



Estudo Logística
Angola

From Experience to Intelligence

FICHA TÉCNICA

Título

Estudo Logística Angola

Data

Março 2016

Promotor

Associação Industrial Portuguesa - Feiras, Congressos e Eventos

Autoria

CESO Development Consultants

Coordenação Técnica

Rui Miguel Santos

Susana Sarmento

Realizado para

Referência do projecto: PT 2020 - AAC 01/SI/2014 - Proj. Conjuntos
Internacionalização - Proj. n.º 74 - Lisboa - Feiras, Congressos
e Eventos, Associação Empresarial





ÍNDICE

01	Introdução	7	07	Operadores e Investimentos Privados no Sector da Distribuição	77
02	População	11	08	Enquadramento Legal ao Investimento Privado	81
03	Território	15	8.1	APIEX	82
	3.1 Visão Prospectiva	16	8.2	Lei do Investimento Privado	82
	3.2 Projectos Estruturantes	17		8.2.1 Principais Alterações	82
04	Economia	25		8.2.2 Zonas de Desenvolvimento	83
	4.1 O PND 2013-2017	26		8.2.3 Incentivos ao Investimento	83
	4.2 Evolução Recente	28		8.2.4 Dividendos e Distribuição de Lucros	85
	4.3 Mitigação da Crise do Petróleo	31		8.2.5 Actividades Restritas ao Investimento Director Estrangeiro	87
	4.3.1 Causas Profundas, Caminhos Críticos	31		8.2.6 Procedimentos Gerais	87
	4.3.2 Estratégias para Saída da Crise	36			
05	Indústria	43			
	5.1 Programa de Industrialização	44			
	5.2 Metas	46			
	5.3 Estrategia Territorial	52			
06	Sistema Logístico Nacional	55			
	6.1 Modelo Territorial Indicativo	56			
	6.1.1 Corredores de Desenvolvimento Longitudinais	60			
	6.1.2 Corredores de Desenvolvimento Transversais	60			
	6.2 Rede Nacional de Infraestruturas de Transporte	62			
	6.2.1 Rede Ferraviária Nacional	62			
	6.3 Rede de Cabotagem	66			
	6.4 Rede Nacional de Plataformas Logísticas	68			
	6.4.1 A Rede Existente	68			
	6.4.2 A Rede Futura	72			



01

INTRODUÇÃO

O Estudo sobre o Sector da Distribuição e Logística em Angola, publicado em 2006, constituiu, à época, um dos primeiros documentos de divulgação das potencialidades do território e da economia Angolana.

Viviam-se os primeiros anos do “Renascimento Angolano”, após quase meio século de conflitos militares e de destruição sistemática das infraestruturas do país. A década que se seguiu foi de euforia económica. Foi a “Década do Betão”, com pesados investimentos em infraestruturas, sucessos e insucessos.

A segunda década de paz em Angola prometia ser a década do investimento no Homem. Contudo, a queda abrupta do preço do petróleo, fonte quase exclusiva de receita do país, mergulhou a economia numa crise profunda e minou a confiança dos operadores.

O momento actual é de cepticismo e de retração. Contudo, Angola não deixou de ser um dos países mais ricos do Continente, com um potencial de desenvolvimento que ainda não foi devidamente avaliado e, por isso mesmo, longe de esgotado.

O país mudou, o território transformou-se, a economia e a sociedade acompanharam estas mutações. A logística em Angola, há uma década atrás, era ainda dominada por uma abordagem de ocupação de território, de inspiração inevitavelmente, militar. Tratava-se de levar o Estado a todos os cantos do território, substituindo a iniciativa privada que ainda dava os primeiros passos.

A logística em 2016 tem, forçosamente, de ser diferente. Tem de ser uma logística orientada para as necessidades das empresas, suporte de clusters e cadeias de valor que se projectam no futuro.

Esta actualização do estudo publicado há 10 anos atrás toma em consideração eixos de mudança com impacto sensível no desenvolvimento do sector da distribuição e logística:

1. Desde logo, a publicação dos dados preliminares sobre o Censo, proporcionando, pela primeira vez em quase meio século, dados fiáveis sobre a distribuição da população ao longo do território;
2. A definição do Plano Nacional de Desenvolvimento 2013-2017, contendo orientações de enorme relevância para o desenvolvimento do território e da economia nacionais, vectores absolutamente determinantes para o sector da distribuição e logística;
3. A aprovação da Estratégia para a Saída da Crise Derivada da Queda do Preço do Petróleo no Mercado Internacional, que terá impactos relevantes na condução da política económica;
4. O programa de reindustrialização de Angola, fundamental para aumentar a produção interna (uma das prioridades da estratégia para a saída da crise);
5. A definição da Plataforma Logística Continental, a qual permitirá que a produção interna chegue aos canais de distribuição de forma eficiente.
6. O desenvolvimento da rede de distribuição que permitirá que a produção nacional chegue ao consumidor de forma eficaz.

O contexto mudou sensivelmente, mas, passada uma década e tal como em 2006, à logística está reservado o papel de encurtar distâncias no vasto território Angolano.





02

POPULAÇÃO

Os resultados preliminares do Censo 2014, indicam que em 16 de Maio residiam em Angola 24.383.301 pessoas, sendo 11.803.488 do sexo masculino (48% do total) e 12.579.813 do sexo feminino (52%) (Ver Tabela 1).

Angola, é um País com um número de mulheres mais elevado do que homens. O índice de Masculinidade (rácio homens/mulheres) é de 93,8. Isto significa que existem cerca de 94 homens para 100 mulheres. Esta tendência é comum em todas as províncias, excepto para a Província da Lunda Norte. Nesta província, o índice de masculinidade é de 106, isto é, existem 106 homens por cada 100 mulheres.

As Províncias com Índice de Masculinidade mais elevados, em que o número de homens é praticamente igual ao das mulheres são as seguintes: Zaire (98,8) e Bengo (98,4).

A província com o Índice de Masculinidade mais baixo é a do Cunene, onde existem 88 homens por cada 100 mulheres. Seguem-se as Províncias de: Huila (90,3), Benguela (90,3) e Bié (90,6).

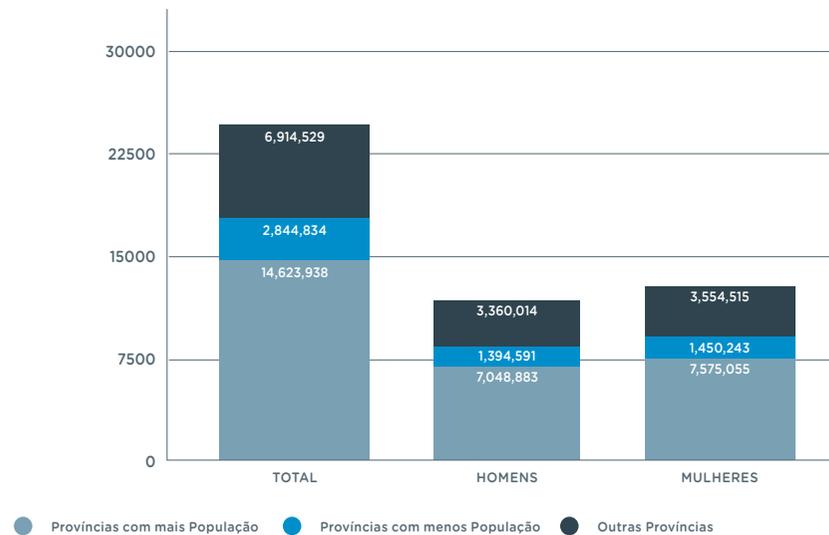
A Província de Luanda é a que apresenta o maior número de habitantes, com 6,5 milhões residentes (26,8% do total da população). As restantes Províncias mais populosas são: Huila (9,6% do total), Benguela (8,4%), Huambo (7,8%) e Cuanza Sul (7,4%). As 5 Províncias mais populosas representam 60,0% da população de Angola.

Na outra extremidade temos a Província do Bengo onde apenas residem 274.053 habitantes (1,4% da população total). As restantes províncias com menos população são: Cuanza Norte (1,8%), Namibe (1,9%), Cuando Cubango (2,1%), Lunda Sul (2,1%) e Zaire (2,3%). No conjunto, as 6 províncias com menos habitantes representam somente 11,6 % da população total. As restantes 7 províncias, de dimensão demográfica média, representam, em conjunto, 28,4% da população.

Angola é um País, demograficamente, muito desequilibrado. Vastas regiões do País não têm habitantes ou têm uma densidade demográfica muito baixa.

Província	Total		Homens		Mulheres		Densidade Demográfica	Índice Masculinidade
	N.º	%	N.º	%	N.º	%		
Angola	24,383,301	100,0	11,803,488	100,0	12,579,813	100,0	19,0	93,8
Área Urbana	15,182,898	62,3	7,373,503	62,5	7,809,395	62,1	-	94,4
Área Rural	9,200,403	37,7	4,429,985	37,5	4,770,418	37,9	-	92,9
Províncias com mais População	14,623,938	60,0	7,048,883	59,7	7,575,055	60,2		93,1
Luanda	6,542,944	26,8	3,205,346	27,1	3,337,598	26,5	347,4	96,0
Huila	2,354,398	9,6	1,117,342	9,5	1,237,056	9,8	29,9	90,3
Benguela	2,036,662	8,4	961,484	8,2	1,075,178	8,6	51,9	89,4
Huambo	1,896,147	7,8	899,670	7,6	996,457	7,9	56,9	90,3
Cuanza Sul	1,793,787	7,4	865,021	7,3	928,766	7,4	32,3	93,1
Províncias com Menos População	2,844,834	11,5	1,394,591	11,8	1,450,243	11,5		96,2
Bengo	351,579	1,4	174,362	1,5	177,217	1,4	17,3	98,4
Cuanza Norte	427,971	1,8	208,933	1,8	219,038	1,7	20,9	95,4
Namibe	471,613	1,9	227,653	1,9	243,960	1,9	8,2	93,3
Luanda Sul	516,077	2,1	253,768	2,1	262,386	2,1	6,2	96,7
Quando Cubango	510,369	2,1	247,983	2,1	262,386	2,1	2,5	94,5
Zaire	567,225	2,3	281,892	2,4	285,333	2,3	15,2	98,8
Outras Províncias	6,914,529	28,4	3,360,014	28,5	3,554,515	28,3		94,5
Uige	1,426,354	5,80	698,958	5,90	727,396	5,80	22,8	96,1
Bié	1,338,923	5,50	636,370	5,40	702,553	5,50	19,9	90,6
Cunene	965,288	4,00	450,814	3,80	514,474	4,10	12,5	87,6
Malange	968,135	4,00	471,788	4,00	496,347	4,00	11,2	95,1
Luanda Norte	799,950	3,30	411,030	3,50	388,920	3,10	8,1	105,7
Moxico	727,594	3,00	411,030	3,00	373,608	3,00	3,6	94,7
Cabinda	688,285	2,80	337,068	2,90	351,217	2,80	94,4	96,0

Evolução da População (CENSO 2014) - TABELA 1



Distribuição da População por Províncias - GRÁFICO 1

Angola é um extenso País, com uma superfície de 1.252.145 quilómetros quadrados, porém, com uma densidade populacional de somente 19 habitantes por Km². Angola tem uma das mais baixas densidades demográficas, a nível mundial, ocupando a posição 187 no conjunto dos 207 países das Nações Unidas, que inclui vários Microestados. No conjunto dos países da CPLP, Angola tem a mais baixa densidade populacional. Na Africa Subsariana está abaixo de países como Africa do Sul (36 Habitantes/Km²), Tanzânia (38), Quênia (58) ou Moçambique (24).

Luanda, além de ser a província com o maior número de habitantes é igualmente a província com maior densidade populacional com 347 habitantes por quilómetro quadrado, apesar da sua pequena dimensão territorial (18.834 Km²).

ANGOLA É UM EXTENSO PAÍS,
COM UMA SUPERFÍCIE DE 1 252 145 QUILOMETROS
QUADRADOS, PORÉM, COM UMA DENSIDADE
POPULACIONAL DE SOMENTE 19 HABITANTES
POR KM².

No extremo oposto encontram-se as províncias do Leste do País, nomeadamente, a Província do Cuando Cubango com cerca de 2.5 habitantes/Km², seguida pela província do Moxico com 3.6 habitantes/Km², Lunda Sul (6.2/Km²) e Namibe (8.2/Km²). Em todo o País, existem 15 municípios que não ultrapassam 2 habitantes por Km².

As 3 províncias que têm o maior número de habitantes não são as que apresentam maior densidade populacional, excepto Luanda.

As províncias da Huíla e Benguela em termos de distribuição populacional estão em segundo e terceiro lugar, contudo em termos de densidade populacional são superadas por Cabinda e Huambo.

Acima da média nacional de densidade demográfica estão metade das províncias de Angola.



03

TERRITÓRIO

3.1 Visão Prospectiva

A estratégia de desenvolvimento do território nacional reflecte as opções da estratégia Angola 2025, procurando combater os desequilíbrios existentes no País, através de uma rede de pólos de desenvolvimento, pólos de equilíbrio, plataformas de internacionalização e eixos de desenvolvimento, consolidados e potenciais, tendo em consideração os clusters considerados prioritários (alimentação e agro-indústria, energia e água, habitação e transportes e logística).

Correspondendo a áreas onde já existe potencial e dinâmicas, as intervenções públicas nos pólos e eixos de desenvolvimento serão fundamentalmente catalisadoras, e a sua rentabilidade social coloca-se numa perspectiva de médio e longo prazo. Os pólos de desenvolvimento do território angolano compreendem a região metropolitana de Luanda e o eixo Benguela-Lobito (ambos plataformas de internacionalização), a aglomeração urbana do centro do País composta pelas cidades de Huambo e Kuito (afirmando-se como plataforma logística), o pólo industrial e comercial de Cabinda, o pólo petroquímico e siderúrgico do Soyo, um pólo urbano, comercial e cultural no Luena e um pólo logístico em Menongue. Os eixos de desenvolvimento, por seu lado, deverão permitir disseminar pelo território as externalidades positivas que resultam das economias de aglomeração geradas nos pólos, pelo que a estratégia de desenvolvimento do território assenta em quatro segmentos: o corredor Luanda-Malange, o eixo Porto Amboim-Benguela (com prolongamentos aos pólos de Lubango e Namibe), o corredor correspondente ao percurso do caminho-de-ferro de Benguela até Huambo e Kuíto, com prolongamento até Luena, e, confirmando-se a viabilidade de exploração de recursos minerais na província do Uíge, um quarto eixo composto por Soyo-Mbanza Congo - Maquela do Zombo - Quimbele - Sanza Pombo.

Para as áreas onde o potencial e as oportunidades são reduzidos, preconiza-se o desenvolvimento de uma rede de pólos de equilíbrio ligados por corredores, tendentes a promover uma maior equidade territorial, tratando-se de áreas em que os efeitos só serão produzidos a prazo. Inserem-se nesta tipologia o corredor longitudinal constituído por três segmentos com dinâmicas de desenvolvimento variadas - Uíge-Malange, Malange-Huambo/Kuíto e Huambo-Menongue-Mavinga, abrindo-se para o Botswana -, bem como um corredor a leste articulando Dundo-Luachimo-Chitato, com Luena e Mavinga.



Angola 2025 - Estratégia de Desenvolvimento Territorial - MAPA 1

A concretização das prioridades para o desenvolvimento territorial ocorre através de intervenções dinamizadas pelo Estado, complementares e sinérgicas com o sector privado. Tais iniciativas consubstanciam-se em projectos estruturantes que procuram alavancar os clusters e as cadeias produtivas, contribuindo para elevar a produtividade nacional, expandir o emprego e o rendimento nacional, criando condições para que a população se possa fixar ao longo do território.

3.2 Projectos Estruturantes

O conceito de projecto estruturante pretende afirmar-se como de carácter instrumental para a concretização da visão prospectiva do território no horizonte 2025, destinando-se a corrigir desequilíbrios económicos e sociais decorrentes da evolução do processo histórico Angolano.

Encontram-se identificados 390 projectos estruturantes, alguns dos quais já estão em curso, outros que integram o Programa de Investimentos Públicos e outros ainda que correspondem a desígnios para os anos seguintes, de iniciativa pública, privada ou em parceria. Estas intervenções espelham a espacialização das prioridades do Plano Nacional de Desenvolvimento no território, possuindo um âmbito geográfico nacional ou provincial, e apresentam-se organizadas pelos clusters prioritários, outros clusters e outras actividades. Trata-se de uma lista dinâmica, a ser actualizada e monitorizada ao longo do tempo, à medida que vão sendo criados os pressupostos básicos necessários ao desenvolvimento, que permitem a localização das actividades e a fixação da população.

Sobre a distribuição dos projectos estruturantes no território, saliente-se que cerca de metade dos investimentos previstos se dividem entre projectos de âmbito nacional, e outros tantos desenvolvidos na província de Luanda. No entanto, a distribuição dos investimentos

pelo resto do território, quer em número quer em valor, também é uma realidade: Zaire, Kwanza Sul, Benguela absorvem, cada uma, entre 7 e 10% do montante total dos investimentos em projectos estruturantes e, num patamar ligeiramente inferior, cada uma das províncias do Kwanza Norte, Malange ou Huambo são destinos anunciados de cerca de 3% daquele orçamento.

Âmbito Geográfico	Projectos		Investimento (10 ⁶ Kz)	
	N.º	%	Montante	%
Bengo	8	2,07%	109,666	1,81%
Benguela	14	3,62%	428,963	7,07%
Bié	8	2,07%	38,469	0,63%
Cabinda	5	1,29%	44,448	0,73%
Cunene	9	2,33%	111,966	1,85%
Huambo	10	2,58%	145,488	2,40%
Huíla	21	5,43%	108,399	1,79%
Quando Cubango	6	1,55%	54,603	0,90%
Cuanza Norte	9	2,33%	218,718	3,61%
Cuanza Sul	13	3,36%	466,330	7,69%
Luanda Norte	8	2,07%	73,646	1,21%
Luanda Sul	3	0,78%	15,195	0,25%
Luanda	126	32,30%	1,579,663	26,05%
Malange	19	4,91%	186,219	3,07%
Moxico	10	2,58%	118,387	1,95%
Namibe	6	1,55%	45,196	0,75%
Uíge	8	2,07%	66,793	1,10%
Zaire	20	5,17%	611,901	10,08%
Nacionais	85	21,45%	1,629,829	26,87%
Provinciais	2	0,52%	9,690	0,16%
Total	390	100,00%	6,063,570	100,00%

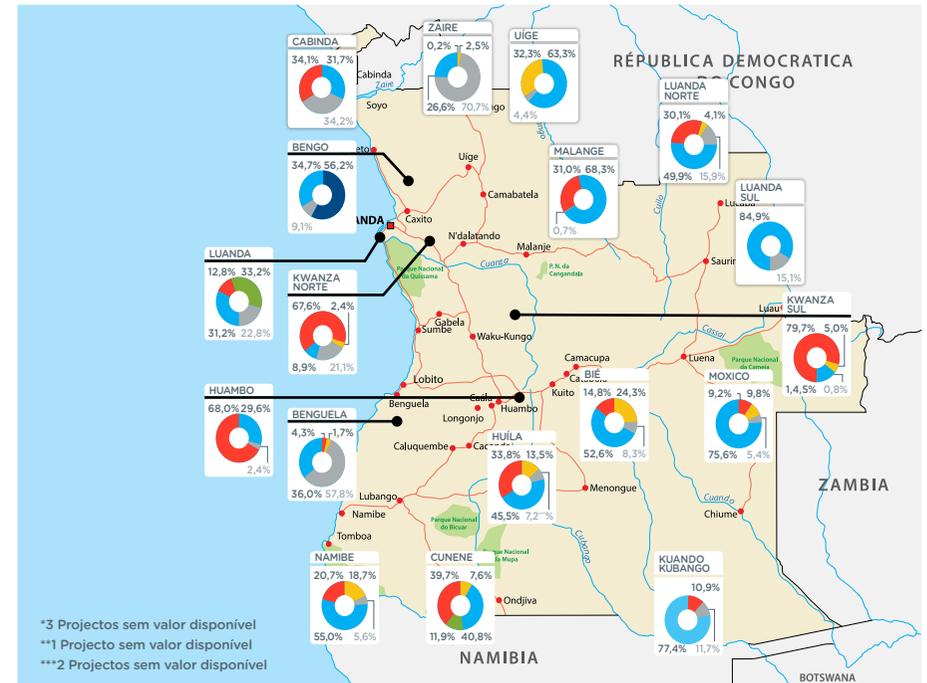
Fonte: PND 2013-2017, Ministério do Planeamento e Desenvolvimento Territorial

Projectos Estruturantes por Província - TABELA 2

MAIS DE 80% DO VALOR DOS PROJECTOS DE ÂMBITO NACIONAL CORRESPONDEM A INVESTIMENTOS A REALIZAR NOS CLUSTERS PRIORITÁRIOS.

