enorme contribuição para a criação de milhares de postos de trabalho. Se não atentemos:

Mercado Organizado = 29

1 Mercado = 300 a 350 Postos de Venda

1 Posto de Venda = 3 a 5 Postos de Trabalho

Estamos, portanto, perante uma actividade que poderá gerar, grosso modo, entre 30 a 50 mil postos de trabalho.

Se acrescentarmos aos postos de trabalho gerados pelos novos mercados, a requalificação dos existentes (cerca de 35 a 40 mercados) e a nova rede Comercial, podemos estimar que o sector poderá, rapidamente, gerar ou formalizar 200 mil postos de trabalho.

O “**Renascimento Angolano**” requer um sector de transportes dinâmico e moderno, capaz de sustentar o processo de desenvolvimento económico que o país e suas riquezas impõem. A **logística**, compreendida como **a arte de encurtar distâncias num país tão vasto como rico**, exige infraestruturas e transportes que, de momento, não existem, em quantidade e qualidade adequadas às necessidades do país.

Todavia, o sector dos transportes foi, por razões óbvias, extraordinariamente penalizado pelo prolongado impasse nacional resultante do conflito político-militar.

O “Renascimento Angolano” conta, à partida, com um sector de transportes caracterizado por:

- Destruição de parte significativa das infraestruturas, em resultado do conflito político-militar que persistentemente flagelou o país durante cerca de quatro décadas;
- Deterioração das infraestruturas – flageladas por e/ou resistentes ao conflito – em virtude de diferente manutenção e desactualização técnica, por ausência continuada de investimento;
- Destruição e envelhecimento das frotas;
- Deficiência das estruturas de manutenção;
- Escassez, generalizada, de recursos humanos qualificados.

ENTA – Estratégia Nacional dos Transportes em Angola

Tendo presente a importância central do sector dos transportes para o esforço de desenvolvimento sustentado da Nação Angolana, o Governo de Angola, através do Ministério dos Transportes, definiu uma **Estratégia Nacional dos Transportes em Angola (ENTA)**, a qual assumiu um horizonte temporal de 15 anos (2000-2015).

O ENTA desenvolve-se em torno de um conjunto de 5 eixos estratégicos, a saber:

- Construção de uma Rede Integrada de Transportes;
- Integração da Rede de Transportes de Angola na rede SADC;
- Introdução da figura da privatização, tendo como fim último a transferência para o sector privado de meios, presentemente, geridos pelo Estado;
- Criação de competências, a nível institucional, para o planeamento da rede rodoviária;
- Criação de Institutos Públicos como órgãos reguladores de diversos subsectores dos transportes.

Estes eixos estratégicos alicerçam, por seu turno, um conjunto de **programas específicos** os quais visam a obtenção de objectivos bem determinados:

1. Implementar o Plano Director do Transporte Urbano de Passageiros nos principais centros urbanos;
2. Aumentar a oferta do transporte rodoviário;
3. Reabilitar e modernizar os caminhos-de-ferro (programa “ANGOFERRO”, 1.ª Fase);
4. Recuperar e modernizar a aviação civil;

5. Recuperar a marinha mercante;
6. Reabilitar os principais portos e correspondente sinalização marítima;
7. Formar e capacitar os quadros do sector.

PGG – Programa Geral do Governo 2005-2006

O ENTA encontra tradução prática, no curto-prazo, no **PGG para o Biénio 2005-2006**, estando no mesmo contemplados os seguintes **objectivos**:

Gerais

- a. Melhorar a qualidade dos transportes;
- b. Melhorar as condições de manutenção da frota.

Específicos

- c. Agilizar as condições de embarque e de desembarque de passageiros nos aeroportos e melhorar as condições de conforto e de atendimento nos aeródromos provinciais;
- d. Reforçar a capacidade operativa dos portos, através da redução do tempo de permanência das mercadorias exportadas e importadas;
- e. Implementar a 1.ª fase de reabilitação e desenvolvimento da rede dos caminhos-de-ferro de Angola (ANGOFERRO);
- f. Aumento da oferta de transporte rodoviário;
- g. Actualizar a regulamentação da actividade no sector dos transportes;
- h. Melhorar a capacidade das instituições públicas do sector.

Tendo em vista a prossecução deste “pacote” de objectivos, o Programa Geral do Governo 2005-2006 identifica um conjunto de **medidas de política** que pretende pôr em prática ao longo do período em causa:

- Reabilitação pontual (por troços), de forma a fazer transitar os comboios nos troços reabilitados;
- Aumentar a capacidade de transporte urbano de passageiros, o transporte de carga provincial e inter-provincial através da aquisição de viaturas, visando substituir as que foram destruídas ao longo do conflito político-militar. Esta medida visa, também, apoiar o fomento da produção agrícola, da comercialização dos produtos campo-cidade, bem como o transporte de mercadorias em geral;
- Recuperar e apetrechar os portos de forma a dinamizar os ritmos de carga e descarga de mercadorias, reduzindo os custos aos utentes;
- Promover a reabilitação dos sistemas de sinalização marítima;
- Relançamento da SECIL Marítima como Companhia de Bandeira;
- Modernizar o transporte aéreo através do reequipamento da TAAG;
- Recuperar e modernizar as infraestruturas de transporte aéreo no sentido de cumprir os requisitos mínimos indispensáveis;
- Promover a cooperação com organismos congéneres externos em domínios específicos.

Tendo como ponto de partida estes dois documentos estruturantes (ENTA = Longo-Prazo; PGG = Curto-Prazo) do futuro do sector, passaremos a uma análise mais circunstanciada por modo de transporte.



TRANSPORTE MARÍTIMO

Relativamente ao transporte marítimo, o Governo estabeleceu um conjunto de medidas de política específicas:

1. Privatização das empresas de navegação, após a sua transformação em SARL;
2. Criação de empregos através da certificação internacional de marítimos;
3. Integração dos portos na rede logística de transportes à escala nacional e regional;
4. Privatização das operações portuárias;
5. Alteração do quadro legal e institucional.

Por outro lado, a redinamização do transporte marítimo passará, naturalmente por um investimento sustentado nos quatro principais portos do país (Luanda, Lobito, Namibe e Cabinda).

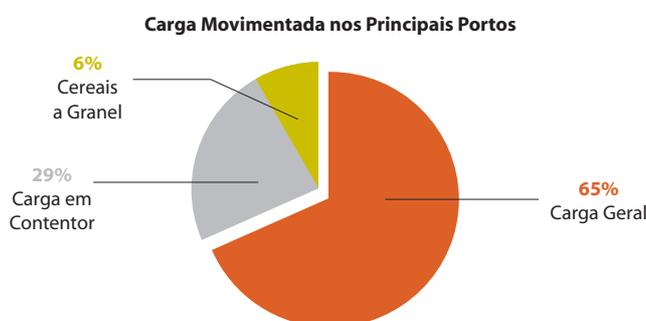
Todavia, é incontornável o peso fundamental dos **portos de Luanda e Lobito** na dinamização do transporte marítimo em Angola.

Porto de Luanda

Conforme já foi referido, o porto de Luanda prevê um aumento do tráfego de 2,1 milhões de toneladas em 2001 para 5 milhões em 2006. A gestão privada de alguns dos serviços do Porto de Luanda afirma-se como uma das apostas, tendo em vista dar resposta aos desafios que o curto-prazo parece impor.

Com efeito, saliente-se, a título ilustrativo, a gestão do terminal de carga geral do Porto de Luanda. Com efeito, nos próximos cinco anos, a **Multiterminais** (Sociedade de Gestão de Terminais Limitada) vai **investir, no Terminal de Carga Geral do Porto de Luanda, 19 milhões e 200 mil dólares** em obras de engenharia civil, aquisição de equipamentos e na segurança das instalações.

A Multiterminais venceu o concurso público internacional para a gestão do espaço de carga geral do porto durante 20 anos.



Com uma área total de 80 mil metros quadrados e 900 metros de cais, no terminal de carga geral serão construídos silos com a capacidade de dez mil toneladas, um edifício para escritórios, com dois pisos, portaria, balneários e um refeitório.

Quanto à reabilitação, a nova gestão do terminal vai recuperar o cais, pavimentos, armazéns, a rede de drenagem pluvial, iluminação e a reconversão de três armazéns em instalações de frio. Consta, igualmente, a aquisição de diversos equipamentos para o manuseamento de cargas, com destaque para uma grua móvel. Na área de segurança, o terminal estará equipado com um circuito fechado de televisão e cancela automática.

A nova gestão do terminal tem por objectivo a melhoria das infra-estruturas, a qualidade de serviços portuários disponíveis, por forma a ter capacidade de resposta ao crescimento do tráfego de mercadorias.

Com a implementação deste modelo de gestão pretende-se igualmente melhorar o preço dos serviços portuários, marítimos e logísticos, com vista a facilitar o desenvolvimento económico e social da área de influência do Porto de Luanda.

A iniciativa visa também tornar a unidade portuária num porto de referência entre os portos africanos pela sua eficiência e modernidade, bem como servir de suporte ao desenvolvimento económico de Angola.

O terminal prevê manusear uma média anual de 730 mil toneladas de carga.

Outro exemplo de investimento privado na gestão do Porto Comercial de Luanda remete para a acção do operador Unicargas.

Com efeito, a transportadora de cargas, **Unicargas prevê investir, durante os próximos cinco anos, um valor estimado em 31 milhões e 515 mil dólares**, no terminal polivalente, que lhe foi adjudicado pelo Porto Comercial de Luanda.

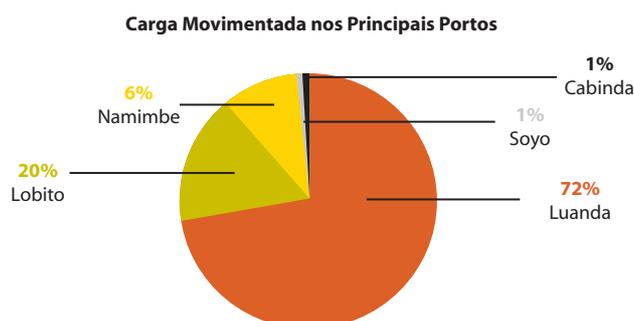
A meta é movimentar **244 mil toneladas de carga geral e 156 mil contentores/ano**. Os investimentos a ser feitos vão servir para a melhoria das condições de trabalho e também dos ritmos de descarga e extracção das mercadorias.

A atribuição à Unicargas do terminal polivalente foi em função de um concurso público e internacional para atribuição de concessões portuárias (carga geral e contentores), sob o regime de serviço público. Neste quadro, o Governo decidiu que fosse, igualmente constituído um terminal público de reserva, o terminal polivalente.

Temos, portanto, duas entidades privadas que, através de contratos de concessão, irão **investir no Porto de Luanda cerca de meia centena de milhões de USD**, os quais reverterão, certamente, a favor da operacionalidade e competitividade desta importante plataforma de internacionalização da economia Angolana.

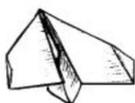
Porto de Lobito

O Porto Comercial do Lobito e o Caminho-de-Ferro de Benguela são duas empresas interdependentes, pois a rede de linhas-férreas da segunda está ligada às infraestruturas da primeira, sendo o recinto portuário, simultaneamente, ponto de partida e destino de uma boa parte das mercadorias que circulam pelo CFB.



Com efeito, a empresa de Caminho-de-Ferro de Benguela representa mais de 60% da produção do Porto do Lobito. Em 2002, o porto manuseou 672.860 toneladas de mercadorias, tendo registado uma ligeira quebra em relação ao ano anterior (702.339 toneladas).