Mais de um quinto destes projectos, equivalentes a um quarto do montante total do investimento estimado, possui âmbito nacional, correspondendo à materialização de funções centrais do Estado ou a intervenções com impacto em mais do que uma província. Mais de 80% do valor dos projectos de âmbito nacional correspondem a investimentos a realizar nos clusters prioritários, designadamente no cluster **Transportes e Logística** e no cluster **Energia e Água**. Os restantes 20% distribuem-se pelos outros clusters - nomeadamente infraestruturas de Telecomunicações e Tecnologias - e pelas outras actividades - em particular Administração Pública.

A nível provincial, os projectos estruturantes constituem uma evidência das opções estratégicas definidas para o seu território, no âmbito da estratégia de desenvolvimento de longo prazo, e que vinculam os planos de desenvolvimento provinciais.



Distribuição dos Projectos Estruturantes pelo Território Nacional - MAPA 2

Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Luanda	<p>A longo prazo, a província de Luanda será:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A primeira área de inserção internacional da economia angolana; • Sede do poder central, implicando forte presença de instituições internacionais; • Um pólo do conhecimento, da investigação e dos serviços; • Um grande pólo de desenvolvimento industrial Luanda/Bengo; • Um grande pólo turístico implicando qualidade dos espaços, dos serviços e do ambiente sócio-cultural; • Um cidade dualista mas solidária, implicando reabilitação, estruturação e qualificação das áreas urbanas degradadas; • O core de um sistema urbano alargado articulando as províncias do noroeste do país. 	<p>Estão identificados 126 projectos estruturantes na província de Luanda, que correspondem a um terço do universo de projectos desta natureza e a 26% do total de investimento estimado para o mesmo.</p> <p>81 destes projectos pertencem a clusters prioritários - nomeadamente Energia e Água, Habitação e Transportes e Logística - absorvendo mais de três quartos do investimento estimado para a província em projectos estruturantes. Incluem-se neste grupo: a criação de unidades habitacionais, nomeadamente a construção de cerca de 87.000 unidades habitacionais sociais, evolutivas ou económicas; a criação de infraestruturas de abastecimento de água, distribuição de electricidade, saneamento ou tratamento de águas residuais; a construção de vias de acessibilidade ou de infra-estruturas pesadas de transportes, como os novos aeroporto e Porto de Luanda.</p> <p>Os restantes projectos estruturantes dividem-se entre os outros clusters - com destaque para o Turismo e Lazer, onde existem vários investimentos previstos para a Ilha de Luanda e para a área do Futungo de Belas -, e as outras actividades - onde estão previstos investimentos significativos nas áreas da Administração Pública, Educação e Cultura e Empreendedorismo e Desenvolvimento, respectivamente em projectos ligados à capacitação para a descentralização, à governação electrónica, à construção de infraestruturas educativas ou, ainda, em infraestruturas de apoio à ZEE de Luanda.</p>
Bengo	<p>A longo prazo, a província do Bengo deverá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integrar-se no conceito de Região Metropolitana de Luanda; • Desenvolver pólos urbanos-industriais de desconcentração: Caxito, Catete, Ambriz; • Desenvolver uma cintura de actividades agrícolas e pecuárias quer de abastecimento do mercado interno (horto-frutícolas) quer para exportação (café, algodão, girassol, soja, óleo de palma); • Desenvolver espaços privilegiados para turismo de sol e praia, de turismo de natureza (Parque Nacional da Quiçama, Coutada de Ambriz, ...) e religiosos (N. Senhora da Muxima); • Construir infraestruturas de internacionalização, no quadro da Grande Região Luanda-Bengo. 	<p>Estão identificados oito projectos estruturantes na província do Bengo, que perfazem cerca de 2% dos projectos estruturantes e do total de investimento estimado para os mesmos.</p> <p>Quase todos os projectos estruturantes (sete) pertencem a clusters prioritários, destacando-se a Alimentação e Agro-indústria, e os Transportes e Logística.</p> <p>No último cluster, três projectos de reabilitação de estradas concentram metade do orçamento de projectos estruturantes para a província. O cluster Alimentação e Agro-indústria compreende quatro intervenções, das quais se destacam os projectos de desenvolvimento integrado da Quiminha e de Caxicane, o primeiro dos quais tendo associado um aproveitamento hidroagrícola.</p> <p>Nos outros clusters, está igualmente identificado um investimento estruturante privado ligado à indústria siderúrgica.</p>

Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Cabinda	<p>A província de Cabinda orientar-se-á para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uma especialização produtiva em torno do petróleo e actividades complementares, do Pólo de Desenvolvimento Industrial de Cabinda (Fútila/Malemba), envolvendo indústrias de derivados de petróleo e gás e da madeira de alto valor acrescentado; • Assumir a função de entreposto para a zona do Baixo Congo (novo porto); • Reforçar a integração e complementaridade com o resto do País; • Explorar os nichos de agricultura mercantil competitiva. 	<p>O investimento nos cinco projectos estruturantes identificados na província de Cabinda está estimado em cerca de 44.500 milhões de Kwanzas, correspondendo a menos de 1% do investimento total neste tipo de projectos. São três os projectos que se inserem nos clusters prioritários, absorvendo dois terços do investimento na província. Trata-se de projectos de electrificação, de reabilitação de estradas, bem como relacionados com o Porto de Cabinda.</p> <p>Merecem ainda referência dois outros projectos, pertencentes a outros clusters e a outras actividades, respectivamente a construção do pólo de desenvolvimento industrial do Fútila e a construção do Campus Universitário de Cabinda.</p>
Zaire	<p>A província do Zaire caminhará no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reforçar a articulação com Luanda; • Adotar uma atitude voluntarista de desenvolvimento de um pólo urbano de dimensão funcional significativa; • Desenvolver uma especialização produtiva em torno do Petróleo, gás e actividades complementares, da recuperação das pequenas indústrias da fileira da madeira, de envolver as companhias petrolíferas no apoio a uma rede de micro-empresas de exploração dos recursos de pequena escala (transformação alimentar, madeiras, ...), nomeadamente no âmbito do Pólo de Desenvolvimento Industrial do Soyo, integrando indústrias baseadas no petróleo e gás (fertilizantes, plásticos, fibras sintéticas) e intensivas em energia (refinação da alumina e cadeia do alumínio); • Explorar as relações comerciais transfronteiriças; • Diversificar a agricultura de subsistência e promover nichos de agricultura mercantil. 	<p>A província do Zaire conta com 20 projectos estruturantes identificados, totalizando um investimento estimado de 611.901 milhões de Kz, equivalente a 10% do universo total. De entre estes, 14 projectos inserem-se nos clusters prioritários que respondem por cerca de 30% do montante total previsto para a província, com destaque para Transportes e Logística - e para intervenções de reabilitação e construção de estradas e auto-estradas, aeroportos, e Porto Seco do Soyo -, para Alimentação e Agro-indústria - em que estão previstos três projectos de desenvolvimento agro-industrial, com financiamento privado - e ainda a Energia e Água - em que está prevista a reabilitação de redes eléctricas de Mbanza Congo.</p> <p>Nos outros clusters, o grande projecto estruturante de referência é a fábrica de Gás Natural (LNG), entre outros projectos ligados à exploração de petróleo e de gás natural, bem como dois projectos de natureza privada incluídos no cluster Geologia, Minas e Indústria. Nas outras actividades destaca-se a construção e o apetrechamento do novo Hospital Provincial do Zaire, cujo funcionamento melhorará as condições de vida da população.</p>

Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Uíge	<p>A longo prazo, a província do Uíge deverá:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reforçar substancialmente a sua articulação com Luanda; Orientar a sua especialização produtiva de forma a passar de uma agricultura camponesa de subsistência a uma agricultura produzindo para o mercado, recuperar a industrialização dos produtos agrícolas, reabilitar a produção do café e a desenvolver a exploração florestal; Desenvolver funções administrativas aliadas a uma base industrial significativa. 	<p>Os oito projectos estruturantes identificados no Uíge representam cerca de 1% do investimento total, do qual 95% se refere a 5 projectos em clusters prioritários. O cluster Transportes e Logística compreende 3 projectos estruturantes, dois dos quais relativos a importantes obras de reabilitação de estradas e do aeroporto. Estão também previstos dois investimentos estruturantes no cluster Alimentação e Agro-indústria, relativos a projectos privados de desenvolvimento agrícola e agro-industrial. Nos outros clusters destaca-se um investimento de iniciativa privada, no projecto de cobre em Tetelo e Mavoio, inserido no cluster Geologia, Minas e Indústria. Nas outras actividades, merece referência a construção e o apetrechamento de um Centro de Investigação Científica do ISCED, bem como a reabilitação do hospital provincial, respectivamente nos clusters Desenvolvimento Científico e Tecnológico e Saúde e Bem-Estar Social.</p>
Kwanza - Norte	<p>A província do Kwanza Norte orientar-se-á para:</p> <ul style="list-style-type: none"> Em matéria de especialização produtiva: desenvolver uma agricultura empresarial competitiva, organizar um forte sector agro-industrial sobre o corredor ferroviário de Malange e do Dondo, explorar as potencialidades florestais e afirmar-se como um grande centro produtor de energia eléctrica e favorecer a instalação de indústrias intensivas em energia; Valorizar a posição do eixo Dondo/Ndalatando/Lucala nas ligações norte-sul e este-oeste do País. 	<p>Os nove projectos estruturantes localizados na província do Kwanza Norte totalizam 218,718 milhões de Kz, totalizando 3,61% do investimento total. Seis projectos, correspondentes a quase 80% do investimento, referem-se a intervenções em clusters prioritários, com destaque para o cluster Energia e Água e, em especial, a construção da segunda central hidroeléctrica de Cambambe, empreendimento que gerará energia eléctrica para fornecer o Norte e o Centro de Angola. Salientem-se ainda, trabalhos de reabilitação de uma estrada, bem como três projectos no âmbito do cluster Alimentação e Agro-indústria, incluindo o plano de desenvolvimento da Camabatela e a construção do seu matadouro industrial. Estão ainda previstos três investimentos em outros clusters, designadamente Geologia, Minas e Indústria, destacando-se a reabilitação e modernização de uma fábrica de tecidos no Dondo, a construção do pólo de desenvolvimento industrial de Lucala e o projecto de iniciativa privada minero-siderúrgico de ferro e manganês de Kassala Kitungo.</p>
Malange	<p>No longo prazo, a província de Malange procurará:</p> <ul style="list-style-type: none"> Assumir-se como um “carrefour” logístico e potenciar o desenvolvimento urbano (serviços avançados de ensino e saúde); Em matéria de especialização produtiva: recuperar a fileira de algodão e indústrias alimentares (arroz e óleo), desenvolver um nicho de agricultura empresarial, valorizar os recursos mineiros, estudar a viabilidade de actividades, designadamente intensivas em energia, que valorizem o potencial hidro-eléctrico; Explorar nichos específicos de actividades turísticas. 	<p>São em número de 19 os projectos estruturantes já identificados na província de Malange, com um investimento estimado de 186.219 milhões de Kz, cerca de 3% do total. A quase totalidade dos projectos estruturantes insere-se em clusters prioritários, mais de dois terços no cluster Transportes e Logística e quase um terço no cluster Alimentação e Agro-indústria. O primeiro cluster compreende, para além das obras de reabilitação de estradas, a construção da plataforma logística do Lombe, iniciativa potenciadora de outros investimentos. Confirmando a outra vocação da província, 10 dos Projectos Estruturantes Prioritário identificados em Malange correspondem a projectos de desenvolvimento de toda a cadeia de valor agro-industrial, sete dos quais de iniciativa privada, incluindo produção de sementes, Desenvolvimento agrícola, produção de suinicultura, fábrica de processado de carne, infraestruturas de sequeiro ou mesmo a construção de uma escola superior agro-alimentar em Malange. Nas outras actividades, saliente-se a construção de uma unidade de descaroçamento e fiação de algodão, uma iniciativa público-privada, prevista para o Cacusó.</p>

Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Kwanza - Sul	<p>A longo prazo, a província do Kwanza Sul deverá:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reforçar o potencial das cidades situadas no eixo litoral (Sumbe e Porto Amboim) e no eixo Luanda-Huambo (Waku-Kungo); Explorar a posição nos corredores rodoviários Luanda-Dondo-Huambo e Luanda-Sumbe-Benguela; Em matéria de especialização produtiva: fazer uma aposta forte no sector industrial (pólo industrial de Porto Amboim e polo agro-industrial da Cela), desenvolver a fileira industrial do milho e do gado bovino; Valorizar as potencialidades turísticas. 	<p>São 13 os projectos estruturantes identificados na província do Kwanza Sul, dos quais 12 estão valorizados em cerca de 466.330 milhões de Kz, correspondentes a mais de 7,5% do investimento estimado para este tipo de projectos. Dez destes projectos inserem-se em clusters prioritários, sendo a construção do aproveitamento hidroeléctrico de Caculo Cabaça, no âmbito do cluster Energia e Água, o investimento mais significativo a nível nacional. Estão igualmente previstos seis projectos de reabilitação de estradas, no quadro do cluster Transportes e Logística, bem como três projectos no cluster Alimentação e Agro-indústria, destacando-se o projecto Aldeia Nova, de iniciativa privada, o sistema de drenagem ligado àquele e o projecto de relançamento do algodão. Nos outros clusters, merece destaque o projecto de construção de uma siderurgia, de iniciativa privada. Já nas outras actividades salientam-se a reabilitação e o apetrechamento do hospital provincial e o estudo de construção do Instituto Superior Politécnico do Kwanza Sul.</p>
Benguela	<p>A longo prazo, a província de Benguela deverá:</p> <ul style="list-style-type: none"> Afirmar Benguela/Lobito como a segunda aglomeração urbana do País; Afirmar vocação de plataforma de internacionalização: intercontinental (porto e aeroporto) e africana (caminho de ferro); Em matéria de especialização produtiva: desenvolver a indústria pesada (construção naval, metalurgia, cimentos, refinaria...) e indústria ligeira para os mercados do sul do País e dos Países vizinhos, os transportes e actividades logísticas, recuperar o potencial agro-pecuário e desenvolver as agro-indústrias, desenvolver o sector piscatório; Desenvolver o Pólo de desenvolvimento industrial de Lobito/Catumbela, orientado maioritariamente para a exportação (agro-indústria, derivados da pesca e derivados do petróleo e gás); Apostar no desenvolvimento de um forte sector turístico. 	<p>Há 14 projectos estruturantes já identificados na província de Benguela, correspondentes a 428,963 milhões de Kz, 7% do investimento global nestes projectos. Os clusters prioritários absorvem cerca de 42% do montante estimado para a província, sendo o cluster Transportes e Logística o mais importante, envolvendo investimentos na reabilitação de estradas, do aeroporto de Catumbela, do Porto do Lobito, construção do terminal de contentores e do terminal de minério deste Porto, bem como o estudo da construção da ligação dos Caminhos de Ferro de Benguela à Zâmbia. Existem também investimentos relevantes no cluster Energia e Água - em linhas de transmissão de energia eléctrica e sistemas de abastecimento de água - e no cluster Alimentação e Agro-indústria - onde estão incluídas duas iniciativas privadas ao longo da cadeia de valor, designadamente uma fábrica de ferramentas agrícolas e o projecto de desenvolvimento agro-industrial do Cubal. Estão ainda previstos dois investimentos significativos em Outros Clusters, nomeadamente a Refinaria do Lobito, o projecto Sonaref - com o qual se pretende não só substituir a importação de produtos derivados do petróleo como promover a sua exportação - e a reabilitação e modernização da indústria África Têxtil, no quadro do programa de relançamento do sector. Em relação às outras actividades, tem também carácter estruturante uma intervenção relacionada com a reabilitação de uma escola secundária no Lobito.</p>
Bié	<p>A longo prazo, a província do Bié deverá:</p> <ul style="list-style-type: none"> Em matéria de especialização produtiva: desenvolver as actividades logísticas e comerciais, os serviços avançados (como o ensino superior), as indústrias de transformação de produtos agro-alimentares ou orientadas para o mercado interior, bem como produções agrícolas industrializáveis Valorizar as potencialidades turísticas, em associação com o caminho de ferro. 	<p>São oito os projectos estruturantes identificados na província do Bié, valorizados em cerca de 38.500 milhões de Kz, 0,63% do investimento total. Mais de 90% do investimento previsto para a província destina-se aos clusters prioritários Transportes e Logística - com a reabilitação de infraestruturas rodoviárias e aeroportuárias -, Alimentação e Agro-indústria - com o projecto de desenvolvimento agro-industrial de Camacupa e o apetrechamento de um centro de formação de pesca artesanal e aquicultura - e Energia e Água - com a reconstrução de linhas de transmissão de energia eléctrica e a reabilitação do sistema de abastecimento de água do Kuito. Nas outras actividades, merece especial referência o investimento de reabilitação e apetrechamento do hospital provincial, na área da Saúde e Bem-Estar Social.</p>

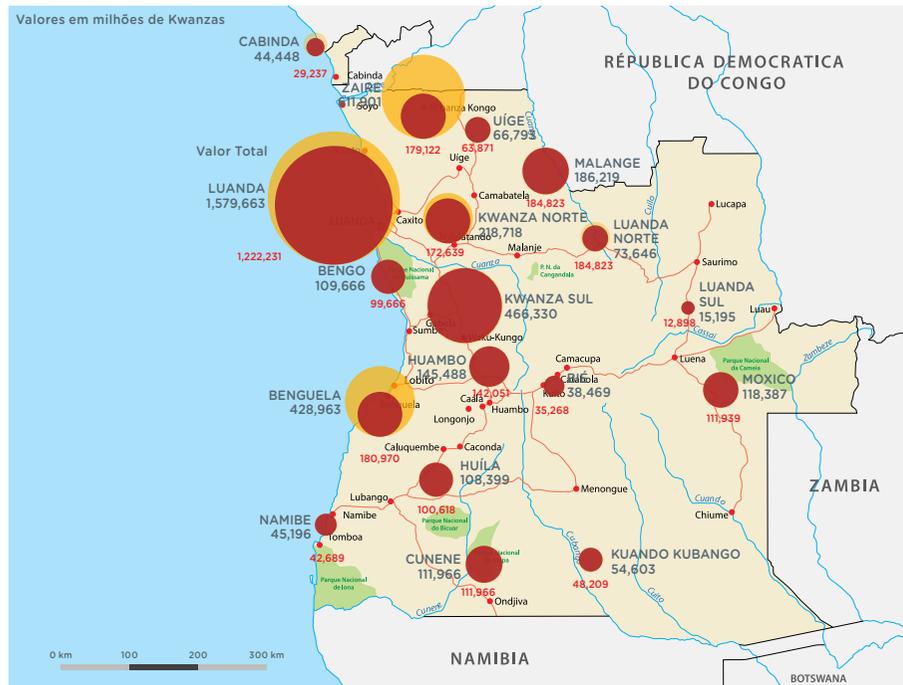
Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Huambo	<p>A província do Huambo orientará o seu desenvolvimento no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Articular Huambo e Kuito (e Caála) para criar um forte eixo urbano bipolar no centro do País. • Interligar o eixo urbano à continuidade dos programas de reconstrução e desenvolvimento municipais que ligam as duas províncias; • Garantir a manutenção e sustentabilidade dos eixos urbanos com cursos profissionalizantes de nível médio e superior no domínio de saneamento básico e ambiente, tratamento e aproveitamento de resíduos sólidos e saúde pública; • Valorizar as potencialidades turísticas; • Constituir-se como reserva natural de recursos hídricos. 	<p>Estão identificados dez projectos estruturantes para a província do Huambo, que correspondem a 145.488 milhões de Kz, 2,4% do investimento total. Seis destes projectos, correspondentes a cerca de 97,5% do montante considerado para a província, inserem-se em clusters prioritários, em particular dois projectos no cluster Energia e Água - relacionados com a construção de um aproveitamento hidroeléctrico (Jamba-la-Mina) e com o reforço do sistema de abastecimento de água - e quatro projectos no cluster Transportes e Logística - envolvendo a reabilitação de estradas, do aeroporto do Huambo e a construção do Centro de Logística e Distribuição da Caála, no âmbito do PRESILD. De valor menos significativo mas também merecedores de referência são os investimentos em outras actividades, relacionadas com o Empreendedorismo e Desenvolvimento Empresarial, com o Desenvolvimento Científico e Tecnológico, com a Saúde e o Bem-Estar Social e com a Educação e Cultura, respectivamente a construção do CINFOTEC, o estudo para a construção do Hospital Veterinário do Huambo, a construção do Hospital Pediátrico da província ou a reabilitação e apetrechamento de um centro de formação.</p>
Huíla	<p>A província da Huíla caminhará no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Em matéria de especialização produtiva: assumir-se como Província produtora de excedentes agrícolas (nomeadamente, de cereais) e pecuários, valorizando os regadios e a agricultura tradicional; reactivar o complexo mineiro (ferro) e promover as rochas ornamentais; desenvolver uma base industrial de transformação de produtos agro-pecuários e de abastecimento dos mercados das províncias do sul, em particular equipamento e utensílios agrícolas, com base num Pólo Industrial a desenvolver no Lubango, articulado com uma rede de zonas industriais a nível municipal; • Desenvolver uma plataforma Logística, suportada por um terminal multi-modal no Lubango, explorando, nomeadamente, as ligações ferroviárias ao porto do Namibe e por uma rede de entrepostos de armazenamento e comercialização; • Desenvolver nichos turísticos e de actividades terciárias de nível superior; • Desenvolver um Pólo Científico e Tecnológico em articulação com o Pólo Industrial. 	<p>Estão identificados 21 projectos estruturantes para a província da Huíla, 19 dos quais correspondem a um investimento de cerca de 108.000 Kz, menos de 2% do montante total previsto para projectos desta natureza. Os investimentos nos clusters prioritários Transportes e Logística, Energia e Água e Alimentação e Agro-indústria ultrapassam os 90% do orçamento previsto para a província, destacando-se importantes obras de reabilitação de estradas, projectos ao longo da cadeia de valor agro-alimentar (reabilitação de barragens hidroagrícolas e canais de irrigação, escola média agrária, produção de farinha de milho, de leguminosas e cereais, massa de tomate ou curtumes). Em relação a outros clusters, estão ainda previstos 4 investimentos privados no cluster de Geologia, Minas e Indústria, nomeadamente ligados à exploração mineira de ouro, o projecto Mineiro-Siderúrgico de Kassinga, uma fábrica metalúrgica ou um projecto de transformação de granito. No que se refere a outras actividades, está ainda prevista a construção, no Lubango, do Instituto de Formação em Gestão Económica e Financeira dos PALOP.</p>

Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Namibe	<p>Em matéria de especialização produtiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver as funções portuárias do Namibe para o sul de Angola e norte da Namíbia; desenvolver uma forte indústria piscatória e de transformação do pescado (Tombwa); desenvolver a indústria de mármore e gesso; instalar/explorar o gás e desenvolver a primeira transformação do ferro (esponja de ferro); desenvolver as culturas agrícolas de características mediterrânicas e subtropicais; valorizar a pecuária; • Desenvolver um Pólo de Desenvolvimento Industrial, abrangendo indústrias como as de processamento de produtos do mar, rochas ornamentais e produtos siderúrgicos; • Explorar as enormes potencialidades turísticas; • Aumentar a capacidade energética da Província; • Desenvolver um programa de combate à desertificação. 	<p>Estão identificados seis projectos estruturantes para a província do Namibe, que representam um investimento de 45.196 milhões de Kz, 0,75% do montante total. Quase a totalidade destes projectos (cinco) correspondem a cerca de 95% do investimento previsto para a província, dos quais três se inserem no cluster Transportes e Logística, referindo-se à reabilitação de estradas e à segunda fase da reabilitação do Porto do Namibe. Dois outros investimentos significativos estão previstos para o cluster Energia e Água e para a Alimentação e Agro-indústria, respectivamente, um projecto relativo ao reforço do sistema de abastecimento de água e à construção de uma academia de pesca, uma importante infraestrutura de formação que contribuirá para criar valor na fileira. O último projecto, refere-se à reabilitação do hospital provincial, que contribuirá para melhorar a saúde e o bem-estar social.</p>
Cunene	<p>A província do Cunene orientará o seu desenvolvimento no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover o desenvolvimento rural e pecuário, em particular: a agricultura de sequeiro, nomeadamente de cereais, as culturas de regadio, em particular a partir do aproveitamento da rede hidrográfica do rio Cuvelai (com base em estudo a efectuar) e do aproveitamento da margem direita do rio Kuvango, o efectivo pecuário, com melhoria do estudo sanitário dos efectivos, a tecnologia e utensílios agrícolas de baixo custo, bem como a introdução de alternativas de combustíveis que combatam a desflorestação. • Estudar a possibilidade de criar uma Zona Económica Especial na região de fronteira (Santa Clara); • Promover algum sedentarismo/aglomeração das populações e/ou encontrar alternativas adequadas para garantir serviços essenciais (educação e saúde); • Promover uma maior orientação das produções para o mercado e o surgimento de indústrias de abate e de transformação de carnes; • Criar um pólo especializado na fileira agro-industrial no Xangongo; • Desenvolver pólos urbanos para reequilibrar as relações transfronteiriças; • Explorar as potencialidades de "entreposto fronteiriço" de Ondjiva para o desenvolvimento de actividades comerciais, logísticas e industriais; • Desenvolver um nicho turístico de qualidade, respeitador do ambiente e dos valores culturais; • Promover uma maior integração com o resto do País através da reabilitação e construção de ligações ferroviárias e rodoviárias intra e inter provinciais; • Promover a exploração e gestão responsável dos recursos naturais, com vista à preservação da biodiversidade, nomeadamente no âmbito das bacias hidrográficas dos Rios Cunene e Cuvelai, das barragens do Calueque e do Ruacanã e da gestão integrada da margem direita do rio Cuvango; • Desenvolver núcleos do ensino médio e do ensino superior. 	<p>Existem nove projectos estruturantes identificados para a província do Cunene, todos eles em clusters prioritários e totalizando quase 112.000 milhões de Kz, 1,85% do investimento total. Quatro destes projectos inserem-se no cluster Transportes e Logística, absorvendo 40% dos recursos previstos para a província, com a construção de infraestruturas rodoviárias diversas, montante similar ao estimado para o cluster Energia e Água, em que a reparação da barragem do Calueque constitui o projecto de investimento mais significativo da província. Estão ainda identificados dois PEP relevantes, um no cluster Habitação e Agro-indústria, correspondendo à fazenda agro-industrial do Manquete.</p>

Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Kuando Kubango	<p>A província do Kuando Kubango caminhará no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Promover o desenvolvimento rural, assegurando o acesso à água, por forma a garantir a auto-suficiência alimentar, desenvolvimento de tecnologias e utensílios de baixo custo; melhorar o estado sanitário dos efectivos pecuários; Desenvolver um projecto integrado, centrado na barragem do Cuemba, integrado no estudo da bacia hidrográfica do Okavango; Promover algum sedentarismo das populações e/ou encontrar alternativas adequadas para garantir serviços essenciais (educação e saúde); Promover uma maior orientação das produções para o mercado e o surgimento de indústrias de abate e de transformação de carnes; Explorar as potencialidades de trânsito entre Angola e os Países vizinhos, valorizando o CF Namibe-Menongue; Desenvolver as actividades turísticas num quadro de cooperação com os Países vizinhos; Retomar a prospecção e exploração diamantífera no município de Mavinga; Fomentar a produção de materiais de construção. 	<p>Existem seis projectos estruturantes identificados na província do Kuando Kubango, com um montante de investimento de mais de 50.000 milhões de Kz, inferiores a 1% do orçamento total. Quatro dos projectos estruturantes inserem-se nos clusters prioritários Transportes e Logística - sendo relativos à reabilitação de uma estrada e do aeroporto de Menongue - e Energia e Água - reabilitação de redes de transmissão de energia e de abastecimento de água. Está também previsto um investimento na área do Turismo e Lazer, inserido nos outros clusters, referindo-se a um estudo para a dinamização do projecto turístico transfronteiriço Okavango Zambeze, o qual pretende transformar as áreas partilhadas por cinco países da SADC numa zona turística de referência internacional. Finalmente, está identificada uma intervenção em matéria de Saúde e Bem-Estar Social, envolvendo a reabilitação e o reapetrechamento do hospital provincial.</p>
Lunda Norte	<p>A província da Lunda Norte caminhará no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reforçar a dimensão urbana de Dundo-Luachimo-Chitato como localização de serviços avançados e equilibrar as relações transfronteiriças; Diversificar as actividades, envolvendo as empresas diamantíferas em projectos de apoio a micro-empresas e de desenvolvimento da agro-pecuária e com a aquisição "in loco" dos serviços industriais às minas; Promover o desenvolvimento rural (agricultura e pecuária), envolvendo melhoria dos utensílios e o desenvolvimento do crédito e do comércio rurais; Recuperar as antigas explorações agro-pecuárias. 	<p>São oito os projectos estruturantes identificados na Lunda Norte, os quais totalizam 74.646 milhões de Kz, pouco mais de 1% do investimento total. Metade dos projectos insere-se nos clusters prioritários, cujo investimento previsto corresponde a cerca de 85% do total. O cluster Transportes e Logística conta com 2 projectos de reabilitação de infraestruturas rodoviárias e aeroportuárias, enquanto na Energia e Águas está previsto o reforço da potência do aproveitamento hidroeléctrico de Luachimo e na Alimentação e Agro-indústria, a iniciativa privada realiza uma importante aposta na Fazenda Agro-pecuária da Cacanda, próxima da fronteira com a República Democrática do Congo. Nos outros clusters, destaca-se o investimento privado no Projecto de Diamantes Uári, da Lucapa. Nas outras actividades, releva-se o investimento na reabilitação e apetrechamento do hospital provincial.</p>

Província	Opções Estratégicas	Projectos Estruturantes
Lunda Sul	<p>No longo prazo, a província da Lunda Sul orientará o seu desenvolvimento no sentido de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Diversificar as actividades, envolvendo as empresas diamantíferas em projectos de apoio a micro-empresas e de desenvolvimento da agro-pecuária e com a aquisição "in loco" dos serviços industriais às minas; Promover o desenvolvimento rural (agricultura e pecuária), envolvendo melhoria dos utensílios e o desenvolvimento do crédito e do comércio rurais; Fomentar a agricultura e pecuária mercantis em espaços específicos compatíveis com as restrições mineiras; Estruturar a fixação das populações rurais para criar "mercado" para os serviços sociais. 	<p>A Lunda Sul conta com três projectos identificados como estruturantes, cujo montante de investimento representa 0,25% do total. Dois destes projectos inserem-se no cluster prioritário "Transportes e Logística", correspondendo à construção e reconstrução de infraestruturas aeroportuárias em Saurimo, com o investimento previsto a perfazer 85% do montante total da província. O terceiro projecto refere-se à reabilitação do hospital provincial, o que contribuirá para melhorar a Saúde e o Bem-Estar Social da população.</p>
Moxico	<p>A província do Moxico orientar-se-á no seguinte sentido:</p> <ul style="list-style-type: none"> Assumir Luena como centro económico, cultural, comercial do leste do País e centro de indústrias de consumo para estas regiões e para os Países vizinhos; Estruturar uma rede de pequenos aglomerados rurais que assegurem os circuitos de comercialização e os serviços às populações dispersas; Desenvolver a urbanização das cidades de Luena e das restantes sedes municipais; Em matéria de especialização produtiva: desenvolver a agro-pecuária, recuperar a exploração florestal e as indústrias da madeira, promover a pesca artesanal e piscicultura, relançar a apicultura, desenvolver o turismo e promover o desenvolvimento rural; Estudar a possibilidade de criar uma Zona Económica Especial na Região de Fronteira (Luau). 	<p>Estão identificados dez projectos estruturantes na província do Moxico, que correspondem a cerca de 2% do universo destes projectos e do total de investimento estimado para o mesmo. Quase todos os projectos estruturantes pertencem a clusters prioritários, sendo que metade dos projectos estruturantes e cerca de 75% do valor estimado para a província está consignado ao cluster Transportes e Logística. Incluem-se neste grupo a reabilitação de várias estradas, a reabilitação de pistas e do aeroporto e, ainda, o desenvolvimento da Plataforma Logística de Luau. Em matéria de energia e água, merecem destaque o aproveitamento hidroeléctrico de Chiumbe Dala e a construção de uma mini-hídrica. No cluster alimentação e agro-indústria, a Fazenda Agro-industrial de Camaiangala e o Projecto de Desenvolvimento agro-industrial do Luena. Finalmente, nas outras actividades, nomeadamente Saúde e Bem-Estar Social, as obras de reabilitação e ampliação do Hospital Provincial do Moxico vão contribuir para melhorar as condições de vida e constituirão um factor de atracção da população para a província.</p>

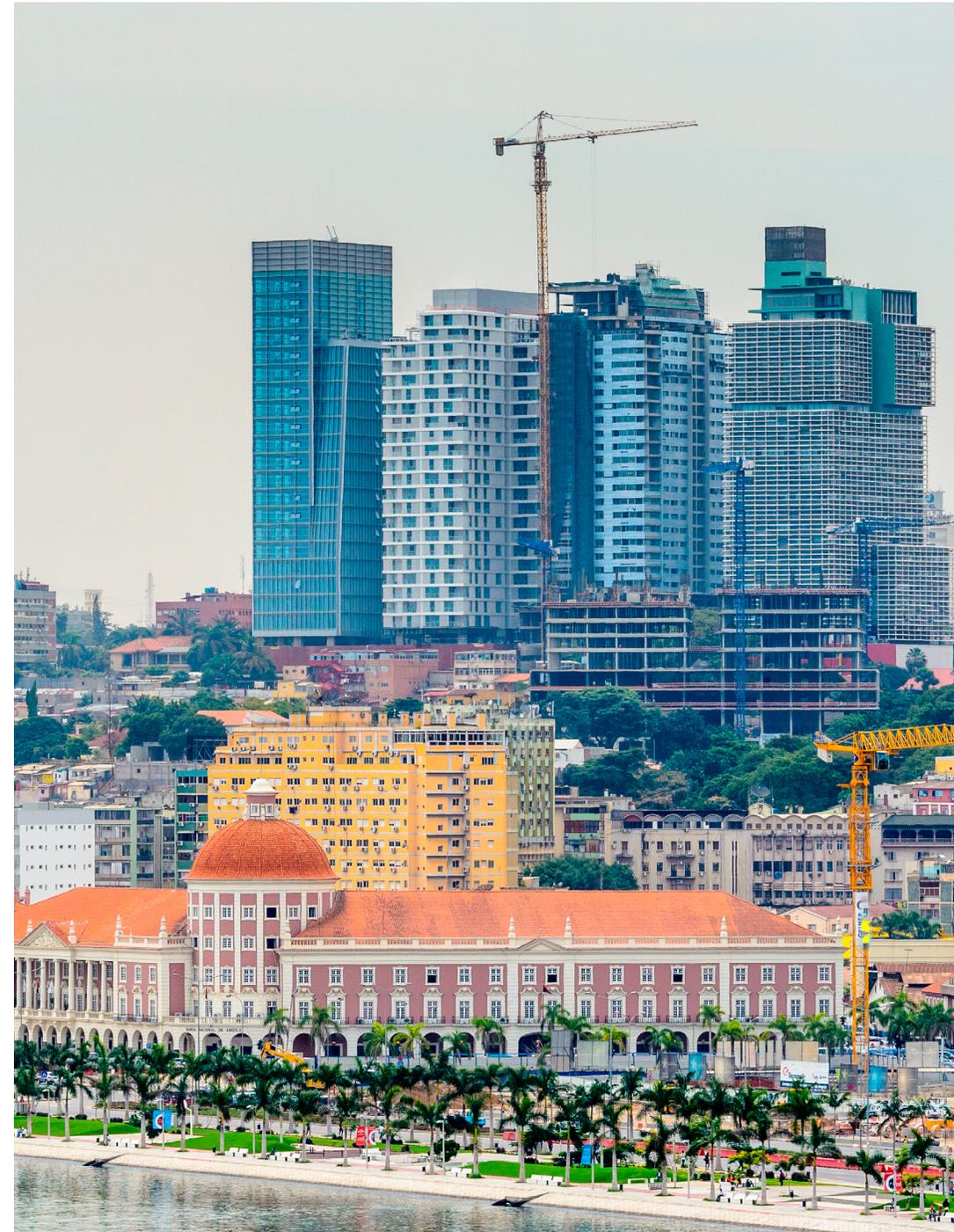
A implementação desta carteira de projectos estruturantes envolve pesados investimentos, distribuídos pelas diferentes províncias da seguinte forma.



INVESTIMENTOS TOTAIS NACIONAIS POR CLUSTER PRIORITÁRIO



Investimentos em Projectos Estruturantes - por Cluster Prioritário - MAPA 3





04

ECONOMIA

4.1 O PND 2013-2017

A adopção do Plano Nacional de Desenvolvimento 2013-2017 (PND) introduziu uma importante alteração de contexto, face ao estudo elaborado em 2006.

Com efeito, o PND vem definir o rumo de médio-prazo do país, no horizonte de uma legislatura. Os eixos de actuação do Governo, os grandes projectos de investimento público, geradores de oportunidades, encontram-se, claramente, definidos no documento.

Com propriedade, podemos afirmar que, no futuro, o PND será considerado como o documento-charneira do processo de diversificação da economia nacional, sendo, neste sentido, de leitura obrigatória por parte dos agentes económicos.

O Plano Nacional de Desenvolvimento de Médio Prazo (2013-2017) tem o enquadramento estratégico de longo prazo estabelecido pela Estratégia Nacional “Angola 2025”, que fixa as Grandes Orientações para o Desenvolvimento de Angola, de que se destacam:

- Garantir a Unidade e a Coesão Nacional;
- Construir uma Sociedade Democrática e Participativa, garantindo as liberdades e direitos fundamentais e o desenvolvimento da sociedade civil;
- Promover o Desenvolvimento Humano e o Bem-Estar dos Angolanos, assegurando a Melhoria da Qualidade de Vida, Combatendo a Fome e a Pobreza Extrema;
- Promover o Desenvolvimento Sustentável, Competitivo e Equitativo, garantindo o Futuro às Gerações Vindouras;
- Promover o Desenvolvimento da Ciência, Tecnologia e Inovação;
- Apoiar o Desenvolvimento do Empreendedorismo e do Sector Privado;
- Desenvolver de Forma Harmoniosa o Território Nacional;

- Promover a Inserção Competitiva da Economia Angolana no Contexto Mundial e Regional.