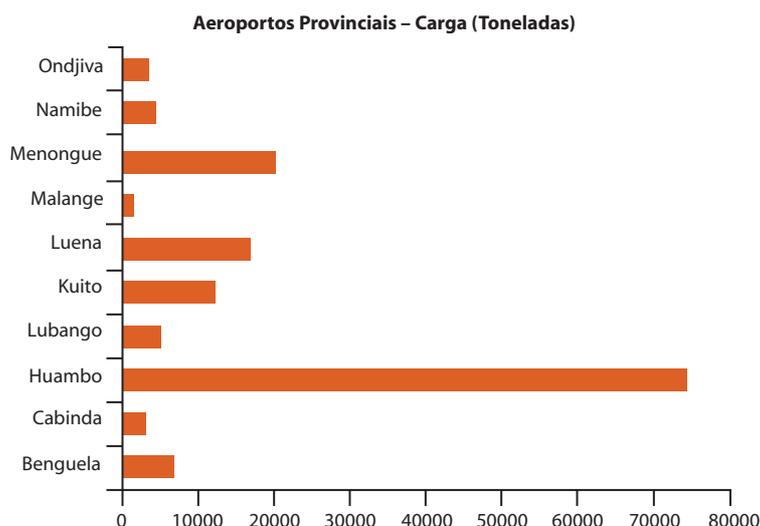
Pelo menos, 710 navios entraram nas suas águas no mesmo período, enquanto que o tráfego de contentores alcançou 21.924 toneladas, numa média diária de 800 toneladas por navio.



TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo é e será, certamente, no futuro, veículo fundamental de internacionalização da economia Angolana. A interconexão de aeroportos com outros modos de transporte (marítimo, rodoviário e ferroviário) constituirá a chave das plataformas de internacionalização da economia Angolana.

Consciente da importância do transporte aéreo, o Governo, através do ENTA, aprovou um pacote de medidas de política que visam incrementar a qualidade e competitividade dos serviços aeroportuários.



De entre estas medidas, salientamos, pela sua importância, as seguintes:

1. Desenvolver uma estratégia de liderança regional, tirando partido da posição geográfica de Luanda, como potencial “hub” nas ligações interregionais e intercontinentais;
2. Apostar na formação de quadros com a criação de um centro de formação aeronáutico;
3. Estabelecer ligações de longo curso para grandes centros mundiais de actividade económica;
4. Estabelecer ligações internas eficazes, com a liberalização progressiva dos voos regulares e sujeição a obrigações de serviço público;

5. Liberalizar o transporte não regular, com regras de acesso à actividade;
6. Condicionar o exercício de direitos de tráfego;
7. Criar o Instituto da Aviação Civil como órgão regulador e apetrechado para desempenhar as funções de “policy-maker”;
8. Elaborar Planos Directores de Desenvolvimento para todos aeroportos e aeródromos;
9. Assinar um Contrato-Programa com a TAAG, integrando rotas a servir, tráfegos a satisfazer, metas a atingir, produtividade a respeitar e resultados a alcançar.

O aeroporto 4 de Fevereiro é, naturalmente, a mais importante infra-estrutura aeroportuária do País, por ele passando fatia importante do tráfego aéreo de passageiros e carga do País.



Durante o ano de 2000 (últimas estatísticas fiáveis), o Aeroporto de Luanda registou um movimento de 1.405.125 partidas de passageiros, e de 478.305 toneladas de carga. Realizaram-se, aproximadamente, 26 mil aterragens (4 mil internacionais e 22 mil domésticas). É evidente que a estabilização do quadro político-militar tem induzido incremento exponencial do tráfego na principal infra-estrutura aeroportuária do País. Este incremento exponencial, por seu turno, evidenciando a fragilidade infraestrutural do Aeroporto 4 de Fevereiro, cimentou a necessidade de realização de investimentos sérios de requalificação operacional e funcional.

Com efeito, o parqueamento do aeroporto 4 de Fevereiro, projectado para ser utilizado por 18 aviões, é presentemente utilizado por 100 aviões. Está, portanto, numa situação de pré-ruptura, exigindo investimento condizente com a importância desta infra-estrutura.

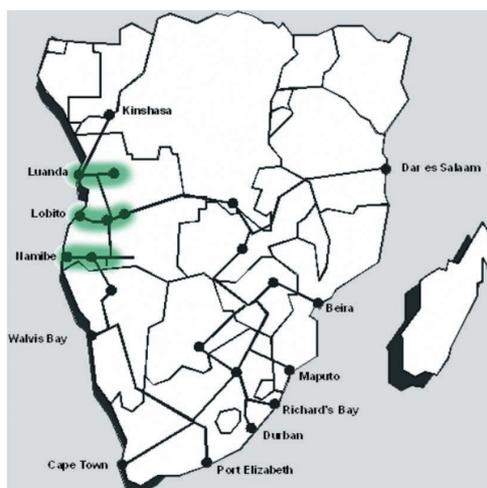
Para além de um entrave ao desenvolvimento económico do País, a obsolescência do aeroporto 4 de Fevereiro é, também, um sério obstáculo ao desenvolvimento do turismo em Angola, na exacta medida em que as condições de operacionalidade e de conforto são de extrema debilidade. Trata-se, indiscutivelmente, de um investimento a priorizar.



TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O transporte ferroviário desempenhou, historicamente, um papel fundamental na dinamização da actividade económica nacional. Os tempos, certamente, mudaram. Contudo ao transporte ferroviário continua, em Angola, reservado um papel fundamental, em particular no que respeita à inserção competitiva de Angola no espaço regional em que se integra.

Mapa 16 • Programa de Acção Imediata para a Manutenção e Recuperação da Capacidade Operativa das Linhas dos Caminhos-de-Ferro



Fonte • Ministério dos Transportes de Angola.

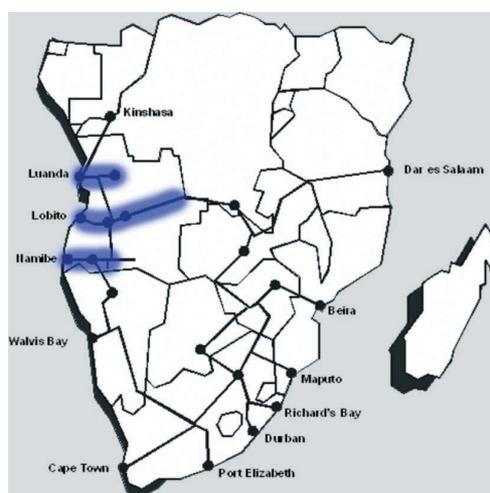
Com efeito, o próprio conceito de corredor de transporte, *stricto sensu*, e de corredor de desenvolvimento, *lato sensu*, são tributários da interligação transnacional de redes ferroviárias. Consciente da magnitude do desafio que se coloca a Angola, o Ministério dos Transportes elaborou um ambicioso programa de desenvolvimento do transporte ferroviário assente em quatro fases, a saber: Fase I: Programa de Acção Imediato para a Manutenção e Recuperação da Capacidade Operativa das Linhas de Caminho-de-Ferro;

Fase II: Manutenção e Melhoramento da Rede de Caminho de Ferro; Fase III: Expansão Endógena da Rede; Fase IV: Expansão Externa da Rede. Este programa afirma-se da maior importância atento o estado actual do sistema ferroviário Angolano.

Com efeito, a rede ferroviária de Angola, composta por três linhas, por onde circularam no ano passado 3,8 milhões de passageiros e 220 mil toneladas de mercadorias, tem actualmente em exploração apenas um terço dos seus 2.719 quilómetros. A rede em exploração conta apenas com 852 quilómetros, o que corresponde a 31,3% do total das linhas ferroviárias do país.

A longa paralisação dos caminhos-de-ferro provocada pelo conflito armado em que o País esteve mergulhado e a falta de manutenção das linhas ferroviárias são as causas apontadas para a actual situação. Angola possui apenas três linhas ferroviárias, que não estão ligadas entre si e partem todas do litoral para o interior.

Mapa 17 • FASE II – Modernização e Melhoramento da Rede dos Caminhos-de-ferro



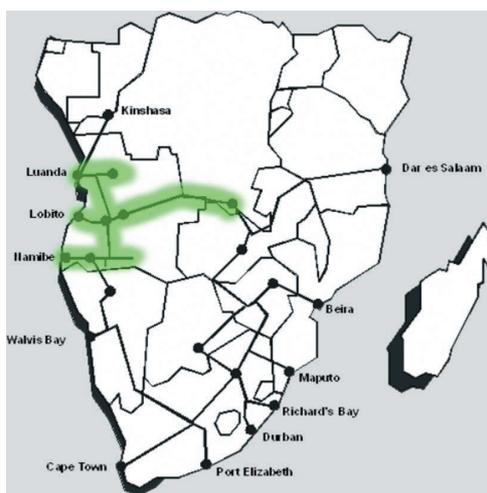
Fonte • Ministério dos Transportes de Angola.

A mais importante é o Caminho-de-ferro de Benguela (CFB), que tem uma extensão de 1.333 quilómetros e liga a cidade do Lobito, na costa atlântica, a Luau, na província do Moxico, junto à fronteira leste, atravessando o País.

Esta importante via, um dos principais factores de desenvolvimento do País antes da independência, tem apenas a funcionar as ligações Lobito /Benguela/Cubal (246 quilómetros) e Huambo/Calenga (181 quilómetros).

Nos últimos anos têm estado a decorrer os trabalhos de reabilitação do CFB, prevendo-se que nos próximos meses fique concluída a ligação Cubal/Calenga, o que permitirá a ligação ferroviária entre Lobito e Huambo.

**Mapa 18 • FASE III – Expansão da Rede dos Caminhos-de-ferro
(dentro de Angola; Conexões às Linhas Ferroviárias Existentes)**



Fonte • Ministério dos Transportes de Angola.

No final de 2006 deverá estar concluída a reabilitação do troço entre Huambo e Cuito, capital da província do Bié, cuja desminagem foi recentemente concluída.

A ligação entre Huambo, Cuito e Luau está abandonada há muitos anos devido à falta de segurança provocada pelo conflito militar em Angola.

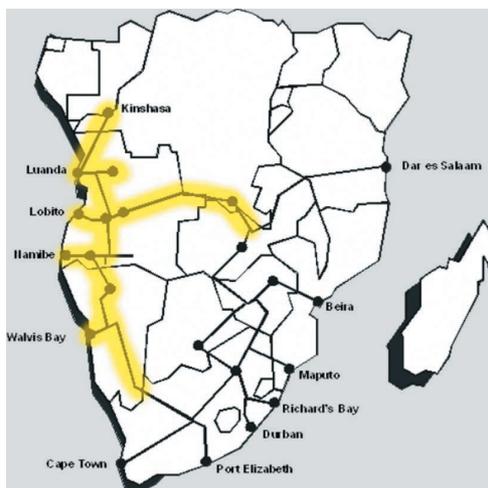
Na região sul, encontra-se o Caminho de Ferro de Moçâmedes (CFM), que parte da cidade do Namibe, capital da província com o mesmo nome, e termina em Menongue, capital provincial do Kuando Kubango, numa extensão total de 907 quilómetros, incluindo os ramais que ligam às antigas zonas mineiras da Jamba e Kassinga.

O CFM tem actualmente a funcionar apenas a ligação entre Namibe e Matala, numa extensão de 425 quilómetros, estando há muitos anos abandonada a ligação entre a Matala e Menongue.

A terceira linha é o Caminho-de-ferro de Luanda (CFL), com uma extensão de 479 quilómetros, que liga a capital do país à cidade de Malange. Nesta linha, os comboios apenas circulam actualmente entre a Estação dos Musseques, junto ao Porto de Luanda, e Zenza do Itombe, seguindo depois por um ramal até ao Dondo, na província do Kuanza Norte. A ligação de Zenza do Itombe a Malange está abandonada há vários anos.

Na próxima década, o Governo Angolano, além da reabilitação das vias ferroviárias existentes, pretende construir novas linhas que permitam interligar as actuais e fazer a ligação com os países vizinhos.

Mapa 19 • FASE IV – Expansão da Rede dos Caminhos-de-ferro (Conexões Transfronteiriças)



Fonte • Ministério dos Transportes de Angola,

O Projecto do Sistema Ferroviário Integrado de Angola, orçado em 4,1 mil milhões de dólares (3,4 mil milhões de euros), prevê três ligações à República Democrática do Congo, duas à Namíbia e uma à Zâmbia.