O Plano Nacional de Desenvolvimento de Médio Prazo 2013-2017 pautar-se-á, em consonância com o seu enquadramento estratégico, pelos seguintes Grandes Objectivos Nacionais:

- Preservação da unidade e coesão nacional.
- Garantia dos pressupostos básicos necessários ao desenvolvimento.
- Melhoria da qualidade de vida.
- Inserção da juventude na vida activa.
- Desenvolvimento do sector privado.
- Inserção competitiva de Angola no contexto internacional.

Estes objectivos suportam-se em políticas nacionais que sintetizamos nas tabelas seguintes:

Objectivos Plano	Políticas Nacionais	Objectivos Políticas Nacionais
Preservação da Unidade e Coesão Nacional	População	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzir a incidência da pobreza e as desigualdades sociais; • Melhorar substancialmente o nível de vida das famílias, promovendo um adequado equilíbrio entre a redução da fecundidade e a queda da mortalidade; • Reduzir significativamente as mortalidades materna, infantil e infanto-juvenil; • Reequilibrar a distribuição da população pelo território, criando incentivos à mobilidade das populações; • Aumentar o grau de escolarização dos jovens e diminuir o número de analfabetos adultos, em particular da população rural, de forma a elevar o nível de conhecimento e qualificação da população; • Promover a qualificação e formação profissional de jovens e adolescentes, visando a sua inserção no mercado de trabalho e na vida económica; • Elevar o nível de bem-estar e a independência económica da população idosa; • Promover a dignidade, a autonomia e a auto-suficiência económica dos indivíduos portadores de deficiência; • Promover, com o apoio da sociedade civil, a igualdade de direitos, obrigações e oportunidades entre homens e mulheres; • Respeitar e valorizar a identidade e singularidade dos grupos etno-linguísticos; • Melhorar o nível de informação e conhecimento das variáveis que caracterizam a população e sua evolução, seja através do Censo Nacional de População e Habitação, seja das estatísticas e inquéritos regulares.

Objectivos Plano	Políticas Nacionais	Objectivos Políticas Nacionais
Preservação da Unidade e Coesão Nacional	Modernização do Sistema de Defesa e Segurança Nacional	<ul style="list-style-type: none"> Melhorar e Modernizar o Sistema de Defesa Nacional; Melhorar e Modernizar o Sistema de Segurança Nacional.
	Apoio à Reintegração Sócio-Económica de Ex-Militares	<ul style="list-style-type: none"> Promover acções de reintegração económica e social de ex-militares de forma específica, através da formação e capacitação profissional; Criar mecanismos adicionais de apoio às famílias dos ex-Militares, de modo a garantir-lhes os meios necessários à manutenção das condições básicas de vida.
	Reforma Tributária e das Finanças Públicas	<ul style="list-style-type: none"> Diversificar as fontes de receita e aumentar a estabilidade financeira nacional, através da implementação de medidas que aumentem a receita tributária não petrolífera e garantam um efectivo combate à evasão e fraude fiscais; Garantir a estruturação do sistema de gestão das finanças públicas, fazendo acompanhar a desconcentração e descentralização da administração pela desconcentração e descentralização financeira, nomeadamente revendo as competências da Administração Tributária, a nível central e local.
	Promoção do Desenvol. Equilibrado do Território	<ul style="list-style-type: none"> Assegurar o desenvolvimento equilibrado e equitativo do território, valorizando o potencial de cada área, para o reforço da economia e o desenvolvimento nacional.
	Modernização da Administração e Gestão Públicas	<ul style="list-style-type: none"> Assegurar a elevação contínua da qualidade dos órgãos e serviços da Administração Pública ao nível da prestação de serviço público ao cidadão e em benefício da Economia; Melhorar a relação entre a administração e os agentes económicos e consolidar o exercício dos direitos e deveres de cidadania consagrados na Constituição e demais legislação; Reforçar o sentido de missão e o comprometimento do servidor público para com a prestação de serviços de melhor qualidade para o cliente, utente e consumidores; Melhorar a eficiência do sistema nacional de planeamento e da administração financeira, para que o planeamento seja um verdadeiro instrumento de gestão orientado para os resultados, com a consequente criação das condições de melhoria do funcionamento do Estado; Melhorar a informação estatística oficial, com base na qual o Estado possa fundamentar as suas políticas e "monitorizar" a respectiva execução, bem como determinar o seu grau de eficácia; Aproximar os órgãos de decisão das populações e das situações a atender, criando as autarquias locais e dotando-as de maior capacidade para exercerem com eficiência e eficácia um serviço público de maior qualidade e oportunidade; Utilizar novos instrumentos de financiamento de investimentos públicos, com destaque para as Parcerias Público Privadas
Garantia dos Pressupostos Básicos Necessários ao Desenvol.	Estabilidade e Regulação Macroeconómica	<ul style="list-style-type: none"> Situar a inflação acumulada anual abaixo dos dois dígitos; Garantir a provisão de bens e serviços públicos e semi-públicos, sem colocar em risco a sustentabilidade das contas públicas; Assegurar a manutenção de um nível adequado de Reservas Internacionais Líquidas (RIL), para a garantia da solvabilidade externa do País e a protecção da economia nacional contra eventuais choques externos.

Objectivos Plano	Políticas Nacionais	Objectivos Políticas Nacionais
Garantia dos Pressupostos Básicos Necessários ao Desenvol.	Promoção do Crescimento Económico, do Aumento do Emprego e de Diversificação Económica	<ul style="list-style-type: none"> Promover o crescimento equilibrado dos vários sectores de actividade económica, centrado no crescimento económico e na expansão das oportunidades de emprego; Valorizar os recursos naturais, possibilitando o alongamento das cadeias de valor e a construção de clusters e fileiras com base nos recursos endógenos; Aumentar a auto-suficiência do País, através da gradual substituição selectiva/competitiva das importações; Ampliar a diversificação da economia através do fomento empresarial privado. Promover o crescimento equilibrado dos vários sectores de actividade económica, centrado na expansão das oportunidades de emprego; Valorizar os recursos naturais, possibilitando o alongamento das cadeias de valor e a construção de clusters e fileiras com base nos recursos endógenos;
	Promoção do Emprego e Capacitação e Valorização dos Recursos Humanos Nacionais	<ul style="list-style-type: none"> Promover uma política de prioridade ao emprego e à valorização dos recursos humanos nacionais; Promover a inserção e reinserção na vida activa; Apoiar a Formação Profissional ao Longo da Vida; Modernizar a Organização do trabalho.
Apoio ao Empresariado Nacional	Promoção do Empreendedorismo e do Desenvolvimento do Sector Privado Nacional	<ul style="list-style-type: none"> Promover a criação de uma classe empresarial preparada para dinamizar a actividade económica; Promover o surgimento de novas empresas, nomeadamente de base nacional; Apoiar as empresas de capitais maioritariamente angolanos a ultrapassar o desnível competitivo que as separa das empresas de referência internacionais; Diminuir os custos de transacção inerentes à actividade económica no País; Combater todas as formas de concorrência desleal e de actos lesivos ao são funcionamento dos mercados.
Melhoria da Qualidade de Vida	Repartição Equitativa do Rendimento Nacional e de Protecção Social	<ul style="list-style-type: none"> Continuar a desenvolver e consolidar as acções que visam uma melhor repartição do rendimento nacional; Melhorar a implementação, de forma integrada, dos programas de rendimento mínimo e outras formas de protecção social.
Inserção da Juventude na Vida Activa	Juventude	<ul style="list-style-type: none"> Promover soluções para os principais problemas da juventude e alcançar os grandes objectivos de democracia participativa e de desenvolvimento social; Promover a qualificação e formação profissional de jovens e adolescentes, visando a sua inserção no mercado de trabalho e na vida económica.
Inserção Competitiva de Angola no Contexto Internacional	Reforço do Posicionamento de Angola no Contexto Internacional e Regional, em particular na União Africana e na SADC	<ul style="list-style-type: none"> Criar condições favoráveis para a modernização do País e para a melhoria da competitividade de Angola num mundo cada vez mais globalizado e incerto; Participar e influenciar o processo regional de criação de uma ordem justa e democrática em África e no mundo, procurando soluções colectivas para os problemas do continente e para os problemas internacionais na base do direito internacional e reconhecendo um papel central à União Africana e à ONU; Contribuir para a eliminação de focos de tensão e conflitos bem como para a prevenção dos mesmos, nomeadamente nas regiões circunvizinhas; Proteger os interesses do País no exterior e promover a imagem de Estado democrático e de Direito, de economia social de mercado e com uma política externa independente.

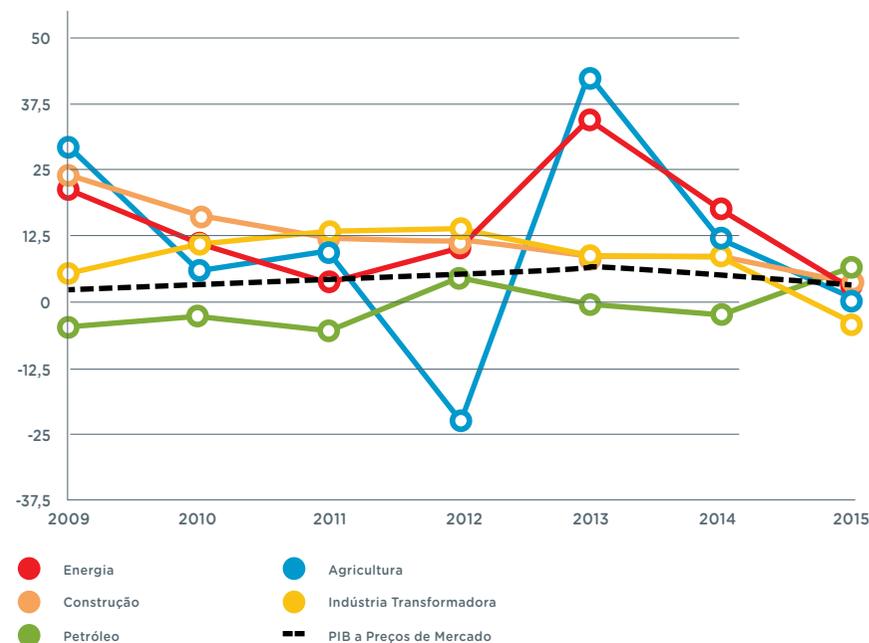
4.2 Evolução Recente

Nos últimos sete anos (2009-2015), a economia angolana cresceu a uma taxa média anual de 4,2%. A trajectória de crescimento foi crescente até 2014, ano em que a produção não petrolífera registou uma aceleração de 8,2% insuficiente para compensar a quebra de 2,6% na produção petrolífera. Em 2015, foi já mais intenso, e diversificado, o efeito da redução da receita petrolífera, tendo o PIB crescido somente 2,8% e, para tal, muito terá contribuído, a recuperação, em termo físicos, de produção petrolífera (crescimento 6,3%), pois a produção não petrolífera terá sofrido uma forte contracção, tendo registado um pequeno aumento de 1,3%. No primeiro triénio (2009-2011) a taxa média de crescimento do PIB foi moderada (3,26%), muito influenciada pela fraca taxa de crescimento de 2009 (2,39%), reflectindo o impacto da crise internacional, com o PIB petrolífero a regredir 5%. No triénio seguinte (2012-2014), o ritmo médio foi mais elevado (5,6%), mas em 2015 este ritmo de crescimento cai para 2,8%.

Formato	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Agricultura	29	6	9,2	(22,5)	42,3	11,9	0,8
Petróleo	(5,1)	(2,9)	(5,6)	4,3	(0,9)	(2,6)	6,3
Indústria Transformadora	5,3	10,7	13,0	14,0	8,6	8,1	(4,0)
Construção	23,8	16,1	12,0	11,7	8,1	8,0	3,5
Energia	21,3	10,9	3,5	10,5	34,4	17,3	2,5
Outros	5,9	4,7	9,6	8,3	0,7	6,0	1,1
PIB a Preços de Mercado	2,4	3,5	3,9	5,2	6,8	4,7	2,8

Fonte: Ministério do Planeamento e Desenvolvimento Territorial

Taxas de Crescimento do PIB Real (%) - TABELA 4



Evolução das Taxas de Crescimento do PIB Real (%) - GRÁFICO 2

Os últimos anos foram marcados por fortes oscilações do preço do barril de petróleo. O crescimento da economia Angolana ao longo do último quinquénio foi sustentado, embora a nível relativamente modesto para o contexto da África Subsaariana, pelos sectores motores da diversificação. Aspecto particularmente positivo é o facto do crescimento verificado ser suportado, até 2014, nos sectores da agricultura (10,96%), indústria (7,96%), construção (11,88%) e energia (14,33%), os quais registaram ao longo do período, os mais elevados ritmos de crescimento. As pescas e os serviços mercantis foram os sectores cujo potencial de crescimento não foi ainda totalmente explorado, evidenciando oportunidades por explorar no segmento da distribuição e logística. Podemos, deste modo, concluir que a economia Angolana cresceu de forma sustentada, dinamizada pelo processo de diversificação e que, num contexto externo mais favorável, teria registado ritmos de crescimento francamente acima da média da África Subsaariana.

Foram estes os sectores que, nos últimos anos registaram ritmos anuais médios de crescimento mais elevados: Energia (14,33%); Construção (11,88%); Agricultura (10,96%); Indústria Transformadora (7,96%). São os sectores críticos para qualquer processo de diversificação. Todavia, este processo de transformação estrutural ainda não gerou os necessários impactos na economia nacional, em particular na diversificação das receitas fiscais e das exportações. Esta situação, para além de reflectir deficientes prioridades de política económica e de investimento, também pode ser explicada por baixos níveis de produção iniciais, o que amplia, temporariamente, as taxas de crescimento, mas também por deficiente cobertura e incidência tributária e fuga aos impostos.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Média 2009-15
% PIB Não Petrolífero no PIB	60,95	56,52	54,59	55,12	60,04	65,5	64,8	59,65
Indicador de Estrutura (PIB Não Petrolífero/ PIB Petrolífero)	1,56	1,30	1,20	1,20	1,50	1,90	1,85	1,50
Indicador de Dinâmica (Índice de Evolução do PIB Não Petrolífero/ Índice de Evolução do PIB Petrolífero-2009=100)	100,0	112,3	132,2	147,4	157,4	190,6	181,4	145,9

Fonte: Cálculos CESO

Indicadores de Transformação e Diversificação da Economia - TABELA 5

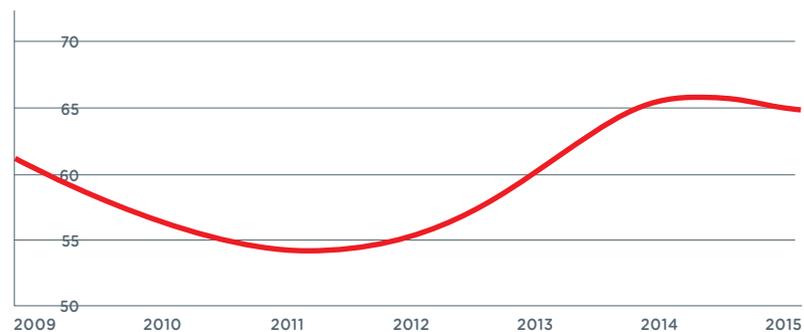


Gráfico 3 - Evolução % do PIB Não Petrolífero no PIB Total - GRÁFICO 3



Foram estes sectores os principais responsáveis pelo facto da “Produção Não Petrolífera” ter registado um ritmo de crescimento médio relativamente elevado (7,0%), mesmo assim aquém da meta fixada no PND (9,6%).

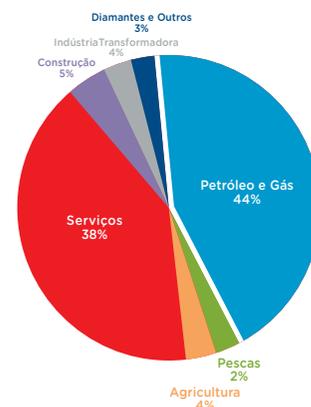
Em contrapartida, a produção petrolífera teve um comportamento médio negativo (- 0,93%), apenas tendo registado variações positivas em 2 dos 7 anos analisados (2012 e 2015). Esta volatilidade da produção petrolífera é a maior ameaça ao desenvolvimento sustentável da economia angolana.

Esta evolução de sinal oposto, teve como resultado uma redução substancial do peso relativo da produção petrolífera no PIB, atingindo apenas 35,2% em 2015 contra 39% em 2009 e 45,4% em 2011.

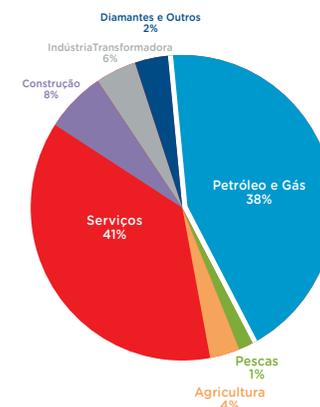
A produção não petrolífera já representou quase 2/3 do PIB quando em 2009 não chegava aos 60%.

O desenvolvimento do sector da distribuição e logística está intimamente ligado ao processo de diversificação da economia. Há que ter em consideração que a diversificação da economia Angolana será, inevitavelmente, um processo lento, mas que pode e deve ser acelerado. A economia baseada em recursos tem uma dinâmica própria e um processo de desenvolvimento que não pode ser comparável ao dos restantes sectores da economia. Medir a diversificação da economia Angolana em função da composição das suas exportações, num País que iniciou o processo de reconstrução do seu tecido produtivo há uma década, revela-se uma abordagem metodologicamente enviesada. De igual modo, medir a diversificação da economia em função da estrutura do PIB, sujeita às oscilações da produção e do preço do petróleo, não é, também, método adequado à realidade do país. Em termos objectivos e mesmo tendo em conta todas as oscilações do mercado global de commodities, o sector petrolífero perdeu, em pouco mais de uma década, 7 pontos percentuais do seu peso na estrutura do PIB. As taxas de crescimento dos sectores motores da diversificação permitem concluir que, apesar de lenta, existe uma trajectória que está a ser seguida e que se sustenta

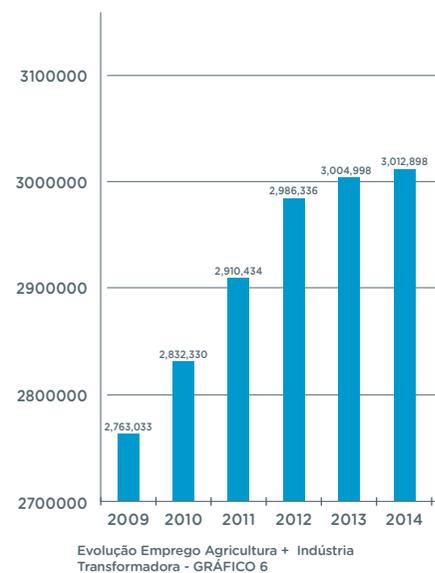
em taxas de crescimento dos sectores da agricultura, indústria, construção, energia e serviços mercantis. A trajectória observada permite concluir que a criação de condições para o arranque do processo de diversificação é uma realidade em curso, cujo aprofundamento carecerá de um período de maturação significativo.



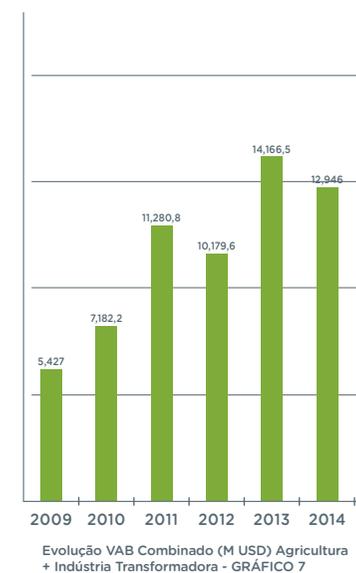
Estrutura da Economia em 2002 - GRÁFICO 4



Estrutura da Economia em 2014 - GRÁFICO 5



Evolução Emprego Agricultura + Indústria Transformadora - GRÁFICO 6



Evolução VAB Combinado (M USD) Agricultura + Indústria Transformadora - GRÁFICO 7

4.3 Mitigação da Crise do Petróleo

4.3.1 Causas Profundas, Caminhos Críticos

A reposição da base infraestrutural do país e o crescimento da economia Angolana foi financiado, ao longo da última década, pelo sector petrolífero. A este modelo de financiamento do desenvolvimento do país estão associados:

- Um Modelo de Governação Política;
- Um Modelo de Governação Económica;
- Um Modelo de Governação da Administração Pública;
- Um Modelo de Sociedade.

A década seguinte, de investimento no homem, na capacitação e formação dos Angolanos, requererá pesados investimentos. Mas, à abundância de recursos disponíveis na década passada, sucede uma época de austeridade anunciada.

E quais as origens da nova era que se anuncia: a queda do preço do petróleo, origem da quase totalidade das receitas que o país consegue angariar. As origens deste movimento descendente do preço do petróleo resultam de uma combinação de factores de natureza económica e geo-estratégica:

- Aumento sensível das reservas de petróleo nos EUA em virtude da introdução de inovações tecnológicas na indústria, nomeadamente no que toca ao aproveitamento do xisto betuminoso;
- Reagindo à inovação tecnológica que ameaça os grandes países produtores de petróleo, nomeadamente os localizados no Golfo Pérsico, estes “empurram” o preço do barril para valores que possam inviabilizar

economicamente o aproveitamento do xisto betuminoso (cuja extração é mais cara e com elevado impacto ambiental);

- Paralelamente, as grandes economias emergentes, com a China e Brasil à cabeça, desaceleram, antecipando-se uma queda na procura do petróleo.

O cenário não é meramente conjuntural. Desenham-se alterações estruturais na matriz energética mundial e as mesmas têm forte repercussão em Angola.

Esta crise, como todas, talvez encerre oportunidades. O caminho estava já enunciado no PND 13-17:

- **Estabilidade** - a estabilidade política e social constitui o mais importante e extraordinário feito da primeira década de paz em Angola. Foi a estabilidade política e social que permitiu a reposição da base infraestrutural do país. Estradas, pontes, caminhos-de-ferro, redes de distribuição de energia eléctrica, água e saneamento, tudo isto foi sistematicamente destruído ao longo de décadas de guerra. A reposição de uma base infraestrutural mínima cria as condições para o lançamento de uma nova etapa do processo de desenvolvimento.

- **Crescimento** - o sector petrolífero alavancou o crescimento da economia angolana ao longo da primeira década de paz. Permitiu a reconstrução do país, criando condições para a diversificação da economia. A próxima será a década do crescimento na diversidade. A agricultura, a indústria o comércio deverão ser os motores do crescimento na segunda década de paz em Angola.

- **Emprego** - o sector petrolífero, bem como o sector financeiro (outro dos grandes dinamizadores do crescimento económico), não são particularmente intensivos em mão-de-obra. A agricultura, a indústria e o comércio são sectores fundamentais para a criação de postos de trabalho que permitam reduzir sensivelmente os níveis (muito elevados) de desemprego e sub-emprego em Angola.

E chegando à variável emprego, regressamos à variável estabilidade. Sem emprego, é a estabilidade social que estará em causa. E Angola não pode perder aquilo que tanto lhe custou a conquistar.

Todavia, o país debate-se com um cenário complexo:

- O impacto das ações tendentes a diversificar a economia ainda é modesto e só no horizonte de longo-prazo será sensível;
- As finanças públicas, continuarão, portanto, vulneráveis aos choques do sector petrolífero;
- Pelo que se impõe uma atitude prudencial de limitação da despesa pública, estabelecendo limites de expansão da despesa e do endividamento públicos.

O cenário é, portanto, de austeridade. Todavia, austeridade não pode significar o adiamento da década do investimento no homem, pois tal poderá ter como consequência Angola perder o que tanto lhe custou conquistar: a estabilidade.

Quais os eixos do caminho crítico a percorrer por Angola nos próximos anos:

- Escolhas públicas racionais;
- Uma inserção perspicaz de Angola no xadrez geo-estratégico global;
- Um modelo de financiamento sustentável;
- Um modelo de governação (política, económica e administrativa) capaz de enfrentar os novos desafios que se colocam ao país;
- Um modelo de sociedade em que todos os Angolanos se revejam.



Começando pelas escolhas públicas, muito há a fazer:

- Desde logo reformar o sistema de gestão do investimento público. Angola construiu um sistema cuja motivação central é integrar programas e projectos numa carteira nacional virtualmente, inexequível. O eixo do sistema tem de bascular para a monitorização e avaliação. Mais importante do que garantir que os programas e projectos obedecem aos preceitos legais exigíveis para consideração na carteira é avaliar como foram, efectivamente, implementados os programas e projectos e despendidos os recursos. O Estado deve conduzir uma avaliação ex-post extensiva do investimento público para avaliar qual o seu real impacto e quais os desvios entre aquilo que os projectos prometiam e o que de facto foi feito. Os resultados desta avaliação seriam de extrema utilidade para repensar a política de investimento público e, provavelmente, até atingir a alquimia desejada: fazer mais com menos.

- A austeridade deve centrar-se nas áreas menos produtivas do investimento público. Redução de rendas, obras públicas de fachada, investimentos de retorno duvidoso e de margens generosas para operadores privados.

- Os investimentos nos sectores sociais, nomeadamente, educação, saúde e assistência social, devem ser minuciosamente estudados e programados, evitando o mau investimento público. Uma vez mais, impõe-se uma avaliação do investimento público já realizado nestes sectores, identificar erros, cristalizar boas práticas e constituir uma carteira de investimento com projectos de qualidade e efectivamente ao serviço das ambições do país e dos Angolanos.

De igual modo, têm de ser elevados os níveis de qualidade do planeamento nestes sectores que deverão, num cenário de recursos escassos, elevar-se a padrões de excelência.





A inserção perspicaz de Angola na geo-estratégia global é outra variável da equação que o país enfrenta. Angola, nesta matéria, tem sabido gerir, com sabedoria, o seu posicionamento. E uma vez mais terá de o fazer, procurando fontes alternativas de financiamento e de investimento:

- Reequilibrar as parcerias globais, com intensificação (já em curso) das relações com os Estados Unidos e com a União Europeia, não perdendo de vista a parceria com a China;
- Procurar junto de economias emergentes, como são o caso do Brasil, Índia e Rússia, parcerias complementares, alicerçadas em investimentos baseados no conhecimento;
- Estabelecer um quadro renovado de relacionamento com as instituições de Bretton-Woods, nomeadamente o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional.

Um **modelo de financiamento** sustentável em que às receitas de petróleo:

- Acrescentam-se receitas provenientes de uma economia em diversificação;
- Investimento e financiamento de novos parceiros (EUA, Europa, Brasil, Índia, Rússia);
- Utilização, racional e criteriosa, dos mecanismos globais de financiamento e investimento multi-lateral.

Este modelo de financiamento sustentável, aberto a parcerias diversas, transporta consigo escrutínio adicional que, por seu turno, impõe um **modelo renovado de Governação** que exige:

- Uma reforma da administração pública, tornando-a mais eficaz e transparente, alicerçada em processos de tomada de decisão previsíveis e eficientes;
- Uma reforma do sistema de justiça, oferecendo maiores garantias a investidores nacionais e estrangeiros;
- Uma reforma do sistema partidário tornando os partidos políticos mais abertos à sociedade e mais transparentes, capazes de captar o talento emergente em diferentes áreas;

- Uma reforma do tecido económico nacional, privilegiando as pequenas e médias empresas orientadas para o mercado interno, criando uma classe de empreendedores que engrosse a fileira da classe média nacional.

E finalmente, uma reforma do **modelo de sociedade**. Este sim, o desafio mais complexo que Angola tem pela frente. A acumulação nacional não pode priorizar o consumo em detrimento do investimento. Esta atitude reflete-se nas ambições latentes na sociedade e não criam um ambiente propício ao desenvolvimento sustentável. A valorização do trabalho, do risco e da recompensa como caminho para o sucesso.

Em certa medida, este novo modelo de sociedade, ponto de confluência de reformas que têm vindo a ser adiadas e agora se tornam inevitáveis, configura um passo em frente na criação da Nação, desafio também ele adiado perante a premência da luta pela libertação e pela soberania nacional.

EM CERTA MEDIDA, ESTE NOVO MODELO
DE SOCIEDADE, PONTO DE CONFLUÊNCIA
DE REFORMAS QUE TÊM VINDO A SER ADIADAS
E AGORA SE TORNAM INEVITÁVEIS, CONFIGURA
UM PASSO EM FRENTE NA CRIAÇÃO DA NAÇÃO.

4.3.2 Estratégia para Saída da Crise

Consciente da complexidade dos desafios que o País enfrenta, o Governo aprovou em Janeiro de 2016 as “Linhas Mestras da Estratégia para a Saída da Crise Derivada da Queda do Preço do Petróleo no Mercado Internacional”.

A estratégia assenta em 4 pilares:



Conforme referido no capítulo precedente, estudos sobre a evolução futura do preço do petróleo no mercado internacional indiciam que o preço desta matéria prima poderá manter-se em baixa por um período considerável.

Por esta razão, toda a estratégia para fazer face à presente crise terá como pressuposto a substituição do petróleo como principal fonte de receita de Angola. Assim, o Governo pretende implementar as seguintes acções:

- (1)** Aumentar a curto prazo a produção e o controlo dos produtos exportáveis de modo a gerar divisas para o país;
- (2)** Aumentar a produção interna, sobretudo dos produtos da cesta básica e de outros produtos essenciais para o consumo interno e para a exportação.

O défice e o endividamento do país deverão ser geridos de modo a constituírem fontes de financiamento das acções referidas no ponto anterior.

A estratégia aponta para que o endividamento público seja orientado para três objectivos:

- (a)** Financiamento das despesas correntes para assegurar a previsibilidade da execução do OGE;
- (b)** Financiamento da despesa de capital;
- (c)** Repasse ao sector privado, de acordo com as condições pré-estabelecidas.

A estratégia preconiza uma concentração dos investimentos públicos nos projectos estruturantes (caracterizados em capítulo anterior) provedores de bens públicos e promotores da diversificação da economia, sobretudo daqueles que contribuem para a viabilização e aumento da produtividade dos investimentos privados.

No que respeita à promoção do investimento privado, a estratégia aponta para a utilização dos saldos de linhas de crédito existentes, estimados em 5,47 bilhões de dólares americanos, antes contraídas para fins públicos, para financiar projectos privados de elevada rentabilidade e que sejam promotores da diversificação da produção e das exportações.

Este exercício poder ser feito por via de:

- (i)** Endividamento directo, mediante contratação de recursos por conta do Tesouro Nacional, transferidos em seguida para a Banca de Desenvolvimento por via da modalidade on-lending;
- (ii)** Endividamento indirecto, mediante prestação de garantias soberanas para projectos privados;
- (iii)** Aporte de recursos a fundos de promoção do Investimento, mediante operações de capitalização, com recursos de Tesouraria a ser mobilizados através de facilidades de crédito.

Deverá, igualmente, ser explorada a possibilidade de conversão das facilidades de crédito à exportação existentes em empréstimos financeiros e procurar financiamento adicional para suporte à economia.

O Executivo pretende, também, fomentar a criação de Fundos de Investimento capazes de captar poupança nacional, sobretudo de cidadãos nacionais com poupanças sediadas em instituições financeiras localizadas fora do país.

A promoção de exportações a curto-prazo constitui o segundo pilar da estratégia. O aumento das exportações não petrolíferas constitui uma via com potencial para, a curto prazo, elevar as receitas em divisas e diminuir, por conseguinte, a grande dependência do país dos recursos do petróleo.

Alguns produtos fora do sector petrolífero têm sido exportados, mas muitos deles fora do circuito formal e oficial, de tal modo que o Estado não controla os resultados financeiros de tais operações. Trata-se de uma situação que é preciso mudar de modo rápido e efectivo. Presentemente o País tem potencial para exportar os seguintes produtos:

- Diamantes;
- Rochas ornamentais;
- Cimento e outros materiais de construção;
- Café;
- Mel;
- Produtos da pesca (peixe, marisco e crustáceos) e derivados (farinha e óleo de peixe);
- Madeiras;
- Minério de ferro;
- Bebidas alcoólicas e não alcoólicas;
- Leguminosas e oleaginosas;
- Hortícolas e tubérculos;
- Sal Iodizado;
- Serviços (transportes, turismo e telecomunicações).



Deverão, devem ser desenhados pelos respectivos sectores os Programas Dirigidos destes produtos, trazê-los para o circuito normal de exportação e garantir a entrada de cambiais no país.

Os Programas Dirigidos para cada produto devem conter a visão, os objectivos e metas, os recursos a mobilizar e o princípio da angariação de parceiros internacionais com o asseguramento das facilidades migratórias requeridas.

Para abreviar o processo de fomento à exportação podem ser exploradas parcerias com operadores internacionais de reconhecida competência, baseados em modelos inovadores e atractivos ao investimento, à semelhança dos contratos de partilha de produção usados no sector petrolífero.

É essencial proceder à assinatura de Acordos Bilaterais de promoção de comércio com os países potenciais compradores, em particular os países vizinhos.

Devem igualmente ser criados mecanismos de fomento às exportações, tais como linhas de financiamento e seguros de crédito às exportações.

O aumento da produção para a cesta básica é outro vector da estratégia de aumento da produção interna. Angola sendo um país importador de matérias-primas, equipamentos, bens de consumo corrente e serviços tem observado grandes dificuldades de importação destes bens, na sequência da queda das receitas cambiais.

É ESSENCIAL PROCEDER À ASSINATURA
DE ACORDOS BILATERAIS DE PROMOÇÃO
DE COMÉRCIO COM OS PAÍSES POTENCIAIS
COMPRADORES, EM PARTICULAR
OS PAÍSES VIZINHOS.

A importação dos produtos da cesta básica aumentou cerca de 94% em 2014 e reduziu 3% em 2015. Os produtos que mais concorreram para o aumento observado em 2014 foram: leite em pó (100%), arroz (96%) e açúcar (96%).

Uma vez que a cesta básica contem os produtos de amplo consumo das populações torna-se necessário implementar medidas concretas para acelerar a produção destes bens localmente com vista à substituição selectiva das importações.

Neste sentido, no âmbito do aumento da produção interna, o Governo pretende fazer crescer, a um ritmo acelerado, a produção nacional de produtos da cesta básica e de outros produtos, com o compromisso explícito de se atingir a auto-suficiência do consumo nacional e aumento das exportações em prazos a determinar para cada um dos produtos seleccionados.



A seguir apresentam-se os produtos e serviços nos quais o Executivo pretende concentrar esforços:

- **Agricultura e silvicultura:** madeira e seus derivados, café, sementes (milho, soja e batata), milho, massango, massambala, soja, feijão, mandioca, arroz, batata, hortaliças, cevada, legumes, frangos e ovos frescos, algodão, cana-de-açúcar, caprinos, ovinos, suínos, moringueiras e palmares;
- **Indústria Alimentar:** fuba de bombó, de milho, de massango e de massambala, água mineral e de mesa, cerveja, refrigerantes, sal iodizado, farinha de milho, sabão, farinha de trigo, óleo alimentar, óleo de palma, massas alimentares, malte e açúcar;
- **Restante Indústria Transformadora:** cimento, madeira, plásticos, vidro, têxteis, material e equipamento escolar, materiais de construção;
- **Serviços:** seguros e resseguros, serviços dentro da cadeia petrolífera.

Para a implementação do aumento da produção interna e das exportações será necessário assegurar a existência das seguintes condições transversais:

Dominio	Acções Prioritárias
Energia e Águas	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitar a ligação de energia eléctrica às indústrias e produtores agrícolas instalados; • Promover a implementação de projectos de geração de energia eléctrica de fontes renováveis e gás.
Transportes e Construção	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir a manutenção e continuidade do processo de reabilitação das Estradas Nacionais; • Reabilitar e ou construir vias de acesso às áreas com concentração de produção relevante; • Dinamizar o processo de transporte de mercadorias pelos Caminhos-de-ferro com custos reduzidos; • Acelerar a implementação das plataformas logísticas.
Comercialização	<ul style="list-style-type: none"> • Inserir operadores privados, com reconhecida competência, na cadeia logística da produção agrícola; • Operacionalizar os centros de logística ao nível das províncias (CLODs) e municípios.
Investimento Estrangeiro	<ul style="list-style-type: none"> • Ratificar os Acordos de Promoção e Protecção Recíproca de Investimentos pendentes e assinar acordos novos; • Divulgar amplamente os Programas Dirigidos para a promoção de exportações e de aumento da produção interna, em particular dos produtos da cesta básica; • Definir o paradigma e implementar Acordos para evitar a Dupla Tributação; • Facilitar o acesso a terrenos infra-estruturados, ou não, para os promotores e investidores externos; • Estabelecer mecanismos de qualidade e de ampla difusão para a comunicação das potencialidades e de "como fazer negócios" em Angola e da nova Lei do Investimento Privado; • Facilitar a obtenção de vistos; • Facilitar e estimular parcerias entre investidores privados estrangeiros e nacionais.
Capital Humano	<ul style="list-style-type: none"> • A melhoria da qualidade do capital humano, abrevia o processo de redução dos custos de operação em Angola que se deverão traduzir em maior competitividade, devendo esta formação e capacitação dos quadros nacionais estar alinhada com as orientações do Plano Nacional de Formação de Quadros e necessidades do mercado de trabalho, através da oferta de formação vocacional orientada aos Programas Dirigidos definidos.
Melhoria do Ambiente de Negócios	<ul style="list-style-type: none"> • Prioritária a actuação nas áreas de: <ol style="list-style-type: none"> i) Registo de Propriedade; ii) Execução de Contratos; iii) Acesso à Electricidade; iv) Facilidade no comércio externo; v) Resolução de Insolvência, vi) Alvará de construção.

Medidas visando o aumento da produção interna - TABELA 6



A programação do pagamento da dívida pública também constituirá uma prioridade do Executivo. Nos últimos anos o Executivo vem aumentando significativamente a mobilização de recursos externos para atender as necessidades da carteira de investimentos públicos, incorporando um potencial de crédito a exportação com os bancos comerciais.

As projecções do Serviço total da Dívida externa (Amortização, Juros e Comissões) para 2016 e 2017, estão em USD 3,32mil milhões e USD 2,91 mil milhões, respectivamente.

O exercício de sensibilidade da dívida existente indica como break even para o equilíbrio mínimo do Serviço da Dívida um preço do barril de petróleo de US\$ 38,00. Abaixo deste preço será necessário reestruturar a carteira da dívida.

Finalmente, a conjugação de todas estas medidas visa criar as condições para o lançamento de um **novo ciclo económico de estabilidade, não dependente do petróleo**. A já referida racionalização da despesa, será acompanhada por um esforço de aumento da receita através de medidas concretas, de entre as quais destacamos, pela sua importância, a retenção na fonte de impostos, no momento de execução das despesas públicas através do SIGFE. De acordo com a legislação fiscal em vigor, estão sujeitos à retenção na fonte:

- O Imposto Industrial, aprovado pela Lei n.º 19/14, de 22 de Outubro;
- O Imposto Predial Urbano, aprovado pela Lei n.º 18/11, de 21 de Abril;
- O Imposto de Selo, aprovado pela Lei n.º 3/14, de 21 de Outubro;
- O Imposto sobre os Rendimentos do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 18/14, de 22 de Outubro;
- O Imposto sobre a Aplicação de Capitais, aprovado pela Lei n.º 02/14, de 20 de Outubro; e,
- O Imposto de Consumo, aprovado pelo Decreto Legislativo Presidencial n.º 3-A/14, de 21 de Outubro.

A APOSTA DETERMINADA NO AUMENTO DA PRODUÇÃO INTERNA CRIARÁ, CERTAMENTE, NOVAS OPORTUNIDADES PARA O SECTOR NO HORIZONTE DO CURTO E MÉDIO-PRAZO.