Exemplo deste mesmo conceito é a recentemente publicitada ligação férrea entre Cabinda e Luanda. Trata-se de uma linha férrea cobrindo uma extensão de 480 Km, ligando Luanda à província de Cabinda, projecto este já aprovado pelo Conselho de Ministros da SADC.

O projecto em causa inclui a reabilitação e modernização das três linhas ferroviárias actualmente existentes em Angola (Luanda, Benguela e Namibe/Moçâmedes). Trata-se de um projecto que permitirá a circulação de pessoas e mercadorias da Região Austral para a África Central, afirmando-se, portanto, como um activo para o potencial investidor em Angola, na exacta medida em que facilita o acesso ao mercado regional Centro-Africano.

O Sistema Ferroviário Integrado de Angola insere-se num “pacote” mais vasto de medidas de política orientadas para a modernização do sector, de entre as quais salientamos:

1. Definição das intervenções de carácter imediato;
2. Interligação das linhas existentes numa lógica de rede;
3. Prolongamento das linhas de Luanda e de Benguela para a região das Lundas;
4. Saneamento e reestruturação das empresas ferroviárias;
5. No âmbito da criação dos Institutos Públicos, estabelecimento de competências no domínio da tutela do transporte ferroviário ao nível legal e regulamentar;
6. Revisão da legislação sobre transporte ferroviário, de forma a adaptá-la às normas da SADC.



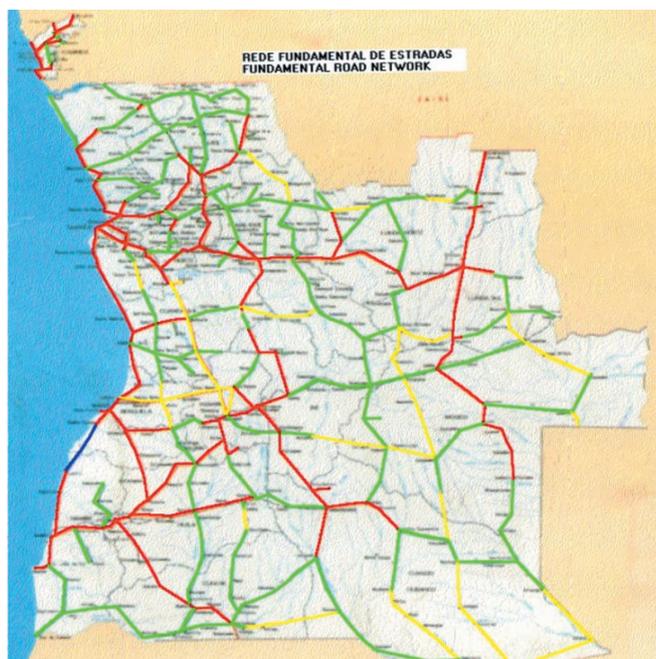
TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

Angola contará, nos próximos anos, com a linha de crédito do **EXXIMBANK**, operacionalizada após prolongado processo negocial entre a República de Angola e a República Popular da China, para **repor e estender parte significativa da sua rede rodoviária**.

Trata-se de um investimento indispensável para a redinamização da economia Angolana, numa dupla perspectiva de potenciação de sectores tradicionais (i.e. indústrias extractivas) e de desenclavização económica e territorial.

A cooperação China-Angola, consubstanciada do ponto de vista operacional na já referida linha de crédito do EXXIMBANK, financiará algumas das mais importantes obras de reposição de infraestruturas rodoviárias, de entre elas avultando a obra de reabilitação definitiva da **estrada Kifangondo-Caxito-Uige-Ngage, a qual orça em USD 211 milhões**.

Mapa 20 • Rede Fundamental de Estradas



Fonte • Ministério dos Transportes de Angola

[Sector dos Transportes: Perspectivas de Desenvolvimento]

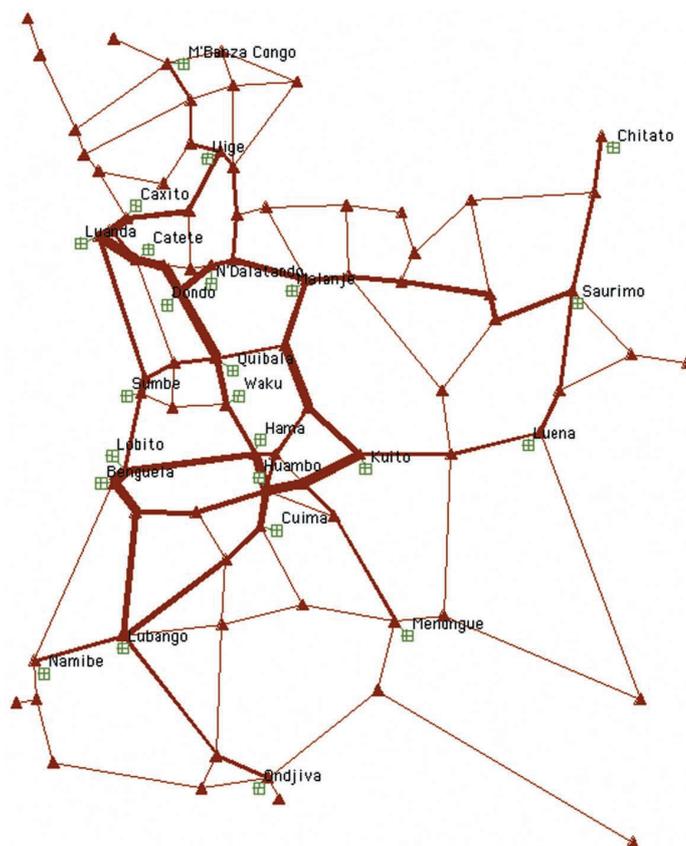
MACRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

Até agora considerada a mais importante obra enquadrada no financiamento da China, o empreendimento faz parte do programa executivo de reabilitação de infraestruturas rodoviárias, aprovado recentemente pelo Governo.

A empreitada, a ser executada em 27 meses, compreende uma extensão de 371 quilómetros. A estrada terá 8 metros e 20 centímetros de largura, sendo seis metros e vinte de faixa de rodagem e um metro de berma para cada um dos lados. Para além da estrada, vão ser também reabilitadas todas as pontes e passagens hidráulicas ao longo dos troços. Serão reabilitadas ou construídas no total 12 pontes.

Esta empreitada é de transcendente importância porque liga três províncias (Luanda, Bengo e Uíje) e é um corredor fundamental para a economia do país. É também a primeira grande obra a ser financiada ao abrigo da linha de crédito do EXXIMBANK, representando um importante sinal para os agentes económicos, na exacta medida em que se afirma como um primeiro passo para a indispensável reposição de infraestruturas de apoio à actividade económica, tão necessárias à afirmação do sistema logístico nacional.

Mapa 21 • Grafo da Rede Fundamental de Estradas





CAP_4

MICRO-ESTRUTURA DA LOGÍSTICA EM ANGOLA

BREVE DIAGNÓSTICO

A situação actual da distribuição e logística em Angola pode caracterizar-se, em traços gerais, da seguinte forma:

- Precariedade na garantia do abastecimento;*
- Instabilidade e aumentos injustificados e excessivos nos preços dos produtos essenciais;*
- Controlo do comércio de produtos essenciais por 4 a 5 grupos empresariais privados, alastrando-se este controlo desde a importação até a formas directas e indirectas de retalho.*

Ao longo dos últimos 15 anos no Sector do Comércio, em geral, e da Distribuição e Logística, em particular, são bem visíveis algumas constatações que, necessariamente, não deixarão de enformar a política sectorial no médio e longo-prazo:

- O Estado não deve alhear-se do comportamento dos agentes e operadores económicos, sob o pretexto da livre iniciativa privada e do sector configurar uma das áreas consideradas livres da intervenção do Estado;

Com efeito, no mundo ocidental, fortemente determinado pelo neo-liberalismo, o Estado intervém com frequência, sempre que a actuação dos agentes económicos coloca em causa a concorrência, a prática de preços dominantes e a distorção de regras fundamentais de organização do comércio, estando sempre assegurada a existência de reservas estratégicas de produtos e serviços básicos.

- No contexto estrutural e organizacional que caracteriza o funcionamento da actual rede de distribuição e logística, os operadores e as estruturas comerciais existentes não desenvolvem um papel activo suficiente que contribua para a modernização da rede comercial, centrando a sua acção no lucro imediato e a qualquer preço, desrespeitando os mais elementares direitos dos cidadãos, praticando preços especulativos, operando sem condições de higiene e com um atendimento cada vez mais próximo do passado.

A dimensão da rede comercial é insuficiente, sendo actualmente menor do que a existente em 1974, situação fortemente agravada pelo forte crescimento populacional.

- Em simultâneo à fracassada experiência da 1.ª fase do EAA, assistimos nos últimos anos a uma elevada concentração do negócio da importação nas mãos de 4 a 5 importadores, com taxas de domínio que chegam próximo dos 100%, controlando a totalidade do comércio de produtos importados;
- Por outro lado, o peso dos produtos importados no consumo final tem continuado a crescer (74% sem o milho e a mandioca nacionais) em detrimento de produtos de origem interna e sem que haja qualquer interesse desses operadores na revitalização da produção nacional;
- À medida que o sector formal do comércio repassa para a economia as suas fragilidades, o sector informal vai ganhando espessura e envolvimento, com gravíssimas consequências de toda a ordem: política, social, fiscal e económica, proliferando as práticas informais;
- Pese embora o facto de ocorrer uma razoável circulação mercantil, os produtos essenciais chegam ao consumidor final a preços especulativos, sujeitos a alterações constantes, sem qualquer qualidade, frequentemente fora do prazo e com práticas de comercialização degradantes.

O Programa Geral do Governo para o biénio 2005/2006 carrega consigo um conjunto de objectivos enquadrados na necessidade do desenvolvimento do comércio, na base de relações comerciais estáveis, consolidação da iniciativa privada, defesa do consumidor e da concorrência e garantia de qualidade dos bens e serviços comercializados.

A concretização das metas de crescimento real de 10.9% e de 11.4% para o Sector do Comércio, respectivamente para os anos de 2005 e 2006, só será possível com a plena realização dos objectivos

consignados na Agenda Social do Governo e estes, por seu turno, só serão atingidos com a remoção dos obstáculos já identificados no início deste capítulo.

Nesta breve caracterização da situação actual do sector em Angola, abordaremos mais pormenorizadamente duas realidades que, pela sua relevância, merecem caracterização mais detalhada: o **comércio informal e o comércio rural** e a forma como ambas as actividades se integram no sistema logístico nacional.

COMÉRCIO INFORMAL: UMA HERANÇA DA GUERRA

O sector informal continua a dispor de importante peso relativo na economia nacional. Trata-se de uma realidade característica de países em situação de pós conflito, como é o caso de Angola. O sector do comércio, por razões que se compreendem, foi e é particularmente premiável à informalização da actividade.

Em Angola, o comércio informal surge como consequência da acção conjugada de alguns factos importantes:

1. Indisponibilidade de bens de origem local;
2. Inexistência de uma rede comercial capaz de relacionar procura e oferta;
3. Incapacidade de gestão racional, eficiente e eficaz das importações.

Estes três factores conduziram o País a um círculo vicioso alimentado, também, pela pobreza que empurrou milhares de Angolanos para o comércio informal como alternativa de sobrevivência.

Importa, desde logo, referir que o comércio informal não é, em Angola, um segmento do sector marginal que deve ser combatido, mas antes um sector que carece de organização e de enquadramento adequado, sob pena de, ao reprimi-lo de forma indiscriminada, contribuir para a desestabilização da malha social, situação extraordinariamente perigosa numa fase, ainda, de consolidação da paz e democracia.

O comércio informal em Angola (como em muitos outros países Africanos) desenvolve-se em três tipos de espaços:

- a. Comércio Ambulante e/ou de Rua;
- b. Mercados Urbanos;
- c. Mercados Rurais.

O **Comércio Ambulante e/ou de Rua** é a actividade comercial a retalho exercida, de forma não sedentária, por indivíduos que transportam mercadorias, quer através dos seus próprios meios, quer

através de veículos, frequentemente de tracção animal, vendendo-as nos locais do seu trânsito, fora dos mercados urbanos e/ou municipais e em locais fixados pelas administrações municipais.



Os **Mercados Urbanos** são os locais fixos ou provisórios onde se realizam operações de compra e venda de produtos a retalho, sendo, normalmente, geridos pelas respectivas administrações municipais, as quais controlam, entre outras actividades, o licenciamento.

Os **Mercados Rurais** correspondem às concentrações de produtos agrícolas, pecuários e artesanais, simples ou manufacturados, provenientes do meio rural com vista à sua comercialização.

O combate à pobreza e à fome em Angola passará, certamente, pela redinamização destes mercados rurais, face visível da rede comercial rural, tradicionalmente de importância fundamental para os equilíbrios sócio-económicos do interior de Angola.

Temos assim um actividade que, em contexto urbano, sustenta percentagem importante da população (em particular jovem) activa, mantendo-a longe de actividades marginais e contribuindo, portanto para alguma estabilidade social, ao passo que em contexto rural, o comércio informal tem permitido a manutenção de uma, certamente débil mas sobrevivente, rede comercial.

Portanto, em Angola abordagens fortemente repressivas do comércio informal acarretariam consequências sociais gravosas, pelo que estamos perante um fenómeno que exige sensibilidade e bom senso na abordagem.

Esta sensibilidade e bom senso, passam por um esforço de integração do comércio informal na economia formal. Mas passa, também, por garantir condições de higiene e de salvaguarda dos direitos dos consumidores, criando, simultaneamente, condições para a afirmação de um sector comercial moderno e competitivo, ao serviço dos interesses dos consumidores.

O Decreto 29/00, de 2 de Junho, que regulamenta o exercício da actividade comercial e de prestação de serviços mercantis constitui um primeiro subsídio para o lançamento de uma nova era no sector.

Paralelamente, o Ministério do Comércio tem realizado um esforço apreciável no sentido de sensibilização dos agentes do sector, nomeadamente através de amplas campanhas de sensibilização junto dos comerciantes, dando a conhecer a necessidade de aplicação rigorosa da política, estratégia e legislação comercial aprovada pelo Governo, visando a desburocratização, simplificação, facilitação, especialização e modernização do sistema de licenciamento, organização e gestão do cadastro comercial, com vista a:

- a. Uniformizar o alvará comercial, o cartão do feirante, cartão de vendedor ambulante e do agente do comércio precário, em todo o território comercial;
- b. Abolir progressivamente o comércio de rua, de esquina e dos mercados informais, procedendo à integração dos respectivos agentes na economia formal.



COMÉRCIO RURAL

O comércio rural encerra em si a chave da segurança alimentar, bem como da redinamização da economia nacional. Neste sentido, o comércio rural alicerçado na agricultura familiar e camponesa terá, certamente, um papel importante no sistema logístico global que Angola está a construir, na exacta medida em que por aqui passará a capacidade de abastecimento dos aglomerados urbanos em produtos frescos e perecíveis.

Temos, portanto, que ao comércio rural está reservado um duplo papel, particularmente dinâmico, de elevação dos actuais níveis de segurança alimentar, conjugado com uma contribuição para o abastecimento das cidades em produtos frescos.

A integração do comércio rural nas redes comerciais globais e no sistema logístico que o alavancará é, assim, preocupação central da acção governativa nessa matéria.

Neste sentido, o Governo, através da Direcção Nacional do Comércio Interno, desenhou uma **estratégia visando a promoção e desenvolvimento do comércio para reactivação da Economia Rural** que assume os seguintes **objectivos**:

1. Reactivação e reinstalação do comerciante no campo;
2. Recuperação/implementação de vias de acesso/estradas;
3. Distribuição, comercialização e abastecimento de produtos essenciais à economia rural;
4. Remonetização da economia rural;
5. Promoção do regresso, fixação, organização e envolvimento das populações sobretudo do camponês ou agricultor tradicional, nas actividades de produção agro-pecuária, visando a elevação dos níveis de segurança alimentar e a redução dos índices de pobreza extrema;
6. Estabelecimento do preço mínimo de referência dos produtos agro-pecuários e estabilização de preços;
7. Financiamento da construção e manutenção de estabelecimentos comerciais;
8. Fomento e diversificação das exportações.

Este programa parte de um entendimento do papel a ser desempenhado pelo Estado no âmbito do comércio rural, competindo-lhe promover e desenvolver políticas de fomento e desenvolvimento agrícola e implantação de redes comerciais, através de programas que induzam o camponês, o empresário agrícola, os pequenos industriais, o comerciante rural e outros actores sociais a estabelecerem-se no meio rural ou cada vez mais próximo dele. Este papel deve ser desenvolvido por duas vias:

Directa

- Desminagem e protecção das zonas potencialmente agrícolas e estratégicas do ponto de vista agro-pecuário;
- Promoção dos serviços públicos, designadamente a saúde, educação, serviços administrativos, segurança, energia, água, instituições financeiras, etc.;
- Reabilitação, reconstrução e/ou construção de infraestruturas de transporte que promovam a mobilidade e acessibilidade local;
- Reabilitação, reconstrução e/ou construção de Mercados Abastecedores nas zonas urbanas; mercados rurais nas zonas rurais (desprovidas de rede comercial); Silos e Armazéns de conservação nas zonas rurais.

Indirecta

- Criação e promoção de incentivos fiscais e financeiros para reabilitação e construção de estabelecimentos comerciais, de armazenamento, de beneficiação ou conservação e de venda a retalho;
- Criação e promoção de incentivos fiscais e financeiros para aquisição, por parte de comerciantes, de mercadorias específicas necessárias ao escoamento da produção agro-pecuária do campo para os mercados de consumo ou centros urbanos.

Esta estratégia de promoção do comércio rural assenta numa lógica de implementação que abraça acções de curto e médio-prazos.

Curto-Prazo

- Aquisição de factores de produção afectáveis ao meio rural (instrumentos de trabalho, ferramentas, fertilizantes, sementes, pesticidas, pequenos equipamentos de transformação primária e meios de transporte de carga);
- Recuperação e/ou construção de infraestruturas comerciais no meio rural (mercados rurais, lojas tradicionais, comércio precário, armazéns, silos, pequenas unidades agro-industriais);
- Abastecimento em bens de consumo essenciais e específicos das populações rurais;
- Criação de Mercados Abastecedores nas principais entradas dos Grandes Centros de Consumo.

Médio-Prazo

O Estado deverá continuar a realizar intervenções directas traduzidas na construção das infraestruturas necessárias para garantir uma integração económica interna e facilitar o escoamento das produções directas e, ainda, através duma intervenção dos organismos de coordenação económica na estabilização dos preços e na definição de políticas de promoção activa do comércio rural.

Por outro lado é necessária a expansão do sistema bancário nacional, fazendo chegar o mesmo às zonas rurais e atender às necessidades específicas do comerciante rural, o qual, muitas vezes, exerce o papel de banqueiro e financiador, a nível comunitário, proporcionando, deste modo, ao camponês os factores e meios de produção, bem como os bens de consumo.

Este conjunto integrado de acções visa atingir um conjunto de **resultados gerais**, que passamos a enunciar:

- a. Aumento da produção agro-pecuária e redução dos índices de pobreza e de fome;
- b. Reposição e ampliação da rede de comércio no meio rural;
- c. Remonetização da economia rural;
- d. Desanuviamiento dos centros urbanos;
- e. Instalação do comerciante rural ao nível comunitário;
- f. Escoamento de produtos agro-pecuários excedentários do campo e das zonas de produção para os mercados de consumo e centros urbanos;
- g. Fixação das populações (comerciantes, camponeses e/ou produtores, profissionais dos sectores da educação e saúde, técnicos médios e superiores, etc.) nas zonas rurais;
- h. Implementação de mercados abastecedores nos grandes centros urbanos e de consumo, como potenciais organizadores e disciplinadores do sistema comercial.

O ENQUADRAMENTO DA ACTIVIDADE COMERCIAL EM ANGOLA: A NOVA LEI DO COMÉRCIO

O Sector do Comércio constitui um elemento fundamental da configuração da estrutura económica moderna, resultando evidente a sua participação destacada na criação de Empresas e de Empregos. Porém o seu papel não é simplesmente económico mas também, desempenha uma importante função na estruturação territorial e populacional da sociedade.

Em Angola, não obstante o facto de existir legislação abundante que regula e disciplina a actividade comercial, o que representa uma conquista assinalável e substancial, o Sector do Comércio encontra-se ainda claramente polarizado entre o pequeno comercio de carácter tradicional (maioritariamente informal) e as grandes superfícies e grupos comerciais, com um elevado número de agentes comerciais não claramente identificados segundo a classificação em vigor, sendo necessário corrigir esta situação para se obter maior aproximação, criar sinergias e a convergência de todos os tipos de comércio, garantindo-se, assim, o alcance dos objectivos do processo de modernização.

Esta preocupação está no centro da discussão em torno da **Lei Nacional do Comércio**, de momento ainda em **versão preliminar de ante-projecto**. Todavia, apesar de ser um documento ainda em fase de discussão pública, o ante-projecto avança com algumas das principais tendências futuras, estando, em particular, em linha com o espírito de liberalização do comércio que o País tem estado a apreender em sede da Organização Mundial de Comércio.

O ante-projecto de Lei Nacional do Comércio assenta numa **tipologia de actividades comerciais**, tipologia esta que abarca os seguintes conceitos:

- 1. Comércio por Grosso** – actividade comercial que consiste na aquisição de produtos aos importadores e/ou a produtores e na sua venda por grosso ou atacado, realizando-se em instalações adequadas à natureza dos produtos ou bens a comercializar, não efectuando venda ao público consumidor;
- 2. Comércio a Retalho** – actividade comercial que consiste na aquisição de produtos do seu ramo de actividade e venda directa aos consumidores em estabelecimentos apropriados ou em lugares fixos e permanentes de mercado;
- 3. Comércio Geral** – exercício de actividade comercial sem obediência ao princípio de especialização;
- 4. Comércio Precário** – exercício da actividade comercial em estabelecimentos de construção não convencional, nas zonas rurais ou suburbanas;
- 5. Prestação de Serviços Mercantis** – actividade através da qual uma das partes se obriga a proporcionar a outra, certo resultado do seu trabalho intelectual ou manual, mediante retribuição;
- 6. Comércio Feirante** – actividade comercial a retalho exercida de forma não sedentária, em mercados descobertos ou em instalações não fixas ao solo de maneira estável em mercados cobertos;

- 7. Comércio Ambulante** – actividade comercial a retalho exercida de forma não sedentária, por indivíduos que transportam as mercadorias e as vendem nos locais do seu trânsito, fora dos mercados urbanos ou municipais e em locais fixados pelas Administrações Municipais;
- 8. Comércio de Representação** – actividade que consiste na realização de actos de comércio mediante mandato, em nome de uma ou mais entidades nacionais ou estrangeiras, não efectuando vendas ao público consumidor;
- 9. Exportação** – actividade comercial que consiste na venda ou colocação no estrangeiro de produtos nacionais ou nacionalizados;
- 10. Importação** – actividade comercial que consiste na aquisição de produtos no mercado externo destinados ao consumo interno ou a reexportação;
- 11. Franchising** – actividade comercial que se efectua com base num acordo ou contrato pelo qual uma Empresa, denominada franqueadora, cede a outra, denominada franqueada, o direito a exploração de um sistema próprio de comercialização de produtos ou serviços.