De realçar, também, a Inserção da Lei n.º 14/15, Lei do Investimento Privado e da Lei n.º 30/11, Lei das Micro, Pequenas e Médias empresas no SIGFE, com a finalidade de controlar as retenções a serem efectuadas aos contribuintes que beneficiem de isenções nos termos desta legislação, tendo em conta as zonas de desenvolvimento definidas pelo artigo 35.º da Lei n.º 14/15.

O Programa de Potenciação da Receita tributária (PPRT) para o ano de 2016 define 25 medidas prioritárias, organizadas por 3 categorias: iniciativas de elevado valor (80% dos recursos e atenção), iniciativas estruturais (15% dos recursos e atenção), e iniciativas de visibilidade e combate à informalidade (5% dos recursos e atenção).

Ressalta deste conjunto de medidas um quadro de evidente austeridade, mas que oferece, também, oportunidades interessantes para o sector da distribuição e logística. Com efeito, a aposta determinada no aumento da produção interna criará, certamente, novas oportunidades para o sector no horizonte do curto e médio-prazo.



05

INDÚSTRIA



Conforme fica evidente da análise da estratégia de mitigação dos efeitos da crise do petróleo, o aumento da produção interna constitui vector fundamental de mudança de paradigma de desenvolvimento.

Neste sentido, a industrialização do país é absolutamente fundamental para diversificar a economia, reduzir a dependência da receita petrolífera e, mais importante, criar os empregos de que os Angolanos necessitam.

A indústria constituirá, obviamente, o primeiro cliente dos serviços de distribuição e logística, cuja dinâmica depende, em boa medida, do desenvolvimento de um sector industrial pujante.

5.1 Programa de Industrialização

O Programa de Industrialização 2013-2017 constitui o principal instrumento de concretização do PND no que toca ao desenvolvimento da indústria transformadora Angolana a médio prazo, contribuindo para o aproveitamento de matérias-primas agrícolas e minerais, o equilíbrio da balança comercial, a economia de divisas, a geração de empregos e a distribuição territorial equilibrada das actividades. O foco principal do Programa é a indústria transformadora, a respectiva envolvente institucional e o ambiente de negócios, sem perder de vista a forte interacção com outros sectores que se situam a montante (sectores fornecedores de matérias-primas, nomeadamente agricultura, produção animal, pescas, floresta, produtos minerais) e a jusante (como os transportes e logística, a actividade financeira ou o comércio).

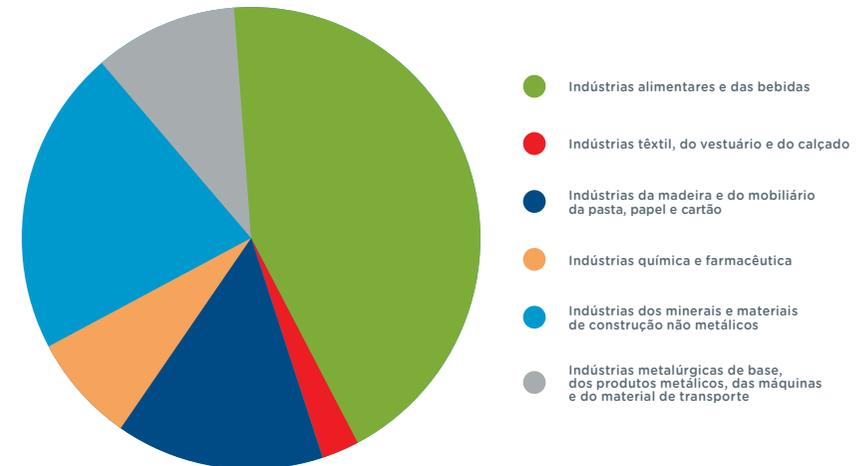
O Programa encontra-se alinhado com as políticas e orientações nacionais, designadamente com a Estratégia de Desenvolvimento de Longo Prazo Angola 2025, em cujo modelo de desenvolvimento

a industrialização do país assume uma função central, enquanto veículo de dinamização das forças endógenas nacionais. Procura, ainda, promover a localização das actividades industriais ao longo do território, de acordo com as premissas da estratégia de desenvolvimento do país.

O processo de industrialização de Angola assenta em sete sectores prioritários definidos superiormente - Indústrias Alimentares e das Bebidas; Indústrias Têxtil, de Vestuário e do Calçado; Indústrias da Madeira, do Mobiliário de Madeira e da Pasta, Papel e Cartão; Indústrias Química e Farmacêutica; Indústrias dos Minerais e dos Materiais de Construção não Metálicos; Indústrias Metalúrgicas de Base, dos Produtos Metálicos, das Máquinas e do Material de Transporte; Reciclagem -, tendo-se projectado o seu desenvolvimento em função de uma análise matricial resultante da compatibilização entre a dotação de recursos do país, as principais condicionantes que ainda o afectam na presente etapa do processo de desenvolvimento e os grandes objectivos facultados pela Estratégia Angola 2025 e pelo PND 2013-2017.

Neste contexto, o Estado assume-se como facilitador do processo de industrialização, nomeadamente nos sectores prioritários, através da criação de condições para que o sector privado concretize os investimentos produtivos na indústria transformadora e desenvolva a sua actividade de forma competitiva e sustentável, criando empregos e riqueza para o país. O objectivo específico do Programa de Industrialização de Angola é, assim, fomentar o desenvolvimento da Indústria Transformadora Angolana, de forma competitiva e sustentável.

Estima-se que, no horizonte temporal do Programa de Industrialização, o investimento privado nos sectores prioritários ascenda, no mínimo, a 274,8 mil milhões de Kwanzas, a realizar por mais de seis centenas de empresas, um terço dos quais no primeiro biénio (2014-2015) e o remanescente no segundo biénio (2016-2017), com a seguinte repartição sectorial:



Investimento privado nos sectores prioritários do programa de Industrialização - GRÁFICO 8

Estes investimentos contribuirão para alcançar o objectivo geral do Programa, designadamente através de:

- Um crescimento acumulado do produto dos vários sectores prioritários entre os 32% (nas indústrias química e farmacêutica) e os 124% (nas indústrias têxtil, do vestuário e do calçado);
- Uma diminuição acumulada das importações de produtos dos sectores prioritários equivalente a 600.000 milhões de Kwanzas (cerca de 25%), correspondendo à sua substituição por produção nacional (sobretudo das indústrias alimentares e das bebidas e das indústrias metalúrgicas de base, de produtos metálicos, das máquinas e do material de transporte);
- Criação de 102.518 postos de trabalho no período do Programa, sendo 30% correspondentes a empregos directos;
- Maior equilíbrio na distribuição territorial das actividades, nomeadamente em função dos recursos, apesar do peso relativo ainda acentuado de Luanda, Benguela e Huambo, enquanto locais mais prováveis de instalação das indústrias dos sectores prioritários, o que continua a ser determinado pela proximidade dos mercados e a disponibilidade de infraestruturas de base.

5.2 Metas

O desenvolvimento dos sectores prioritários no processo de industrialização deverá decorrer da seguinte forma:

- As **Indústrias Alimentares e das Bebidas** deverão responder pela maior fatia de investimentos a realizar no período do programa, em número e em valor (cerca de 42% do total), contribuindo para a criação de cerca de 43.500 postos de trabalho, dos quais 11.820 empregos directos.



No actual contexto, é o sector que está em condições de contribuir de forma mais significativa para os grandes objectivos nacionais de desenvolvimento, designadamente a valorização dos recursos naturais, a substituição de importações e a criação de emprego. Dependendo a localização, em grande parte, da existência dos recursos, as actividades distribuir-se-ão pelo território em função da vocação de cada região. Para além da habitual presença das unidades de produção de bebidas, assistir-se-á a um incremento das unidades de transformação de carne, peixe e conservação de frutos e hortícolas, bem como de transformação de cereais e leguminosas e de massas alimentícias, em estreita articulação com o desenvolvimento em curso nos sectores a montante (nomeadamente agricultura, pecuária e pescas), onde existem 57 projectos estruturantes (que correspondem a um quinto dos projectos considerados para os clusters prioritários e a cerca de 15% do universo de projectos estruturantes considerados no PND).

- As **Indústrias dos Minerais e Materiais de Construção não Metálicos** deverão receber um quinto dos investimentos privados na indústria transformadora e contribuir para a criação de 12.525 postos de trabalho, dos quais 3.840 empregos directos.



A procura interna crescente por parte da construção e obras públicas (quer decorrente da construção e reabilitação de infraestruturas - associada a investimentos em projectos estruturantes superiores a USD 10 mil milhões nos quatro anos do PND - quer da própria dinâmica da economia) e a abundância em recursos naturais atribuem a este sector um grande potencial de desenvolvimento não só a nível interno, mas também para o mercado externo. Com efeito, algumas fileiras produtivas, como a do cimento, já possuem capacidade instalada suficiente, enquanto outras têm um potencial exportador confirmado, como a das rochas ornamentais.

A resolução de constrangimentos já identificados (nomeadamente nas fileiras dos produtos de cimento e das cerâmicas) e o desenvolvimento articulado com os resultados do Plano Nacional de Geologia (Planageo) - valorizando os recursos naturais disponíveis - contribuirão para introduzir uma importante dinâmica no desenvolvimento do sector, que poderá induzir um crescimento acumulado do PIB sectorial na ordem dos 67,2% e um decréscimo acumulado das importações destes produtos de 48%, correspondentes a 21.000 milhões de Kwanzas. Embora algumas produções se possam localizar junto aos locais de extracção, uma grande parte da transformação decorrerá, potencialmente, junto aos locais de produção, verificando-se alguma concentração.

- As **Indústrias metalúrgicas de base, dos produtos metálicos, das máquinas e do material de transporte** surgem num segundo patamar, acolhendo cerca de 12,4% dos investimentos privados na indústria transformadora, que poderão gerar 14.583 postos de trabalho, dos quais 4.750 empregos directos.

Valorização de recursos naturais	Equilíbrio da balança comercial	Distribuição territorial equilibrada
		
Investimentos Privados	Criação de emprego	Crescimento médio do produto
		

Este sector assume um papel central na indústria transformadora e na economia angolana, sendo o seu crescimento induzido pelo importante desenvolvimento que os sectores a jusante têm conhecido, desde o sector petrolífero, ao sector primário, à construção civil e obras públicas, ao transportes ou à restante indústria transformadora. Responsável por 42,4% das importações do país, uma parte das quais destinada às actividades de exploração petrolífera, o desenvolvimento da produção em vários segmentos deste sector contribuirá de forma significativa para o equilíbrio da balança comercial (no período do programa, sobretudo pela via da substituição de importações). A localização das produções concentrar-se-á em vários pontos do território, de acordo com o subsector, embora exista potencial para uma distribuição dos investimentos menos complexos de forma mais homogénea no território.

Os projectos estruturantes do sector incluem um projecto de investimento público (Planageo) e sete projectos privados (dois projectos minero-siderúrgicos, duas siderurgias, fábricas de metalurgia, de montagem de alfaias agrícolas de última geração e de ferramentas agrícolas). No entanto, atendendo a que a dimensão dos investimentos estratégicos nos segmentos a montante das fileiras produtivas requer um período de maturação prolongado, no prazo



do Programa apenas será exequível realizar investimentos de dimensão mais reduzida, em segmentos intermédios (no caso das indústrias metalúrgicas e dos produtos metálicos) ou mais próximos do consumo (no caso das máquinas e do material de transporte). As oportunidades mais significativas situam-se em elos das várias cadeias produtivas do sector, como os produtos metalúrgicos de base (fundição de metais ferrosos, com recurso a sucata), produtos metálicos (embalagens), máquinas (nomeadamente para a agricultura e pecuária) e material de transporte (fabricação de material circulante para caminhos de ferro ou construção e reparação de embarcações de pequena dimensão).

O impacto dos investimentos privados deverá reflectir-se num crescimento acumulado do PIB sectorial de 40% e uma diminuição das importações destes produtos de 25%, correspondentes a 350.000 milhões de Kwanzas, ao longo dos quatro anos do Programa.

- As **Indústrias da madeira e do mobiliário**, da pasta, papel e cartão deverão ser destinatárias de cerca de 11,7% dos investimentos privados na indústria transformadora, correspondendo à criação de 7.115 empregos, dos quais 1.970 postos de trabalho directos.



O facto de Angola ser o 14º país com maior área florestal do Mundo (53 milhões de hectares de florestas naturais ocupam 43,3%) revela a grandeza do potencial deste recurso. No entanto, nos últimos anos, as importações de produtos do sector têm vindo a crescer, já tendo ultrapassado os 50.000 milhões de Kwanzas. Com efeito, o desenvolvimento do sector requer uma abordagem integrada das várias fileiras, partindo da gestão racional da floresta, em particular a adopção de uma estratégia de desenvolvimento que permita otimizar as matérias-primas existentes e ajustar os investimentos aos períodos de crescimento das plantações.

Neste sentido, perspectiva-se uma continuidade da preponderância dos investimentos na edição e impressão, seguida da fabricação e aglomerados e painéis, da fabricação de artigos de papel e de serrações. A localização dos investimentos está muito associada à disponibilidade de recursos no território, o que abrange uma grande parte das províncias.

Estes investimentos corresponderão a uma taxa de crescimento acumulada do PIB sectorial de 82% e a uma redução das importações destes produtos de 31%, correspondentes a pouco mais de 15.750 milhões de Kwanzas, ao longo dos quatro anos do Programa.

- As **Indústrias química e farmacêutica** deverão receber cerca de 10,2% dos investimentos privados na indústria transformadora, correspondendo à criação de 4.635 postos de trabalho, dos quais 1.545 empregos directos.



Este sector é bastante complexo, possuindo fortes interacções sectoriais, bem como dentro das várias cadeias produtivas que o compõem, a montante e a jusante, estando como tal sujeito a diversas influências internas e externas.

Embora Angola disponha das principais matérias-primas utilizadas no sector (derivadas do petróleo, metais ou minerais), o estado embrionário em que o mesmo se encontra ainda não permite o seu aproveitamento e o consequente desenvolvimento integrado das várias fileiras. Assim, no período de implementação deste Programa, as oportunidades de investimento situam-se, fundamentalmente, nas indústrias químicas de especialidade, um segmento com variadíssimos subsegmentos e uma elevada diferenciação de produtos, com recurso a matérias-primas.



É o caso de unidades de fabricação de produtos farmacêuticos e de preparações para uso medicinal (ao nível da mistura e embalagem de princípios activos), das formuladoras de adubos químicos e da fabricação de adubos orgânicos e organo-minerais, ou ainda da fabricação de gases minerais.

Neste contexto, os investimentos localizar-se-ão sobretudo junto ao mercado de consumo, o que corresponde a uma concentração relativa das actividades em certas províncias.

Estes investimentos corresponderão a uma taxa de crescimento acumulada do PIB sectorial de 32% e a uma redução das importações destes produtos ligeiramente inferior a 12%, correspondentes a pouco mais de 18.000 milhões de Kwanzas, ao longo dos quatro anos do Programa.

- As **Indústrias têxtil, do vestuário e do calçado** deverão receber pouco mais de 2% dos investimentos privados na indústria transformadora, correspondendo à criação de cerca de 20.000 postos de trabalho, dos quais 5.570 empregos directos.



Nos próximos quatro anos, o desenvolvimento deste sector em Angola será fortemente alavancado pelo Programa de Relançamento da Indústria Têxtil, que compreende quatro grandes projectos estruturantes de investimento público, no valor de 114 mil milhões de Kwanzas. Trata-se da reactivação das unidades produtivas que já estiveram em funcionamento - fábrica de tecidos Textang II, a África Têxtil, a fábrica de tecidos e malhas Satec - e da construção de uma fábrica de descaroçamento e fiação de algodão.

No entanto, o aproveitamento da fileira desde o início depende da disponibilidade de matéria-prima, só se perspectivando

o desenvolvimento das fibras de algodão, em estreita articulação com o programa de relançamento da cultura do algodão, no quadro do plano de desenvolvimento de médio prazo do sector agrícola.

As indústrias têxtil, do vestuário e do calçado têm um potencial para o surgimento de oportunidades de investimento de pequena/média dimensão (designadamente os ligados às oficinas de confecção de vestuário exterior), criadoras de emprego a nível local, as quais poderão facilmente conviver e funcionar de forma integrada com os grandes projectos estruturantes já iniciados no quadro do Programa de Relançamento da Indústria Têxtil. O subsector do calçado, por seu lado, está bastante ligado ao aproveitamento das peles, que se espera venha a desenvolver no sul do País.

Devido à exiguidade da base actual, estes investimentos corresponderão a uma taxa de crescimento acumulada do PIB sectorial de 132% e a uma redução das importações dos seus produtos de 34% e 12%, correspondentes a cerca de 16.000 milhões e a 2.239 milhões de Kwanzas, respectivamente nos subsectores do Têxtil e do Vestuário e do Calçado, ao longo dos quatro anos do Programa.

- As **Indústrias da reciclagem**

possuem uma lógica de funcionamento distinta dos restantes sectores. A prioridade que lhes é atribuída neste Programa está muito ligada à valorização dos materiais que integram os resíduos, quer numa perspectiva ambiental e social (procurando minimizar os efeitos nocivos sobre o ambiente e na saúde pública), quer perseguindo objectivos de natureza económica, decorrentes da reutilização dos resíduos enquanto matérias-primas secundárias, diminuindo assim a pressão sobre os recursos naturais ou a energia consumida na transformação primária dos recursos.



PRETENDE-SE CONSTRUIR O CAMINHO PARA ALCANÇAR AS METAS DE RECICLAGEM ATÉ 2022 PARA OS MATERIAIS RECICLÁVEIS DOS RESÍDUOS URBANOS

A cadeia de valor da reciclagem envolve um conjunto significativo de actividades a montante, desde a recolha ao armazenamento, passando pelo transporte e a triagem. A reciclagem corresponde à operação de tratamento dos materiais recicláveis, a qual ocorre, frequentemente, nas unidades produtivas que utilizam os materiais reciclados como matéria-prima, o que não exclui que se possam criar empresas especificamente para o efeito.

Embora se pretenda desenvolver a reciclagem de vários fluxos específicos (designadamente embalagens, resíduos de construção e demolição, pneus usados ou veículos em fim de vida), a prioridade neste sector vai para a reciclagem de metais.

Neste sentido, não há lugar à valorização de recursos naturais, mas sim a utilização mais racional. O equilíbrio da balança comercial, por seu turno, ocorre, essencialmente, pela via da poupança na importação de certas matérias-primas (lingotes de alguns metais), embora tal signifique também uma redução de algumas exportações (de sucata de metais). Nos próximos quatro anos, o desenvolvimento do sector da reciclagem em Angola deverá ter associada uma redução das importações de produtos metalúrgicos de base na ordem dos 25%,

correspondente a cerca de 23.700 milhões de Kwanzas e o alcance de um rácio de 17% na utilização de materiais reciclados como matérias-primas nas fundições. Assume-se que os investimentos nas unidades de transformação estão incluídos nos investimentos a realizar pelos sectores consumidores das respectivas matérias-primas secundárias.

Em última análise, o desenvolvimento do sector será fortemente alavancado pelo surgimento de um sistema de recolha selectiva de resíduos, bem como de um sistema integrado de gestão para certos fluxos específicos, cuja criação está em curso, sob a coordenação do Ministério do Ambiente, em estreita articulação com outros Ministérios - nomeadamente o Ministério da Indústria - os Governos Provinciais e as Administrações Municipais e Comunas.

Em conjunto, pretende-se construir o caminho para alcançar as metas de reciclagem até 2022 para os materiais recicláveis dos resíduos urbanos: 10% para os materiais de vidro, papel/cartão e metal e 5% para os materiais de plástico.