O ante-projecto de Nova Lei Nacional do Comércio propõe, de seguida, uma tipologia de **modalidades de promoção de vendas**, assente em características particulares e de conteúdo específico:

- a. Venda Multi-nível** – constitui uma forma especial de comércio em que um fabricante ou comerciante grossista vende os seus produtos ou serviços ao consumidor final através de uma rede de comerciantes ou agentes distribuidores independentes, mas coordenados dentro de uma mesma rede comercial, e cujos benefícios económicos se obtêm mediante uma única margem sobre o preço da venda ao público;
- b. Venda em Saldo** – toda a venda de bens a retalho em estabelecimentos comerciais praticada em fins de estação, tendo por objectivo a renovação das existências por escoamento acelerado com redução de preços;
- c. Venda com Recompensa** – aquela em que o comerciante utiliza concursos, sorteios, ofertas, vales, prémios ou similares, vinculados à oferta, promoção ou venda de determinados artigos;
- d. Venda em Liquidação** – a venda de bens que, apresentando um carácter excepcional e sendo acompanhada ou precedida de anuncio público se destine ao escoamento acelerado com redução de preços da totalidade ou de parte das existências do estabelecimento resultante da ocorrência de um dos seguintes casos:
- Venda efectuada em cumprimento de uma decisão Judicial;
 - Cessação, total ou parcial da actividade comercial;
 - Mudança de ramo;
 - Trespasse ou cessão de exploração do estabelecimento comercial;
 - Realização de obras que, pela sua natureza, impliquem a liquidação, total ou parcial das existências;
 - Danos provocados, no todo ou em parte das existências, por motivos de força maior;
 - Ocorrência de entraves importantes à actividade comercial.

Outra dimensão importante da actividade comercial é a tipificação das **modalidades de venda** e das características de que as mesmas se podem revestir, do ponto de vista legal e regulamentar:

- i. Cash And Carry** – sistema de venda por grosso que utiliza o método de venda em serviço livre;
- ii. Loja de Conveniência** – o estabelecimento de venda ao público que reúna, conjuntamente os seguintes requisitos:
 - Possua uma área útil igual ou inferior à 100 m²;
 - Tenha um horário de funcionamento de pelo menos 18 horas por dia;
 - Distribua a sua oferta de forma equilibrada, entre os produtos de alimentação e utilidade domésticas, livros, jornais, revistas, discos, vídeos, brinquedos, presentes e artigos vários.
- iii. Comércio Electrónico** – É uma forma de comércio à distância, que utiliza como ferramenta principal os meios informáticos e tem como objectivo principal prestar um melhor serviço ao consumidor;
- iv. Tele-venda** – toda a modalidade de venda realizada por canais televisivos, com vista ao fornecimento de produtos ou a prestação de serviços;
- v. Certames Comerciais** – as manifestações de carácter comercial que tenham por objecto a exposição, difusão e promoção comercial de bens e ou serviços, facilitar a aproximação entre a oferta e a procura que conduza à realização de transacções comerciais e potenciar a transparência do mercado. Com prévia autorização da entidade competente em matéria de certames comerciais, podem levar-se a cabo vendas directas durante a sua realização.

Por último, importa clarificar o entendimento que o ante-projecto de Lei Nacional de Comércio confere ao conceito de vendas especiais:

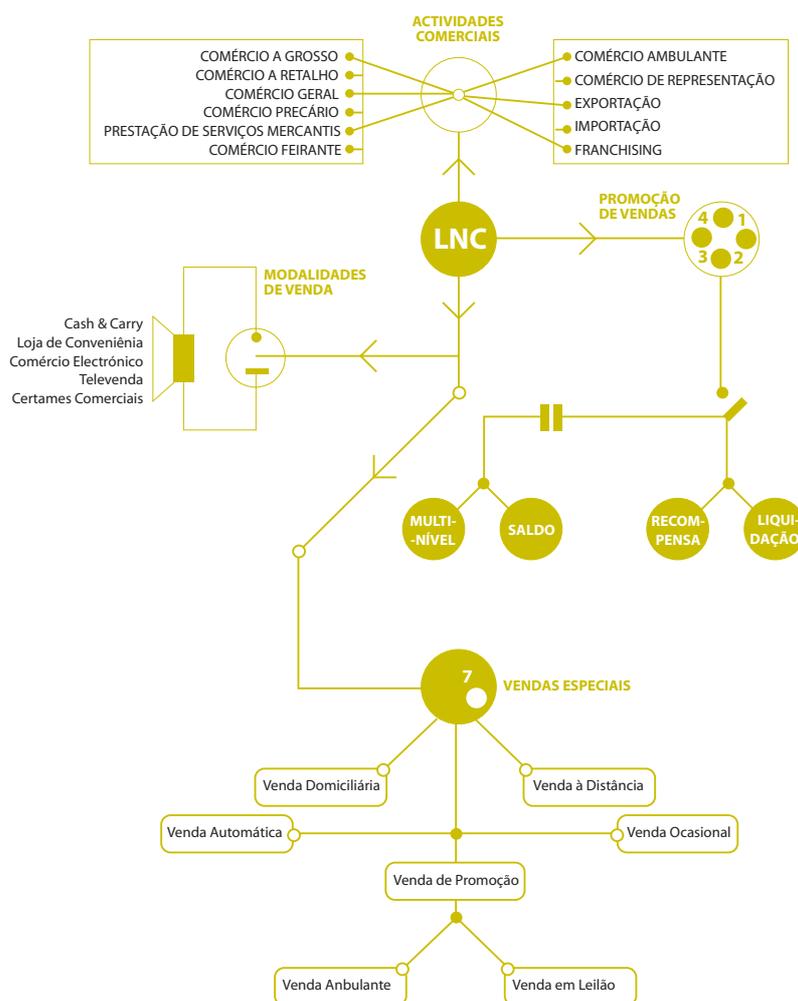
- A. Venda Domiciliária** – venda realizada profissionalmente mediante a visita do vendedor ou de seus empregados ou agentes para oferecer os produtos ou serviços no lugar designado pelo consumidor ou possível comprador;
- B. Venda à Distância** – aquela em que o vendedor efectua a oferta através de algum meio de comunicação, solicitando que os compradores formulem pedidos através do mesmo meio ou de outro qualquer, assim como, no geral, qualquer tipo de venda que não obrigue a reunião física de vendedor e comprador;
- C. Venda Automática** – É venda automática a forma de distribuição comercial retalhista na qual se põe à disposição do consumidor o produto ou serviço para que este o adquira mediante o accionamento de qualquer tipo de mecanismo e prévio pagamento da sua importância;
- D. Venda Ocasional** – aquela que se realiza por um período inferior a um mês, com ou sem leilão, em estabelecimento ou locais que não estejam destinados, com carácter permanente e habitual, a actividade comercial e que não constitua venda ambulante;
- E. Venda de Promoção** – aquela que tem por finalidade dar a conhecer o novo produto ou artigo, ou conseguir o aumento de venda dos existentes, ou ainda desenvolvimento de um ou vários estabelecimentos, mediante a oferta de um artigo ou grupo de artigos homogéneos;

F. Venda Ambulante – realizada por comerciantes, fora de um estabelecimento comercial permanente, de forma habitual, ocasional, periódica ou continuada, nos perímetros ou locais devidamente autorizados, em instalações comerciais desmontáveis ou transportáveis, incluindo roulotes.

G. Venda em Leilão – consiste em propôr, publica e irrevogavelmente, a venda de bem a favor de quem ofereça, mediante o sistema de lanços e dentro do prazo concedido para o efeito, o preço mais alto a partir de um mínimo inicialmente fixado ou mediante ofertas descendentes efectuadas no percurso do próprio ano.

A articulação destes diferentes conceitos permite a formulação de um quadro conceptual da actividade comercial em Angola, à luz do ante-projecto de Lei Nacional do Comércio.

**Diagrama 3• Quadro Conceptual da Actividade Comercial
Ante-Projecto de Lei Nacional do Comércio**



OS AGENTES COMERCIAIS

Em Angola, os agentes comerciais, de acordo com o ante-projecto em discussão, são classificados em função da actividade comercial que exercem:

1. Comércio por Grosso
2. Comércio a Retalho
3. Comércio Misto
4. Comércio de Representação

Tabela 3• Agentes Comerciais: Acesso ao Exercício da Actividade

Actividade Comercial	Comércio por Grosso	Comércio a Retalho	Comércio Misto	Comércio de Representação
Produtor	■		■	
Exportador	■		■	
Importador	■		■	
Grossista	■		■	
Retalhista			■	
Agente a Título Precário		■	■	
Vendedor Ambulante		■	■	
Feirante		■	■	
Agente de Comércio Misto			■	
Representante Comercial				■
Concessionário				■

Adicionalmente são tipificados outros três tipos de agente, a saber: prestador de serviços mercantis, agente multimédia e caixeiro viajante:

- a. Agente de Prestação de serviços mercantis** – toda a pessoa que exerce e se obriga a proporcionar a outrem certo resultado do seu trabalho intelectual ou manual, mediante retribuição;
- b. Agente Multimédia** – aquele que vende os seus produtos ou serviços ao consumidor final através de uma rede de comerciantes ou agentes distribuidores independentes;
- c. Caixeiro Viajante** – aquele que por meio de catálogos, cartas, avisos, circulares ou quaisquer documentos análogos, sob autorização e envio do comerciante a localidade inversa daquela em que tiver o seu domicílio realiza operações do seu comércio.

O LICENCIAMENTO DO COMÉRCIO EM ANGOLA

A Lei base, em vigor, do licenciamento da actividade comercial e de prestação dos serviços mercantis (Decreto 29/2000 de 2 de Junho) consagra o exercício das seguintes actividades:

- Comércio Geral
- Comércio Feirante
- Comércio Misto
- Vendedor de Mercado Urbano e Rural
- Comércio por Grosso e a Retalho
- Importação e Exportação
- Comércio Precário
- Prestação de Serviços Mercantis
- Comércio Ambulante
- Comércio de Representação

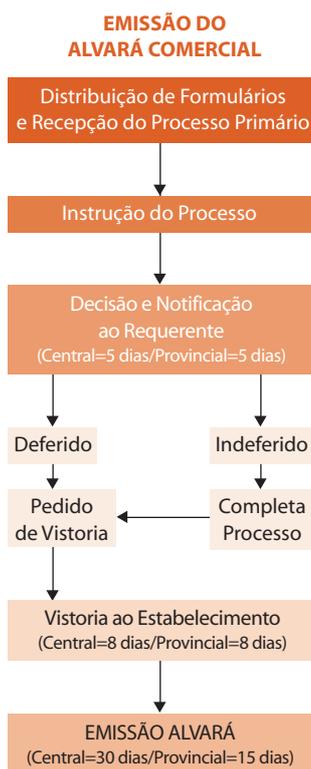
Assumidamente, são objectivos do sistema de licenciamento simplificar, modernizar, desburocratizar, facilitar e uniformizar procedimentos e mecanismos.

Dentro destes conjunto de princípios, estabilizou o Ministério do Comércio a tipologia de documentação requerida pelo processo de licenciamento da actividade comercial, i.e. obtenção do correspondente alvará:

Tabela 4 • Licenciamento da Actividade Comercial: Tipologia Documental

	Pessoa Singular	Pessoa Colectiva	Licenciamento	Renovação do Alvará
Pessoa Singular ou Comerciante em Nome Individual	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modelo SILAC- DNCI- 001 (Pedido de Emissão do Alvará Comercial) 2. Certificado do Registo Comercial 3. Parecer Fundamentado sobre o interesse económico e social, emitido pela autoridade administrativa local 4. Certidão do Registo ou Documento Comprobativo da Matricula Definitiva 5. Fotocópia do Cartão de Contribuinte 			
Pessoa Colectiva ou Sociedade		<ol style="list-style-type: none"> 1. Modelo SILAC- DNCI- 001 (Pedido de Emissão do Alvará Comercial) 2. Escritura Pública da Sociedade 3. Fotocópia do Cartão de Contribuinte 4. Certidão do Registo ou Documento Comprobativo da Matricula Definitiva 5. Certificado do Registo Comercial dos Sócios/Accionistas 6. Parecer Fundamentado sobre o interesse económico e social, emitido pela autoridade administrativa local 		
Licenciamento das Finalidades ou Sucursais			<ol style="list-style-type: none"> 1. Fotocópia do Alvará Comercial 2. Fotocópia do Cartão de Contribuinte 3. Localização e Características do Estabelecimento Comercial 	
Renovação do Alvará Comercial				<ol style="list-style-type: none"> 1. Fotocópia do Alvará Comercial 2. Fotocópia do Cartão de Contribuinte 3. Localização e Características do Estabelecimento Comercial 4. Fotocópia da Escritura Pública 5. Procuração quando haja intervenção do procurado

Assente nesta tipologia documental, desenvolve-se um conjunto de procedimentos, tendo em vista a obtenção de alvará comercial.



A realização de vistorias, destinadas a aferir a conformidade da infraestrutura destinada ao exercício da actividade comercial e/ou de prestação de serviços mercantis, processa-se da seguinte forma:

1. Obtenção e adequado preenchimento pelo requerente do formulário/modelo SIPVIC-DNCI-004 (Pedido de Vistoria às Instalações Comerciais);
2. Deslocação da Comissão de Vistoria ao estabelecimento, comissão esta que deverá integrar representantes certificados das seguintes instituições:
 - Órgão Licenciador, que a preside;
 - Autoridades Administrativas Locais;
 - Órgãos de Saúde;
 - Serviço de Bombeiros.

Após realização da vistoria, lavrar-se-á competente auto, assinado por todos os componentes da Comissão e pelo Requerente.

Aspecto importante do licenciamento comercial, é a realização dos actos indispensáveis ao correspondente registo cadastral.

O registo de estabelecimentos e actividades comerciais processa-se em sede do designado cadastro comercial, aqui entendido como o ficheiro com informações de identificação e caracterização dos comerciantes e seus estabelecimentos, sua localização, trabalhadores empregues, superfícies de vendas, actividades económicas e comerciais exercidas e outras informações.

O Ministério do Comércio é o órgão competente para o registo de Estabelecimentos e Actividades Comerciais;

No órgão de Registo e Cadastro de Estabelecimentos e Actividades Comerciais, inscrevem-se as pessoas singulares e colectivas que exercem actividade comercial, com a finalidade de se dispor de dados necessários ao conhecimento e avaliação das estruturas comerciais, assim como garantir os direitos dos consumidores;

São obrigatórias ao Registo no Cadastro Comercial as seguintes ocorrências:

- a. A transmissão do estabelecimento comercial por trespasse e a cessão de exploração do estabelecimento;
- b. A alteração do Pacto Social por aumento do Capital, cessão de quota, admissão de novo sócio ou accionista, etc;
- c. A dissolução da Sociedade Comercial;
- d. O encerramento do estabelecimento comercial;
- e. Mudança do titular do Alvará ou outro documento de Licenciamento;
- f. Mudança da firma ou insígnia do estabelecimento.

O CONCEITO DE REDE COMERCIAL EM ANGOLA

De acordo com a legislação aplicável em Angola, por rede comercial entende-se “... o conjunto de infraestruturas classificadas segundo a sua dimensão...”, sendo que esta definição tem implícita uma classificação, a saber:

- Grandes Superfícies Comerciais;
- Mercados Rurais;
- Minimercados;
- Pequenos Estabelecimentos de Venda a Retalho;
- Mercados Abastecedores;
- Estabelecimentos de Prestação de Serviços Mercantis;
- Mercados Urbanos.

As **grandes superfícies comerciais** são entendidas como infraestruturas de comércio por grosso ou a retalho com uma superfície comercial de 200 m² ou o conjunto de estabelecimentos de comércio a retalho e por grosso que, não dispondo daquela área, contínua, integram no mesmo espaço uma área de venda superior a 200m².

Dentro desta definição genérica incluem-se os seguintes estabelecimentos:

- a. Hipermercados:** estabelecimentos de venda a retalho que possuem uma área utilizável para exposição e venda, em regime de auto-serviço, superior a 2.000 m², da qual pelo menos 50% será reservada a produtos alimentares, dispondo de lojas especializadas de venda a retalho e de prestação de serviços, com parque de estacionamento de viaturas e, facultativamente, com estação de serviço automóvel, posto de venda de gasolina, restaurantes e parque de diversão;
- b. Centros Comerciais:** Estabelecimentos que possuem uma área bruta mínima de 500 m² e um número mínimo de seis lojas de venda a retalho e de prestação de serviços mercantis, instalados em comunidade num único edifício ou pisos contínuos e interligados;
- c. Estabelecimentos Comerciais Grossistas:** Infraestruturas onde se realizam actividades de comércio por grosso e que possuem uma área mínima de 300 m²;
- d. Supermercados:** Estabelecimentos de venda ao público que possuem uma área utilizável para a exposição e venda entre 200 e 2.000 m², da qual pelo menos 60% será reservada a produtos alimentares.

A legislação vigente classifica como **minimercados** os estabelecimentos que possuem uma área utilizável para exposição e venda a retalho entre os 100 e 200 m², da qual pelo menos 75% será reservada a produtos alimentares.

Por **mercados abastecedores** entendem-se as unidades destinadas à organização e comercialização por grosso, visando o abastecimento de grandes aglomerados populacionais, fundamentalmente de produtos agro-pecuários e de grande consumo diário. Os mercados abastecedores possuem um carácter polivalente, devendo assegurar progressivamente a comercialização de outros produtos alimentares e a instalação de zonas de serviços complementares de apoio.

Os **mercados urbanos**, são classificados como locais fixos ou provisórios onde se realizam operações de venda de produtos a retalho. Os mercados urbanos podem assumir duas formas, de acordo com a legislação aplicável:

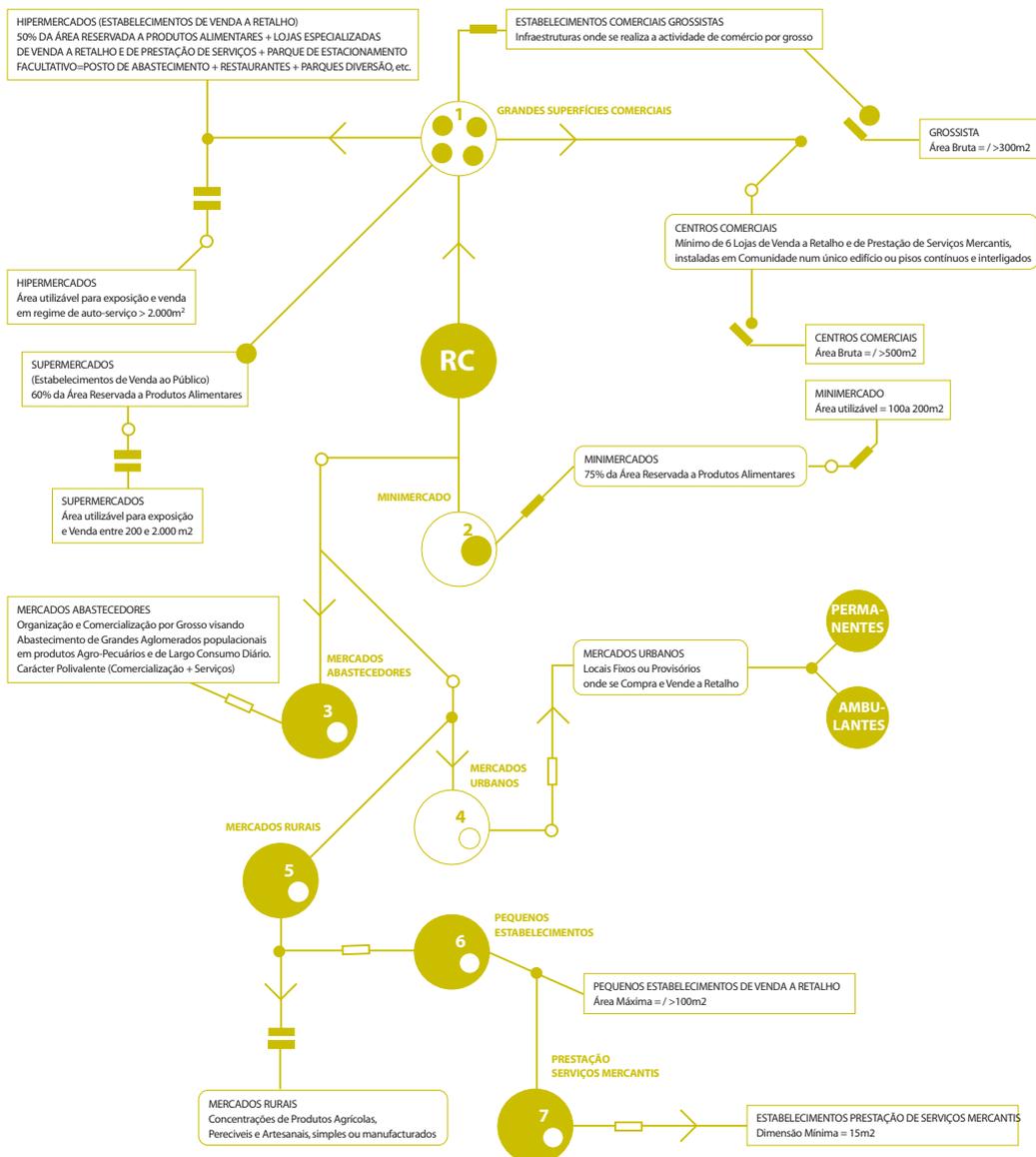
- a. Mercados Permanentes – recintos próprios, demarcados com instalações definitivas e fixas;
- b. Mercados Ambulantes – mercados que não dispõem de instalações próprias.

Por **mercados rurais**, entendem-se as concentrações de produtos agrícolas perecíveis e artesanais, simples ou manufacturados, provenientes do meio rural, com vista à sua comercialização.

Os **pequenos estabelecimentos de venda a retalho** são as infraestruturas de comércio com uma área máxima de 100 m², ao passo que os estabelecimentos de **prestação de serviços mercantis** são aqueles que podem ser agrupados em várias infraestruturas que possuam uma dimensão mínima de 15 m².

Temos, assim, definida a orgânica da rede comercial de Angola, agrupando sete conceitos diferenciados, aos quais correspondem características particulares. Apresentamos seguidamente uma representação gráfica da rede comercial, tal como a mesma surge definida na legislação aplicável na República de Angola.

Diagrama 4 • Rede Comercial Sete Conceitos de Estabelecimento



LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

Este conceito de rede comercial é aprofundado por orientações precisas e particularmente úteis em matéria de localização preferencial de estabelecimentos comerciais.

A tabela que, seguidamente, apresentamos sintetiza as localizações preferenciais, por tipologia de estabelecimento.

Tabela 4 • Localização Geográfica de Estabelecimentos Comerciais

Localizações	Zonas Urbanas	Zonas Suburbanas	Zonas Rurais
Hipermercados	■		
Centros Comerciais	■		
Supermercados	■		
Minimercados	■		
Mercados Municipais Urbanos	■	■	
Comércio Grossista	■	■	
Comércio Precário		■	
Mercados Abastecedores		■	
Comércio Comunitário			■
Mercados Municipais Rurais			■
Pequeno Comércio Agro.			■

Como é natural, esta é uma indicação importante em matéria de licenciamento e que deverá ser tomada em linha de conta na definição de investimentos a realizar em Angola.

O ante-projecto de Lei Nacional do Comércio estatui que ao Ministério do Comércio competirá, após consulta aos Órgãos da Administração Local, regular a distribuição e implantação territorial dos estabelecimentos comerciais tendo em conta a mobilidade, o tráfego, o impacto ambiental e a valorização da função comercial;

Define, também, o Ministério do Comércio enquanto órgão competente para autorização prévia da construção e instalação de estabelecimentos nos solos para uso comercial, ouvidos os pareceres dos Órgãos da Administração Central e Local.

Esta será, certamente, matéria que envolverá ampla discussão pública, na exacta medida em que os Governos Provinciais estarão, por razões evidentes, interessados no exercício desta importante acção regulatória

Todavia, a tendência actual parece apontar para um reforço do papel do Ministério do Comércio em matéria de urbanismo comercial e localização dos estabelecimentos.