5.3 Estratégia Territorial

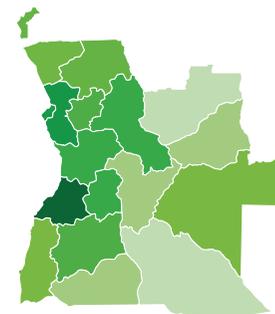
A proximidade das fontes de matérias-primas, a disponibilidade de infraestruturas para a instalação e funcionamento das empresas e de acesso/escoamento de produção, a existência de mão-de-obra com as qualificações adequadas e a proximidade do mercado, estão entre os principais factores considerados pelos investidores quando tomam a decisão sobre a localização das suas unidades industriais. No entanto, estes factores pesam de forma diferenciada em cada sector, determinando a configuração territorial da indústria.

Por outro lado, o Executivo angolano considera o desenvolvimento industrial como um instrumento de desenvolvimento e coesão do território, procurando condicionar as decisões de localização dos investimentos industriais, de acordo com as orientações estratégicas adoptadas para os vários sectores prioritários.

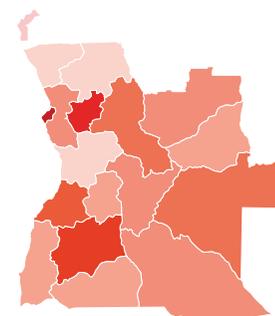
Assim, para cada sector, foi elaborada uma proposta de localização preferencial de, tendo-lhes sido atribuída uma probabilidade de localização em cada província (fundamental, possível ou não relevante). As matrizes de localização por sector prioritário e por actividade económica são naturalmente indicativas: este quadro de localizações não se deverá, assim, sobrepor ao desejo fundado do potencial empreendedor que queira investir em diferente localização geográfica.

Assim, os investimentos nas actividades económicas seleccionadas (que integram os elos das fileiras considerados prioritários para o desenvolvimento do sector) realizar-se-ão, com elevada probabilidade, da seguinte forma (as cores mais intensas significam uma maior concentração de actividades):

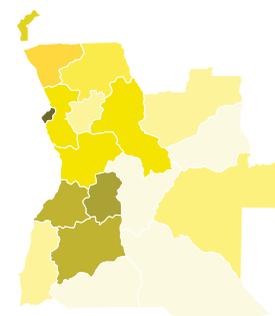
Os factores de localização das **Indústrias alimentares e das bebidas** combinam as condições edafo-climáticas das várias regiões para o desenvolvimento das actividades de agricultura e pesca, a montante, com a proximidade dos mercados, razões pelas quais as províncias Benguela, Luanda e Bengo surgem no topo das localizações preferenciais de investimentos no sector, seguidas das províncias de Malanje, Huambo, Kwanza Norte e Huíla.



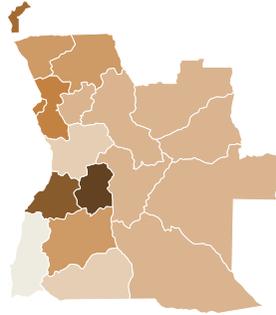
Nas **Indústrias têxtil, do vestuário e do calçado**, as localizações preferenciais nas províncias de Luanda, Benguela e Kwanza Norte estão relacionadas essencialmente com o efeito polarizador exercido pelos investimentos estratégicos da fileira da indústria têxtil e do vestuário, situados nestas províncias; segue-se a Huíla, onde tal efeito é exercido pela fileira do calçado.



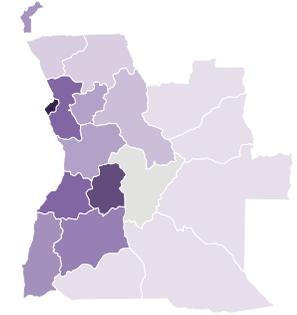
Nas **Indústrias da madeira e do mobiliário**, da pasta, papel e cartão, as províncias do Huambo, Benguela e Cabinda, surgem como as principais localizações potenciais, em função da disponibilidade do recurso floresta, sem prejuízo de outras províncias poderem reunir condições para investimentos em actividades diversas do sector.



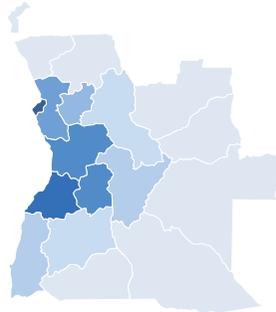
As localizações das **Indústrias química e farmacêutica** estão relacionadas com a proximidade do mercado de consumo e com as condições infraestruturais para a instalação de unidades industriais, pelo que as províncias de Luanda, Huambo, Benguela e Huíla surgem como as mais prováveis. Numa segunda fase, as províncias de Cabinda e Zaire constituem localizações evidentes, em função das actividades da fileira petroquímica que aí se desenvolvem.



Finalmente, a localização das unidades de **Reciclagem** coincidirá, fundamentalmente, com a localização das unidades de transformação dos sectores consumidores das respectivas matérias-primas secundárias, mas também com a perspectiva de instalação de unidades de recolha selectiva.



As **Indústrias dos minerais e materiais de construção não metálicos** seguem um critério combinado de disponibilidade de recursos e de mercado, constituindo Luanda, Benguela, Huambo, Kwanza Sul e Bengo as províncias em que a localização de novos investimentos surge como mais provável.



Os **investimentos nas Indústrias metalúrgicas de base, dos produtos metálicos, das máquinas e do material de transporte**, localizar-se-ão, com maior probabilidade nas províncias de Luanda e, num segundo nível, Benguela e Huambo, distribuindo-se, depois, um pouco por todo o território.



Verifica-se, pois, um peso relativo ainda acentuado de Luanda, Benguela e Huambo, enquanto locais mais prováveis de instalação das indústrias dos sectores prioritários, o que continua a ser determinado pela proximidade dos mercados e a disponibilidade de infraestruturas de base, factores de localização incontornáveis numa fase em que as condições infraestruturais para a fixação das populações e das actividades económicas ainda estão a ser estendidas a todo o território.



06

SISTEMA LOGÍSTICO
NACIONAL

6.1 Modelo Territorial Indicativo

O Ministério dos Transportes publicou recentemente um documento enquadrador da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, o qual contempla um Modelo Territorial, baseado numa avaliação global de todos os elementos estruturantes do ordenamento, que são simultaneamente também factores potenciais de desenvolvimento. Os conteúdos constantes deste capítulo sintetizam as propostas constantes da Rede Nacional de Plataformas Logísticas e do modelo territorial que lhe está subjacente.

Este modelo emerge da identificação das regiões com maior potencial económico, para as quais, em particular, e no contexto global, se torna necessária a definição de uma estratégia de desenvolvimento da rede de transportes que, concomitantemente, permita o crescimento da Produção Nacional, o desenvolvimento económico do País, e o aumento dos níveis de bem-estar das populações.

Com base no que é possível e razoavelmente viável fazer na conjuntura existente, foi elaborado, conforme referido, um Modelo Territorial Indicativo que tem subjacente as seguintes componentes e variáveis:

- Distribuição da População e densidade populacional;
- Localização dos Recursos Minerais;
- Localização e Recursos Agrícolas potenciais;
- Localização das indústrias existentes;
- Identificação da localização de projectos e empreendimentos produtivos em curso;
- Identificação da localização de projectos correspondentes a intenções de investimento;
- Localização de Plataformas e outros Centros de Logística no território (já conhecidos);
- Identificação das localizações potenciais de Plataformas Logísticas e de outros Centros de Logística, ao nível de intenções ou projectos de instalação.

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas repousa, precisamente, sobre este modelo territorial. A articulação entre o Modelo Territorial e a Rede Nacional de Plataformas logísticas assenta nos seguintes pressupostos:

1. Existem dois grandes corredores no sentido norte-sul onde se encontra a maior concentração de população e onde se concentra também o principal da actividade económica na actualidade;
2. Estes eixos interceptam as principais cidades e que são simultaneamente capitais de Província, com excepção do Lobito e, no caso de Luanda, para além de ser a capital da Província com o mesmo nome é também capital do País (Luanda, Sumbe, Benguela, Lobito, Huambo e Lubango);
3. Os dois eixos verticais - Corredor Litoral e Corredor Central orientados no sentido Norte-Sul, quando considerados globalmente e na sua maior extensão, desde as Províncias de Cabinda-Zaire-Uíge-Malanje até ao Cunene, elevam a população para um total de 13,4 milhões de habitantes, o que passa a representar uma percentagem de mais de 70% na população do País;
4. Ou seja, 70% da população encontra-se concentrada em menos de 20% da área total do território, o que mesmo assim ainda reproduz uma densidade de ocupação populacional que não vai além dos 53,7 hab/km²;

5. Denota-se a existência de um corredor-este no sentido longitudinal - com grande carga populacional e actividade económica, que se estende de Lobito/Benguela até pelo menos ao Kuito, passando naturalmente pelo Huambo;
6. E de um outro eixo menos carregado que evolui de Luanda, passa pelo Caxito e Malanje e penetra nas Lundas;
7. Tanto o primeiro como o segundo caso, estão no eixo de simetria das linhas férreas do Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB) e do Caminho-de-Ferro de Luanda (CFL), respectivamente, o que evidencia a importância da rede ferroviária na estruturação do território e na fixação das populações;
8. Descentradas desta lógica encontram-se as cidades de Saurimo, Luena, e Menongue que são as capitais das Províncias do Leste do País;
9. No eixo litoral encontram-se os principais Portos de Angola: Luanda, Lobito e, futuramente, Porto Amboim;
10. Projectando este eixo para norte e para sul pode então afirmar-se que todos os portos marítimos estão nele compreendidos: para além dos indicados no ponto anterior, também os Portos de Cabinda, Soyo e Namibe;
11. Este eixo na sua maior extensão permite uma articulação perfeita com a Rede de Cabotagem prevista para o Norte de Angola (Cabinda Soyo e N'Zeto) e, se considerarmos o Corredor Central, também através dos Terminais da Pedra do Feitiço e de Nóqui;
12. As cidades descentradas e as Províncias do leste, no caso de Luena e Menongue encontram-se já abrangidas pela linha do CFB, no primeiro caso, e pela linha do Caminho de Ferro de Namibe, no segundo caso;
13. Quanto a Saurimo e Lucapa/Dundo poderão vir a ser atingidas por caminho-de-ferro pelas extensões de rede que têm vindo a ser estudadas;
14. Os recursos minerais, exceptuando-se naturalmente os recursos petrolíferos e o gás natural, distribuem-se desigualmente por várias regiões do território;
15. Também no caso dos recursos agrícolas e ainda mais do que no caso anterior, verifica-se uma distribuição por todo o território, embora em termos de aptidão e vocação haja concentrações de determinados produtos e explorações mais significativas nuns casos que noutros.

A compatibilização e sobreposição em carta de todas as variáveis em equação (com exclusão da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, atrás referida) apresenta a configuração que é mostrada no mapa seguinte e que acaba por traduzir o essencial de um Modelo Territorial que tem subjacente realidades concretas quantificáveis, mas também informações empíricas e dados indicativos que constituem previsões sobre determinadas intenções que podem verificar-se ou não, caso, por exemplo, de alguns empreendimentos em curso e de projectos de investimento ainda em fase de maturação.

A figuração das várias componentes físicas, humanas, produtivas e sociais presentes no território apresentam manchas de maior incidência e densidade, que disponibilizam o quadro geral a nível global que, depois, a Rede de Infra-estruturas Viárias (Rodoviárias e Ferroviárias) permitirá compatibilizar, no sentido de conferir maior coesão territorial, económica e social, proporcionando melhores acessibilidades e índices de mobilidade mais elevados, maior capacidade para induzir o desenvolvimento da actividade económica e a diversificação do tecido produtivo, assim como contribuir para a diminuição das assimetrias regionais, para a criação de melhores condições de redistribuição da riqueza pelas comunidades locais do interior desertificado, e para um desenvolvimento regional mais harmonioso, justo e equitativo.

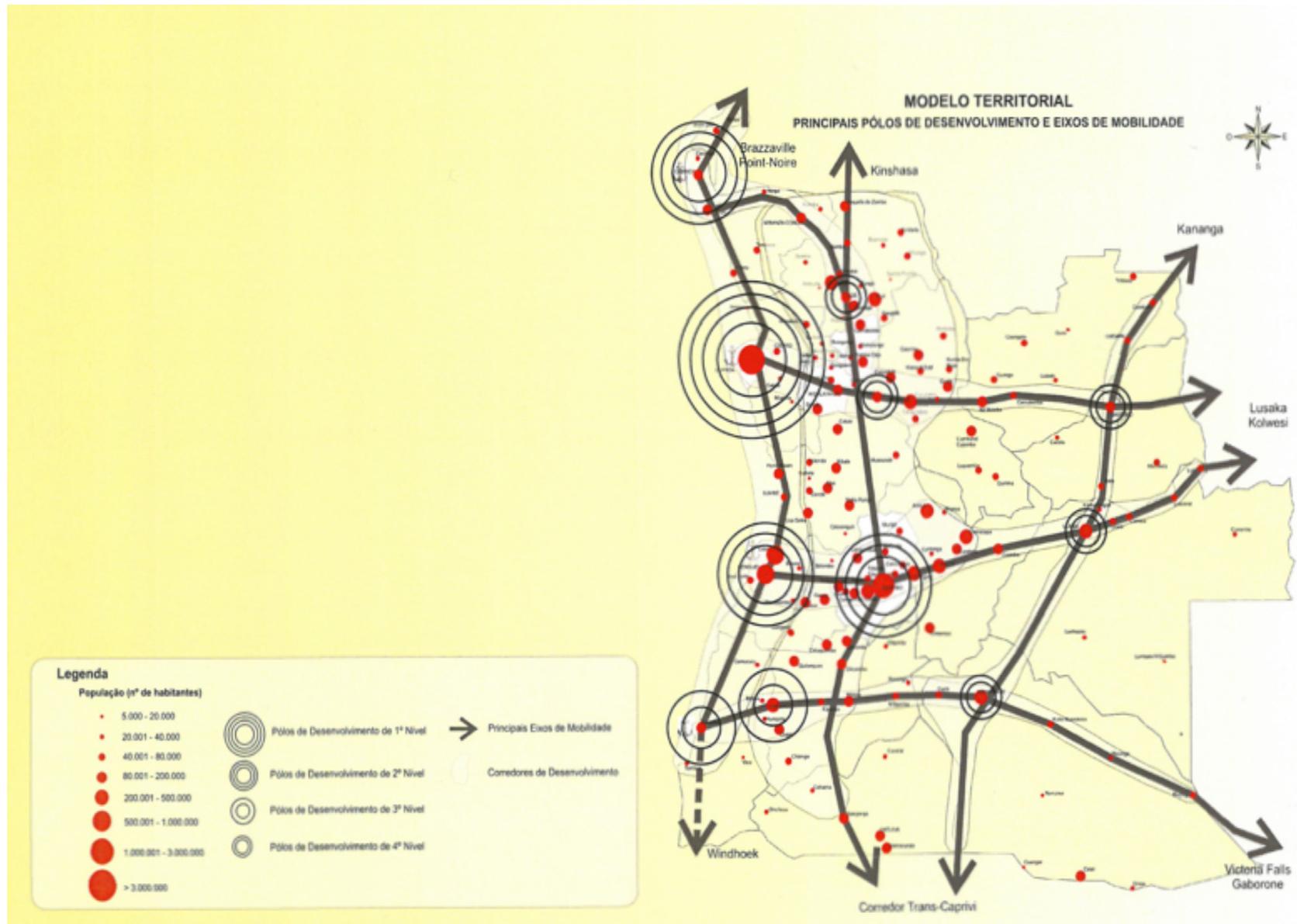
É no âmbito deste quadro que a Rede Nacional de Plataformas Logísticas desempenha um papel de charneira, na medida em que viabilizará a fixação das populações no território, sobretudo nas regiões interiores, diminuindo o fenómeno da procura do litoral que ameaça desertificar ainda mais as regiões menos povoadas do centro e leste do País. Isto, para além de poder assegurar também uma possibilidade muito maior de exploração dos recursos locais endógenos, de criação emprego, que diminua a dependência de muitas famílias de actividades residuais e pouco produtivas na agricultura, e de geração de valor acrescentado em zonas até agora desprovidas de qualquer actividade económica significativa que, através da distribuição por via dos rendimentos gerados - no trabalho, na actividade produtiva, e no capital - , desenvolva um processo de acumulação de base local e regional, que se repercuta de forma positiva em outras actividades a montante e a jusante.

O Modelo Territorial proposto pelo Ministério dos Transportes deve ser entendido como a estrutura territorial que permite o melhor aproveitamento dos recursos endógenos e dos meios de transformação colocados à disposição da economia, de forma a responder às políticas de desenvolvimento económico, social e regional do País.

**DIMINUIÇÃO DAS ASSIMETRIAS REGIONAIS,
PARA A CRIAÇÃO DE MELHORES CONDIÇÕES
DE REDISTRIBUIÇÃO DA RIQUEZA PELAS
COMUNIDADES LOCAIS DO INTERIOR
DESERTIFICADO, E PARA UM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL MAIS HARMONIOSO,
JUSTO E EQUITATIVO**

Desta forma importa referir os corredores estruturantes que se formam no território, sobre o modo de convergência das relações económicas que permitam viabilizar fileiras produtivas consistentes que respondam à vocação e especialização regionais e que venham a contribuir para a criação de condições que canalizem para esses territórios empreendimentos de base produtiva compatível com os recursos existentes (ou que sejam viabilizados pelas redes de transporte e de logística), que criem emprego acessível à população local, e que fixem, conforme já referido anteriormente, as populações às suas regiões de origem sem terem que se ver compelidas a demandar outras regiões mais prósperas para proverem ao seu sustento e aos das respectivas famílias.

No território angolano é possível, nos termos equacionados, identificar 3 (três) Corredores de Desenvolvimento Longitudinais e 4 (quatro) Corredores de Desenvolvimento Transversais.



Modelo Territorial da Rede Nacional de Plataformas Logísticas - MAPA 4

6.1.1 Corredores de Desenvolvimento Longitudinais

No que respeita aos Corredores de Desenvolvimento Longitudinais, estes estão intimamente relacionados, no litoral, com a existência dos principais mercados de consumo, para culminar num corredor a Leste, de exíguos recursos disponíveis, que deverá ter como função primordial a consolidação do território e a criação de uma base de dinamização económica relativamente consolidada, mas suscetível de contribuir para a fixação das populações nesse extenso território.

O **Corredor de Desenvolvimento Litoral** prolonga-se desde Cabinda até quase à fronteira sul do País. Este corredor tem a norte a própria Província de Cabinda e é delimitado pelas regiões do Litoral-Norte na Província do Zaire, depois pelas Províncias de Luanda e do Bengo, e a sul, tem fronteiras a Este pela plataforma geomorfológica que antecede a subida da cota altimétrica que confirma o Planalto Central.

É neste corredor que se localizam quase todas as principais cidades do País e, como tal, também os principais mercados de consumo. Estamos perante um corredor de desenvolvimento que tem na sua base um importante mercado de consumo, importantes pólos de desenvolvimento de indústria de base e outras unidades de suporte ao sector dos serviços relativamente desenvolvidos nesta faixa do território.

Imediatamente a leste, o **Corredor de Desenvolvimento Central** cobre toda a importante faixa norte-sul de desenvolvimento agro-industrial, que agrega desde o triângulo Uíge-Malanje-N'Dalatando até ao Planalto Central, naquilo que corresponde a um território com condições excepcionais para o desenvolvimento do sector primário (agrícola) e do sector agro-industrial.

A leste tem-se o **Corredor de Desenvolvimento Interior** que agrega uma relativamente estreita faixa territorial com poucos recursos, mas que tem potencial para a difusão económica para todo o leste do País, desde que seja convenientemente infra-estruturado e tenha uma rede de acessibilidades adequada e que induza a fixação de projectos industriais, agrícolas e agro-industriais, cuja génese pode estar precisamente numa fase inicial nas próprias Plataformas Logísticas.

6.1.2 Corredores de Desenvolvimento Transversais

Por sua vez, no caso dos Corredores Transversais, três deles correspondem aos actuais corredores de penetração, com origem nos portos de Luanda, Lobito e Namibe e alcançam o interior através do acesso viabilizado e facilitado pelas respectivas linhas de caminho-de-ferro, que actualmente também se confirmam com a expansão da rede de estradas.