MEDIDAS DE CURTO-PRAZO: PRIMEIRA AGENDA PARA O FUTURO

As perspectivas de futuro do sector da distribuição e logística em Angola dependem, fortemente, da capacidade de resposta da economia. Esta por seu turno, se dinâmica, requererá novas e crescentes responsabilidades ao sector da distribuição e logística.

Num sector fortemente pressionado pelo tempo e pela oportunidade, o Governo estabeleceu um pacote de medidas imediatas que importa conhecer, na exacta medida em que configuram uma primeira abordagem ao futuro do sector:

- Assumpção imediata pelo EAA das suas novas tarefas, concentrando-se nos quatro produtos básicos (arroz, açúcar, óleo e sabão), implicando a aceleração do processo de extinção da SOCIANG e da regularização do património envolvido, com a sua integração formal e definitiva no património público, bem como contactos e negociações para a criação de armazéns nas províncias indicadas;
- Negociações com a Banca para a criação da Sociedade de Capital de Risco com o EAA;
- Aceleração da aprovação da legislação enquadradora da actuação dos operadores comerciais;
- Elaboração dos estudos de engenharia, técnicos e de viabilidade inerentes aos diversos projectos a realizar;
- Criação em Luanda do primeiro mercado abastecedor, para enquadrar a actividade dos primeiros 4 Mercados Organizados;
- Identificação, nas principais regiões, das zonas onde serão erigidos os Mercados Abastecedores;
- Levantamento e reorganização dos actuais mercados municipais;
- Revisão dos vários códigos de postura existentes, adaptando o seu conteúdo aos tempos actuais e estendendo a sua implementação a todas as áreas urbanas;
- Negociações com a Banca para o lançamento de um produto financeiro adequado à modernização e expansão da rede comercial;
- Articular com o Ministério da Administração do Território a análise das medidas para tornar mais efectiva e factível a fiscalização da actividade comercial;
- Avançar com os estudos conducentes ao estabelecimento do Sistema de Preços de Garantia e do Sistema de Informação Agrícola.

INSTRUMENTOS DE CONSTRUÇÃO DO FUTURO

A Lei Nacional do Comércio (em fase de ante-projecto) pretende, indiscutivelmente, afirmar-se como ferramenta futura de construção do sistema logístico nacional. Trata-se de um documento estruturante da logística e distribuição em Angola e que já mereceu análise em capítulo anterior.

No plano infraestrutural, os programas de emergência aprovados pelo Governo e as acções financiadas ao abrigo da linha de crédito do EXXIMBANK são instrumentos fundamentais para a reposição das

indispensáveis infraestruturas de apoio à actividade económica. Sobre o quadro actual e futuro das infraestruturas de apoio ao desenvolvimento da logística e distribuição em Angola, também já tivemos oportunidade de nos debruçar.

Importa contudo, relevar uma acção concertada, promovida em sede da Direcção Nacional do Comércio Interno, e que visa a modernização das infraestruturas comerciais.

Trata-se do **Programa de Reabilitação, Construção e Modernização de Infraestruturas Comerciais e de Prestação de Serviços Mercantis, o designado PRORCICOM.**

O PRORCICOM surge como uma tentativa de preenchimento das lacunas criadas pelo conflito politico-militar, o qual induziu um acentuado desequilíbrio entre o crescimento demográfico da população consumidora e a rede comercial e de prestação de serviços mercantis, a qual se caracteriza, ainda, pela destruição, degradação, desmantelamento e desorganização das infraestruturas para o exercício do comércio.

O PRORCICOM prossegue um conjunto de objectivos gerais, de entre os quais destacamos:

1. Promover, mobilizar e incentivar os comerciantes e agentes económicos ao investimento no ramo do comércio, particularmente na reabilitação, construção e modernização da rede comercial e de prestação de serviços mercantis;
2. Contribuir para o fomento da produção nacional, redinamizando o comércio rural e promovendo a remonetarização do mundo rural;
3. Contribuir para a reinstalação e fixação das populações, assalariados e comerciantes nas suas zonas de origem ou de pertença, principalmente nas zonas suburbanas e rurais;
4. Promover a construção de pequenas lojas tradicionais, mercados urbanos, suburbanos e rurais;
5. Criar novos postos de trabalho para absorção dos agentes do sector informal na economia formal;
6. Promover o surgimento de grandes superfícies comerciais e de Mercados Abastecedores nas zonas urbanas;
7. Especializar, modernizar e reordenar a rede comercial.

O acesso ao PRORCICOM reveste-se de requisitos particulares:

Cidadãos

- Ser cidadão nacional, portador de BI;
- Apresentar Declaração da Autoridade Local, onde se pretende reabilitar ou construir a infraestrutura, atestando a idoneidade do candidato;
- Apresentar o projecto de reabilitação e / ou construção de infraestrutura, devidamente autenticado pela autoridade local.

Agente Económico ou Comerciante

- Estar legalmente licenciado para o exercício da actividade comercial e de prestação de serviços mercantis;
- Apresentar o projecto de reabilitação e/ou construção de infraestrutura, devidamente autenticado pela autoridade local;
- Ter obrigações fiscais para com o Estado em dia;
- Possuir património e bens que garantam às instituições financeiras ou bancárias a amortização do financiamento.

Operador Económico Estrangeiro

- Apresentar cartão de estrangeiro residente;
- Apresentar Declaração e/ou autorização passada pela ANIP;
- Apresentar memória descritiva do projecto, com indicação de superfície total do terreno, área de construção, etc.;
- Garantia financeira passada por um banco nacional ou estrangeiro.

Em qualquer dos casos, a aprovação dos projectos dará origem à celebração de um contrato programa.

Os candidatos interessados deverão contactar as seguintes entidades:

- a. **Direcção Nacional do Comércio Interno**, no caso de tratar-se de grandes superfícies, centros comerciais e empresas de grande dimensão de prestação de serviços mercantis;
- b. **Direcções ou Departamentos do Comércio dos Governos Provinciais**, no caso de tratar-se de pequenos e médios estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços mercantis.

CAP_5

AS EMPRESAS PORTUGUESAS E A LOGÍSTICA EM ANGOLA

Os agentes económicos identificam e seleccionam as oportunidades de acordo com os objectivos que prosseguem através dos seus investimentos. Não é, portanto, nossa intenção apresentar um "menu" de oportunidades, como muitas vezes se faz em trabalhos desta natureza. Se o fizéssemos, certamente, que entre o momento em que escrevemos estas linhas e a publicação do Estudo todas as oportunidades identificadas já estariam... em fase de implementação por parte de um operador melhor e mais rapidamente informado.

Aqui, apresentamos tendências e janelas de oportunidade. Os empresários e os operadores económicos sabem como as oportunidades se identificam e, em particular, sabem... ler nas entrelinhas.

Ao longo deste capítulo apresentamos **10 Oportunidades** (5 de Mercado + 5 de Investimento), ponderadas por **10 Riscos** (5 de Mercado + 5 de Investimento), oferecidos pelo sector da logística no horizonte de médio e longo prazo.

1 Informação

A **primeira oportunidade oferecida pelo mercado**, remete para o acesso a informação privilegiada. Portugal dispõe de um conhecimento impar da realidade angolana. Esta afirmação encerra algumas particularidades, na exacta medida em que este conhecimento se distribui por diferentes agentes, que, raras vezes, agem de forma articulada e cooperante.

Por um lado, existe conhecimento da terra angolana, suas potencialidades e características, encerrado nos acervos históricos de departamentos da administração pública portuguesa. Trata-se de informação impar que, podendo estar ao serviço dos agentes económicos e poderes políticos de ambos os países, surge tratada com um pudor monolítico que não compreende que informação é um activo único.

As oportunidades surgem e são exploradas quando existe acesso a informação privilegiada, razão pela qual colocamos um acento tónico na necessidade de Portugal e Angola trabalharem em conjunto na construção de um património informativo comum.

Se este património servir os interesses de Angola, estará, também, a servir os interesses de Portugal e dos seus agentes económicos.

A informação impar, em quantidade e qualidade, de que dispomos sobre Angola configura uma oportunidade única de afirmação de Portugal como parceiro do “Renascimento Angolano”.

Num sector como a distribuição e logística, em que o conhecimento da produção, do espaço e do tempo se afirmam como determinantes, este conhecimento impar de Angola afirma-se fundamental para o sucesso da acção de Portugal e dos seus agentes económicos num sector de elevado potencial de desenvolvimento.

O desafio é transformar o chavão do “conhecimento impar” em ferramentas de informação ao serviço dos interesses de Angola e Portugal.

Todavia, a bondade desta oportunidade está por confirmar na exacta medida em que está por realizar um esforço no sentido de colocar esta informação ao serviço dos interesses de Angola e de Portugal e dos seus agentes económicos.

Compete aos agentes económicos “empurrar” os poderes públicos no sentido de disponibilizar informação qualificada, que permita identificar as oportunidades certas, nos tempos adequados.

Construção²

A **segunda oportunidade** remete para a lógica da rede comercial que está a ser construída em Angola e que se desenvolve em torno da construção de grandes espaços comerciais, sejam eles mercados abastecedores, hipermercados, centros comerciais ou mercados organizados.

Existem em Portugal capacidade e competência reconhecidas no domínio do *project management* de grandes espaços comerciais que, aliada a informação privilegiada sobre Angola, posiciona, favoravelmente os agentes económicos nacionais.

Trata-se de um nicho de oportunidades que articula empresas de engenharia, de construção civil e obras públicas, bem como especialistas em *project management/project finance*.

É um nicho que se desdobra em agentes públicos e privados, sendo que os primeiros serão os principais dinamizadores da construção de mercados abastecedores, urbanos e rurais, ao passo que os segundos (em particular os grandes grupos económicos Angolanos, muitos deles originalmente alicerçados em forte dinâmica comercial) estarão, certamente, na linha da frente da construção de grandes superfícies (hipermercados, supermercados, centros comerciais, etc.). Trata-se também de importante oportunidade de dinamização e modernização do sistema financeiro, pelo nível de exigência que impõe aos serviços bancários.

Descentralização³

A **terceira oportunidade** de mercado está na vastidão do território Angolano e das oportunidades que o mesmo encerra.

A generalidade dos operadores potencialmente concorrentes de Portugal investe naquilo que conhece: em Luanda. Em boa verdade, Luanda congrega parte significativa da população nacional (entre 30 a 40%) e certamente parte fundamental da riqueza nacional.

Existem, todavia, centros urbanos que, certamente, não deixarão de se afirmar no futuro, casos de Benguela, Huambo, Cabinda, Lubango, etc.. Afimar do ponto de vista social e económico, com oportunidades acrescidas na expansão de infraestruturas comerciais que, por sua vez, requerem serviços de logística.

Os agentes económicos Portugueses, conhecedores do terreno e da especificidade sócio-económica de Angola (vender no Lubango é substancialmente diferente de vender em Luanda) têm, de momento, um mercado relativamente aberto nas designadas cidades de “segunda linha”.

São, contudo investimentos de retorno lento e ainda muito marcados pelas dificuldades infraestruturais, pelo que eventuais investidores têm de aportar capital, conhecimento e, simultaneamente, capacidade de sustentar dilatados períodos de carência dos investimentos realizados.

Contudo, a oportunidade existe e não deixará de ser aproveitada, seja por operadores Portugueses... ou não.

Parcerias PP

A **quarta oportunidade** deriva das parcerias público-privadas que cimentarão a construção e operacionalização da rede de mercados abastecedores que nascerá em torno dos principais centros urbanos.

Com efeito a configuração empresarial dos mercados abastecedores envolverá, tendencialmente, parcerias entre administrações municipais, organizadores de produtores e agentes privados, nacionais e estrangeiros.

O mercado, neste domínio, seleccionará os detentores de capital e de conhecimento. É, tendencialmente, uma janela de oportunidade para entidades com capacidade financeira para verticalizar as suas operações em Angola.

Todavia, e dentro do espírito da oportunidade oferecida pela descentralização, players de média dimensão (capacidade financeira) podem ter uma palavra a dizer na afirmação das cidades de “segunda linha”. Estas parcerias publico-privadas são, por outro lado, um excelente factor de dinamização e desenvolvimento do sistema bancário.

5 Integração Regional

A **quinta oportunidade** deriva da integração de Angola num espaço económico regional, circunstância que oferece a possibilidade de desmultiplicação alargada dos investimentos.

Com efeito, o progressivo empenho de Angola na SADC (*Southern African Development Community*) e a sua afirmação como potência económica regional, oferece uma oportunidade de “regionalização” dos investimentos no sector da logística e distribuição, assumindo a parceria com operadores Sul-Africanos como uma porta de entrada neste mercado.

Trata-se de propor uma releitura da relação de Portugal e dos seus empresários com os empresários da região, passando ao investimento e deste ao negócio.

[Oportunidades de Investimento]

AS EMPRESAS PORTUGUESAS E A LOGÍSTICA EM ANGOLA

C⁶ Consumo

A **sexta oportunidade** (de investimento) deriva da estabilidade político-militar, a qual perspectiva um incremento significativo do consumo urbano, em particular por partes das classes média e média-alta, com progressiva afirmação na malha sócio-cultural Angolana.

A inexistência de superfícies comerciais capazes de dar resposta aos anseios de consumo desta classe emergente, cria um espaço importante de oportunidade de investimento que, no curto-prazo, se cinge a Luanda, com progressiva expansão, a médio-prazo, para cidades como Benguela, Cabinda, Huambo e Lubango.

O investimento em grandes superfícies comerciais (hipermercados, supermercados e centros comerciais) urbanos e sub-urbanos configura, em cenário de manutenção de estabilidade, uma oportunidade histórica e, provavelmente, irrepetível.

Desenganem-se aqueles que considerarem o mero aporte de capital como suficiente para investir na distribuição e logística, em geral, e nas grandes superfícies comerciais, em particular.

Angola dispõe de grupos económicos com vontade e capital para investir em grandes superfícies comerciais. Com efeito, estes grupos económicos não necessitam de parceiros exclusivamente capitalistas. O aporte de conhecimento e competência especializada é fundamental para quem quiser investir nas indústrias do consumo.

C^{R²} Concorrência

A **sétima oportunidade** (de investimento) remete para a fragilidade dos operadores logísticos nacionais, em particular dos agentes transitários, circunstância que cria amplas oportunidades de investimento na criação de novos operadores ou no estabelecimento de parcerias com os existentes.

Esta oportunidade surge potenciada pelas exigências que a dinamização de grandes superfícies comerciais irão impor aos transitários e aos operadores de empresas de transporte de mercadorias.

Adicionalmente, a generalizada redinamização da actividade económica torna, ainda mais, atractiva esta janela de oportunidade de investimento.

Uma vez mais, ao potencial investidor pede-se, mais do que capital, conhecimento, técnica e tecnologia.

O⁸ Outsourcing

A **oitava oportunidade** reside no investimento na prestação de serviços avançados de logística, junto de operadores públicos e privados.

Prevê-se uma elevada procura de serviços ligados à administração estratégica, *Just-in-Time*, Gestão de Operações, etc, relativamente aos quais a oferta é, de momento, virtualmente, nula.

Os grandes operadores económicos nacionais e os potenciais investidores privados procurarão, em regime de outsourcing, identificar capacidade e competência numa área de ponta e elevada incorporação técnica e tecnológica.

Convém, todavia, não perder de vista que, ao longo das últimas décadas, as petrolíferas foram criando alguma massa crítica nacional em matéria de gestão de operações, capacidade que pode e deve ser potenciada em matéria de serviços avançados de logística.

Rural⁹

A **nona oportunidade** (de investimento) remete para o comércio rural e para o papel central que ao mesmo está reservado no aprovisionamento em géneros de primeira necessidade.

Está por (re) criar em Angola a rede de comércio rural. Estão, também, por (re)criar as ligações desta rede ao sistema de abastecimento nacional.

Investir em unidades de produção agrícola e agro-pecuária de grande dimensão, articulando-as com as redes de abastecimento urbano é uma opção válida em Angola, não só pela riqueza dos solos agrícolas, mas também pela vastidão territorial do país, a qual possibilita explorações agrícolas de uma dimensão inimaginável em Portugal. A possibilidade de “regionalização” do investimento é também ela real, pelo que se trata de uma opção particularmente válida.

Armazéns¹⁰

A **décima oportunidade** (de investimento) reside nas – tão necessárias quão escassas – infraestruturas de armazenagem e stockagem, aqui entendidas como espaço + serviços.

Com efeito, Angola debate-se com uma escassez de espaços de armazenagem e stockagem, em particular de espaços que ofereçam, também, serviços adicionais indispensáveis, por exemplo, à acção de operadores de transportes.

Trata-se de uma área de investimento privilegiada pela Lei do Investimento Privado e que, de momento, continua a oferecer alargadas oportunidades a operadores nacionais e estrangeiros.

R¹

I Instabilidade Regional

O **primeiro risco** que o mercado Angolano impõe, resulta da dinâmica própria do processo histórico Angolano e da fase, ainda, de estabilização em que o país se encontra.

Angola tenta renascer após quase quatro décadas de conflito político-militar. Manda a reserva que se considere a paz como um processo em curso, de reforço da coesão e unidade nacionais.

Por outro lado, Angola inscreve-se numa região do globo particularmente problemática e instável, em muito dependente dos, também eles, precários equilíbrios dos Congos e da África do Sul. Investir em Angola significa estar, psicológica e materialmente, preparado para um ambiente de negócios ainda difícil, marcado por uma envolvente, também, ainda em consolidação.

R²

C Concorrência

O **segundo risco** completa o paradoxo Angolano, na exacta medida em que remete para a ferocidade da concorrência que Portugal e os seus agentes económicos irão encontrar no país.

Com efeito, países como o Brasil, a China, a Espanha, a Itália, a África do Sul desejam afirmar-se como parceiros comerciais e económicos de Angola, sendo que esta afirmação não poderá deixar de se fazer à custa do posicionamento relativo das empresas Portuguesas em Angola.

Convém, também, não perder de vista que os nossos potenciais concorrentes contam com uma diplomacia económica extraordinariamente agressiva e perante a qual o Estado Português apresenta, naturalmente, argumentos condizentes com o peso relativo de Portugal no mercado global e na nova ordem mundial.

R³

D Dimensão

O **terceiro risco** do mercado Angolano resulta, precisamente, da sua dimensão e dispersão. Esta é uma variável importante quando abordamos a distribuição e a logística num país tão vasto quanto despovoado.

O mercado Angolano é curto e o poder de compra dos consumidores é reduzido. Acresce um território vastíssimo, pelo qual terão de circular bens e mercadorias que chegam a poucos consumidores, com pouco dinheiro.

Investir no sector da distribuição e logística em Angola carece de medição rigorosa dos custos e benefícios envolvidos e, concomitantemente, do ponto de equilíbrio que viabilizará as operações de investimento.

R⁴ Infraestruturas

O **quarto risco** induzido pelo mercado Angolano tem a ver com a imprevisibilidade do ritmo de reposição das infraestruturas de apoio à actividade económica.

É certo que portos, aeroportos, rodovias e ferrovias não oferecem, de momento, qualquer possibilidade de organização de um sector de distribuição e logística eficaz e eficiente.

O processo de reposição de infraestruturas está nas suas etapas iniciais, sendo, de momento, difícil apontar um horizonte temporal para a operacionalização de uma rede fundamental que viabilize a eficácia e eficiência da distribuição e logística.

Todavia, os operadores do futuro serão, certamente, aqueles que apostarem já e que tenham a capacidade, técnica e material, para suportar perdas nas etapas iniciais.

R⁵ Inflação

O **quinto risco** encerra, na realidade, duas ameaças; instabilidade macroeconómica e inflação, dois factos que persistiram no quotidiano Angolano desde a independência.

A instabilidade macroeconómica, resultante de factores endógenos, potencialmente controláveis, também pode ser induzida pelo exterior, circunstância particularmente gravosa para uma economia tão frágil como ainda é o caso da economia Angolana.

A inflação é o resultado mais visível da instabilidade macroeconómica que penalizou Angola nas últimas décadas. Nos últimos anos, com o advento da paz, o Governo conseguiu controlar a inflação, posicionando-a em valores históricos para o contexto angolano (na casa dos dois dígitos). Todavia, a fragilidade de uma economia Angolana em fase de reconstrução expõe os agentes a factores exógenos que podem induzir instabilidade macroeconómica.

[Riscos de Investimento]

AS EMPRESAS PORTUGUESAS E A LOGÍSTICA EM ANGOLA

R⁶ Seguros

O **sexto risco** remete para a debilidade dos mecanismos de seguro de investimento em Angola.

Com efeito, sendo Angola um destino de investimento de risco ainda elevado, este risco é potenciado pela fragilidade da oferta de seguros de investimento que confortem o operador económico.

Este risco não é, naturalmente, exclusivo do investimento em distribuição e logística, sendo, antes, uma realidade latente neste destino de investimento.

R⁷ Banca

O **sétimo risco** é induzido pela debilidade do sistema financeiro Angolano. As empresas de pequena e média dimensão têm extremas dificuldades de se financiarem junto da banca, as taxas de juro são elevadíssimas para padrões ocidentais, a qualidade dos serviços bancários é deficitária.

Neste contexto, a debilidade do sistema financeiro Angolano é, de momento, um factor que eleva o risco do investimento no país, na exacta medida em que poucas garantias oferece ao potencial investidor, em particular quando o mesmo assume pequena ou média dimensão.

Esta mesma debilidade asfixia o empreendedorismo nacional, estrangulando a afirmação das PME Angolanas.

Importa, contudo, mencionar que o sistema financeiro é o espelho da economia Angolana, tendo sobrevivido num contexto de profunda instabilidade. É de esperar que a própria dinâmica do processo de desenvolvimento induza uma nova resposta do sector financeiro e com ela um incremento da qualidade dos serviços.

R⁸ Humanos

O **oitavo risco** do investimento em Angola é o da escassez de mão-de-obra qualificada, seja a nível médio seja a nível superior, situação que impõe, amiúde, a necessidade de expatriamento de pessoal, tornando particularmente pesados os custos operacionais.

Estamos perante um problema persistente no Continente Africano e agravado em Angola pela escassez objectiva de população.

O País dispõe de poucos quadros, o recrutamento é difícil, os salários são elevados, mesmo para padrões ocidentais e a produtividade é baixa.

O investimento na educação e formação está agora a iniciar-se. Os frutos deste investimento, provavelmente, só começarão a fazer-se sentir num horizonte temporal não inferior a 5 a 6 anos.

Investir em Angola significa assumir o risco da escassez de quadros e da necessidade de os mobilizar a custos elevados. Ponderar o investimento em Angola passa por dimensionar os investimentos em pessoal, Angolano e expatriado.

R⁹ P

roteccionismo

O **nono risco** remete para um aprofundamento do processo de integração regional que poderá conduzir a proteccionismo e favorecimento de parceiros regionais na assumpção de sectores estratégicos da economia Angolana.

A SADC como bloco económico regional que pretende afirmar-se, tenderá a favorecer as parcerias estratégicas regionais.

Este é um risco objectivo que se coloca a Portugal e aos operadores económicos e para qual deveremos estar preparados.

Contornar este risco significa encará-lo como uma oportunidade para aprofundar relações de parceria com empresas Angolanas, Sul-Africanas, Namibianas, etc.

R¹⁰ K_{WZ}

O **décimo risco** deriva da fragilidade da moeda nacional e da sua não convertibilidade.

O Kwanza apesar de estabilizado nos últimos dois anos, persiste uma moeda frágil, numa economia “dolarizada”.

Trata-se de um risco acrescido quando se trabalha num sector extraordinariamente dinâmico como é o caso da distribuição e logística, em que as transacções comerciais são permanentes e onde, portanto, o risco cambial surge agravado.

Trata-se de uma variável de risco que, no curto e médio-prazo, continuará a persistir.



ESTUDO

DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA EM ANGOLA