A norte, constitui-se o **Corredor de Desenvolvimento de Cabinda**, com origem no respectivo porto marítimo e complementado pelo sistema portuário da bacia do Rio Zaire onde o porto do Soyo pode desempenhar no futuro um papel fundamental na articulação de vários tráfegos (mormente o tráfego mineiraleiro originário das minas de Mavoio em Maquela do Zombo), sobretudo a partir do momento em que estes dois portos passem a ficar ligados pela Rede de Cabotagem no Norte de Angola e, em particular, depois da construção do novo porto de águas profundas em Cabinda, na zona do Caio, e da reabilitação, expansão e modernização do Porto do Soyo.

Este corredor apresenta um relevante potencial industrial de base, que é complementado, por recursos agrícolas, silvícolas e pecuários também importantes nesta parte do País, mas tem, de facto, as suas potencialidades mais expressivas na possível instalação de indústrias de derivados do petróleo, como, aliás, é conhecido e se encontra previsto.

O **Corredor de Desenvolvimento de Malanje**, com origem em Luanda, evolui para as Lundas e projecta-se para o espaço exterior, para a RDC, a norte, e para a Zâmbia, a Este. Este é o corredor capaz de projectar Luanda, enquanto grande metrópole para o hinterland africano, captando para si a relevância económica de regiões interiores tão importantes como o Katanga e todo a parte ocidental da Zâmbia.

As potencialidades deste corredor serão significativamente aumentadas com a construção do novo Porto de Luanda e do novo Aeroporto Internacional que passará a servir a cidade. Estas duas infra-estruturas e o centro de negócios que é a própria capital - um verdadeiro triângulo de logística por excelência - criarão dinâmicas multiplicadoras da actividade económica, que para além de se projectarem para o interior do País através do referido corredor, serão com toda a probabilidade o factor nuclear do relacionamento de Angola com o mercado mundial.

O **Corredor de Desenvolvimento do Lobito**, centrado no porto e cidade que lhe dá o nome, projecta-se como a principal via de penetração no eixo central do País. O Porto do Lobito é o porto marítimo angolano que melhores condições tem neste momento para a operação portuária, podendo daí serem retiradas vantagens competitivas, operacionais e económicas quando comparado com outros portos da costa africana atlântica e, inclusivamente, da parte oriental. O seu alcance é internacional e com facilidade se poderá constituir como um veículo de escoamento de produções do hinterland africano, bem como, de todo o vasto Planalto Central angolano, sobretudo naquilo que respeita aos tráfegos de minério do COPPERBELT e aos recursos agro-industriais internos.

A sul, o **Corredor de Desenvolvimento do Namibe** projecta-se para o território mais meridional de Angola, pretendendo-se que possa alcançar os mercados do sul de África (Namíbia, Botswana e, inclusivamente, da própria África do Sul).

Nesta configuração, é relativamente fácil perceber a lógica da estrutura territorial e o seu fundamento. As principais linhas que nortearão o futuro ordenamento do território, que terá como expressão maior a construção das grandes redes de infra-estruturas de transporte e de logística, estão traçadas e consolidarão a coesão territorial e económica e social do País, permitindo também oferecer à economia e à sociedade condições de excelência para o crescimento e o desenvolvimento sustentável a longo prazo, que é de facto o objectivo estratégico mais marcante de todo o processo de planeamento e de ordenamento do território.

AS PRINCIPAIS LINHAS QUE NORTEARÃO
O FUTURO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO,
QUE TERÁ COMO EXPRESSÃO MAIOR
A CONSTRUÇÃO DAS GRANDES REDES
DE INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE
E DE LOGÍSTICA



6.2 Rede Nacional de Infraestruturas de Transporte

6.2.1 Rede Ferroviária Nacional

A reposição da rede de infraestruturas de transporte constituiu uma prioridade durante a primeira década de paz. Fortes investimentos foram realizados na reabilitação e modernização das linhas de caminho-de-ferro existentes. Estes investimentos deverão permitir, no futuro, a disponibilização de oferta de transporte ferroviário.

A estruturação de uma Rede Integrada de Infra-estruturas e do Sistema de Transportes (acessibilidades e mobilidade) é uma responsabilidade primária do Estado e, como tal, não pode estar sujeita aos condicionalismos e à subordinação de interesses privados ou a quaisquer outros interesses, sendo que aquelas componentes configuram em qualquer país a oferta de um serviço público fundamental à economia e à sociedade a que o poder político não se pode furtar e que são um dos principais pilares do crescimento e do desenvolvimento económico de qualquer nação evoluída.

Por outro lado, uma Rede de Plataformas de Logística que se pretenda implementar deve dispor também de um elevado grau de integração e só poderá funcionar como tal (funcionamento em rede) se as infra-estruturas de transporte viabilizarem a sua ligação com os mercados de produção e de consumo e entre elas, de modo a conferir-lhe precisamente essa lógica e sentido de articulação, que é de molde a alavancar as sinergias decorrentes da possível aceleração dos “tempos” da cadeia de logística, com reflexos positivos

na competitividade das economias e na sua afirmação no mercado internacional.

Tudo converge ao fim e ao cabo para a ideia de deverem ser as infra-estruturas de logística a procurar a sua localização, preferencialmente, como não pode deixar de ser, nos eixos e na convergência das redes de transporte.

Por outro lado, o projecto de rede ferroviária nacional encontra-se estabilizado e contempla diferentes cenários de rede, sendo os mesmos absolutamente fundamentais para a configuração do futuro da Rede Logística Nacional. O **cenário normativo** assenta nos seguintes princípios:

- (1) Máxima abrangência territorial;
- (2) Maior proximidade da rede, em termos de inserção e de área de influência, dos centros mais populados e de maior índice de actividade económica (real e potencial);
- (3) Conexão a todos os Portos e à Rede de Cabotagem;
- (4) Maior centralidade de posicionamento nos corredores do Modelo Territorial com maior densidade;
- (5) Ligações perpendiculares, contrabalançando as radiais existentes (longitudinais) de forma a aumentar os efeitos em rede;
- (6) Reforço das ligações internacionais à RDC, com mais uma ligação a norte e penetração na Zâmbia e na Namíbia com duas novas linhas, penetrando em cada um destes países;
- (7) Leitura integrada do todo nacional e potenciação de infra-estruturas já projectadas, em especial no campo da logística (projectos já razoavelmente consolidados) e da cabotagem marítimo-fluvial no norte de Angola;
- (8) Intercepção com os grandes projectos estruturantes conhecidos, nomeadamente no capítulo das redes e sistemas de transporte (em especial, o da Rede de Cabotagem do Norte de Angola, o da Rede Ferroviária Ligeira de Luanda- RFL, o NPL e o NAL);
- (9) Viabilização da inserção de Cabinda no Corredor Litoral e no Corredor Central, através da ligação da Rede de Cabotagem no Norte de Angola à Rede Ferroviária, tanto através dos Terminais Oceânicos (Soyo e N'Zeto), como dos Terminais Fluviais (Pedra do Feitiço e Nóqui);
- (10) A integração da Rede Ferroviária Nacional com a Rede Ferroviária Ligeira de Luanda e, eventualmente, com projectos de rede de metro ligeiro e um ramal de ligação da linha do CFB ao Aeroporto Internacional Albano Machado (actualmente em fase de remodelação, ampliação e modernização) no Huambo;
- (11) Integração de todos os Portos Nacionais na Rede Ferroviária (Cabinda- via rede de cabotagem; Soyo; N'Zeto- igualmente via rede de cabotagem; Luanda- Porto actual e futuro Porto da Barra do Dande; Porto Amboim; Lobito; e Namibe);
- (12) Ligações aos novos Aeroportos Internacionais de Luanda na zona de Catete, a construir, e de Catumbela e do Huambo, ambos em fase de remodelação;
- (13) Asseguramento como trecho da Rede Ferroviária Nacional da ligação entre o novo Porto de Luanda (Barra do Dande) e o novo Aeroporto de Luanda (Catete), cuja ligação se encontra prevista nos estudos da Rede Ferroviária Ligeira de Luanda (RFL), e Rede Ferroviária Nacional (RFN), que se considera fundamental na articulação entre estas duas futuras macro-estruturas de logística;
- (14) Existência de ligação de todas as capitais de Província (incluindo Cabinda, através da Rede de Cabotagem) na óptica do longo prazo e no contexto do Cenário Normativo;
- (15) A compatibilização da vertente do tráfego de passageiros com a vertente do tráfego de mercadorias e da logística - a mesma rede, ambas as valências, e a máxima eficácia e eficiência.

Ao Cenário Normativo opuseram-se dois **Cenários Alternativos** (contrastados), dos quais se pode evoluir faseadamente para o primeiro, dependendo do comportamento da procura de transporte e do sucesso ao longo do tempo da REDE NACIONAL DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS, que pode justificar a realização de upgrades na Rede Ferroviária justificáveis com o objectivo de permitir uma maior permeabilidade territorial.

Estes Cenários podem ser entendidos como alternativos, na medida em que representam opções de Rede diferentes em termos de linhas, de ligações e de extensão quilométrica, mas podem também ser entendidos como o figurino que a Rede assume em várias etapas de evolução e desenvolvimento anteriores (evolução faseada) para se chegar à Rede global prevista no Cenário Normativo- o de máxima abrangência, conforme referido.

Por outras palavras, isto significa que os dois Cenários Alternativos (I e II) podem ser entendidos e constituídos como etapas de progressão em termos temporais para se alcançar a Rede na sua máxima extensão e abrangência. Tal permite afirmar que a Rede prevista no Cenário Alternativo I pode “parar” na figuração em que se apresenta ou evoluir para uma segunda fase e fixar-se no Cenário Alternativo II, onde pode também “ter o seu termo”, para eventualmente, se justificável, se passar depois para uma terceira e última etapa (fase), de modo a alcançar a solução global prevista no Cenário Normativo, que consagra a opção de Rede mais vasta.

Aliás, são possíveis várias combinações, não apenas em termos de faseamento, como também de agregação, podendo ser retiradas ligações previstas ou criadas outras que se entenda deverem integrar a Rede Ferroviária Nacional e, neste aspecto particular, é significativa a evolução da própria Rede de Logística para se aferir da necessidade - se e quando - de progredir no sentido da máxima abrangência territorial e em termos de capacidade e extensão da Rede que se encontra

patenteada no referido Cenário Normativo.

Numa avaliação preliminar, a extensão da Rede Ferroviária Nacional é, em cada um dos Cenários estudados, a que se patenteia no quadro seguinte, mostrando-se também os valores dos rácios que relacionam a extensão da Rede com a superfície do País e, em seguida, comparando

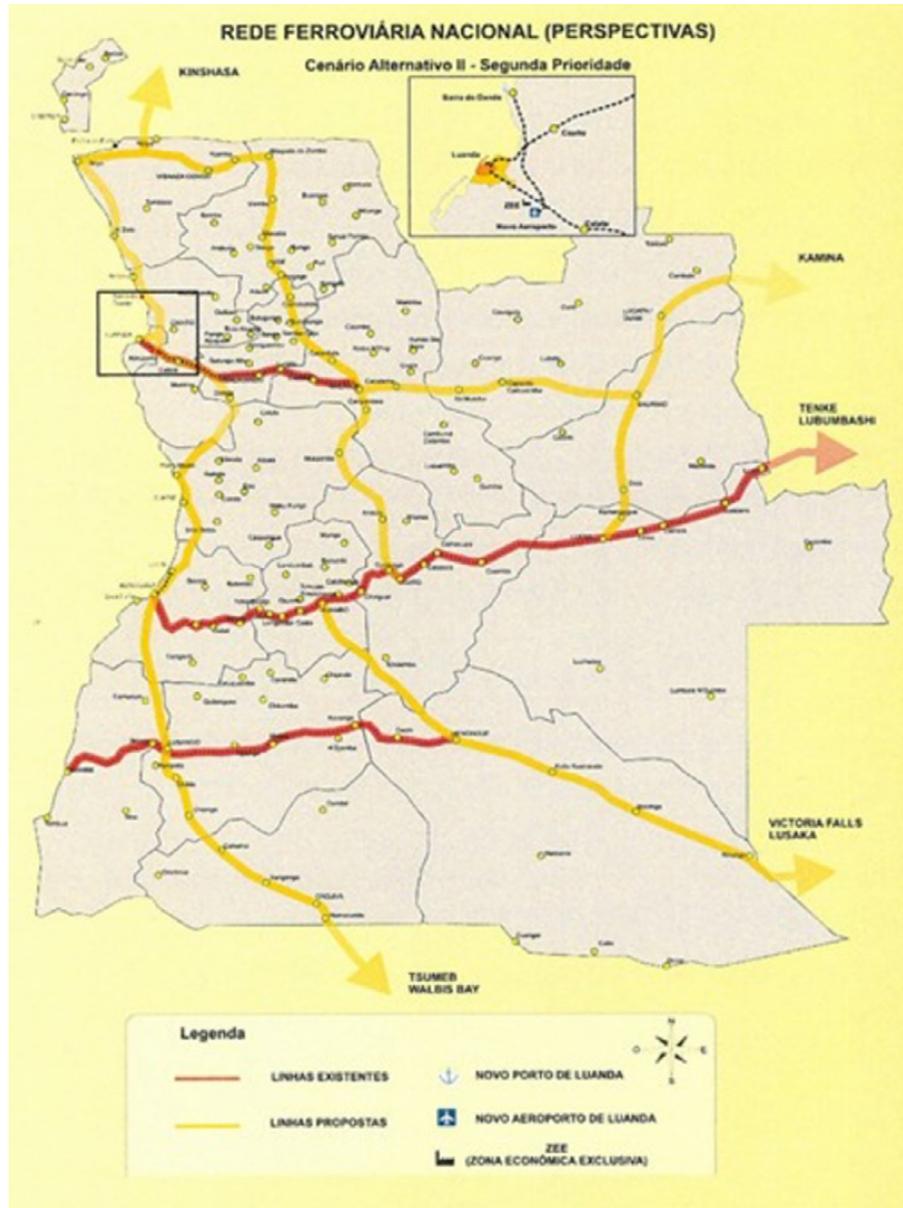
Cenários	Extensão (km)	Rácio (m/km ²)
Cenário Normativo	10,600	8,5
Cenário Alternativo I	8,500	6,8
Cenário Alternativo II	8,800	7,1

Medidas visando o aumento da produção interna - TABELA 7

estes com outras realidades existentes em países da sub-região: Comparativamente com outros países verifica-se os seguintes valores para a densidade das respectivas redes:

- África do Sul- 18,1 m de rede/km²;
- Zâmbia- 1,7 m de rede/km²;
- República Democrática do Congo- 1,6 m de rede/km²;
- Zimbabwe- 6,6 m de rede/km²;
- Moçambique- 3,9 m de rede/km²;

A modelização da REDE FERROVIÁRIA NACIONAL (RFN) nos Cenários descritos encontra-se sistematizada nos mapas seguintes:



Rede Ferroviária Nacional (Cenário Alternativo I) - MAPA 5



Rede Ferroviária Nacional (Cenário Alternativo II) - MAPA 6

6.3 Rede de Cabotagem

A possibilidade material da instalação de uma Rede de Cabotagem no Norte de Angola (RCNA) é uma realidade emergente saída de estudos recentes com o objectivo de encontrar uma solução de transporte, sobretudo de mercadorias, mas também com uma importante vertente no domínio dos passageiros, que assegure uma solução de maior coesão com a Província de Cabinda e, concomitantemente, viabilize a presença de armação nacional no Rio Zaire. Esta presença física no rio, mesmo ao nível do tráfego comercial, para além de contrabalançar a presença dominante do transporte de mercadorias da República Democrática do Congo (RDC) com origem e destino nos Portos de Boma e Matadi, traduz-se num exercício de soberania que Angola quer assumir plenamente.

O projecto de Rede de Cabotagem, em cuja génese o caminho-de-ferro e a rodovia poderão entrar como solução de interoperabilidade com o transporte marítimo-fluvial, compreende os tráfegos de mercadorias e de passageiros e tem subjacente a existência de 2 (duas) Linhas de Cabotagem e a construção de 5 (cinco) Terminais nos locais a seguir descritos:

- **Cabinda** (terminal a construir e futuramente a transferir para o novo porto de águas profundas, se vier a revelar-se vantajoso);
- **Soyo** (terminal a construir no actual cais, com reformulação e modernização das infra-estruturas);
- **N'Zeto** (terminal a construir de raiz);

- **Pedra do Feitiço** (terminal a construir e estrutura base do sistema de cabotagem, com localização dos serviços fundamentais de apoio e instalações complementares);
- **Nóqui** (reconversão da actual ponte-cais e instalação do terminal).

A Rede de Cabotagem será servida, como se disse, por duas linhas de transporte, a saber:

- Uma **Linha Fluvial** - faz a ligação Cabinda-Pedra do Feitiço-Nóqui
- Uma **Linha Oceânica** - para fazer a ligação Cabinda-Soyo-N'Zeto.

Em termos de equipamentos estão previstas as seguintes unidades:

- **3 Embarcações de transporte (Ferries)** - para mercadorias (contentares) e passageiros;
- **2 Rebocadores** (um maior e outro de menor dimensão, ambos equipados com material de combate a incêndios e de protecção ambiental);
- **1 Lancha Rápida Polivalente** - para apoio à navegação e ao transporte.

Dado que conceptualmente as embarcações podem ser preparadas para acolher material circulante ferroviário (vagões sobre os quais circulem os contentores e, se necessário, também locomotivas), que viabilizem a referida solução de interoperabilidade, caracterizada por os contentores poderem entrar nos navios já sobre camiões ou sobre vagões e, depois, no destino, passarem imediatamente a circular na rodovia e na ferrovia sem descontinuidade territorial e sem roturas de carga, sistema que confere elevados índices de produtividade ao transporte e à correspondente cadeia de logística, torna-se necessário equacionar eventuais ligações da Rede Ferroviária à Rede de Cabotagem, não obviamente em todos, mas em pelo menos um ou dois terminais, sendo que os mais adequados serão, em princípio, o terminal no Porto do Soyo, onde também a ferrovia

deve chegar por causa do transporte de minério proveniente das Minas de Mavoio com destino ao mercado externo, e o terminal da Pedra do Feitiço, o qual poderia ficar ligado com a rede ferroviária a partir de uma antena projectada precisamente a partir da linha ferroviária que ligue as Minas de Mavoio (Maquela do Zombo) ao Porto do Soyo.

É importante salientar que começam a emergir vários projectos - muitos deles estruturantes da economia regional e alguns da própria economia nacional, especialmente, tendo por base de algum modo o petróleo e o gás (Projecto LNG) -, intenções de investimento, e outras situações (ao fim e ao cabo empreendimentos de matriz produtiva ligados muito intimamente ao processo de crescimento e desenvolvimento económico), que permitem contextualizar o desenvolvimento e a expansão da Rede Ferroviária sobre um determinado modelo e perspectivas de desenvolvimento e, sobretudo, possuindo justificação económica e social fundamentada.

Daqui emerge também o incontornável papel da logística, que deve ser vista numa óptica de valorização dos projectos a instalar e deles beneficiando em termos de actividade e negócio.

A Rede de cabotagem no Norte de Angola afirma-se, assim, como um projecto verdadeiramente estruturante não só do ponto de vista da economia da região (contributo para o Produto Interno, emprego, coesão territorial, e coesão económica e social), mas também sobre a óptica do estudo da expansão das Redes Ferroviária e de Logística, com as quais desejavelmente se deverá articular, hipótese em que presumivelmente os benefícios directos e indirectos e o retorno social deste três projectos convergentes resultarão maximizados e com um “efeito multiplicador” bastante mais expressivo.

Esta Rede de Cabotagem apresenta ainda todas as condições para se poder ligar no interface de N’Zeto com a cabotagem ao longo de toda a costa atlântica até ao Porto do Namibe e articular-se com o transshipment e o feederling, através dos quais, pode vir a alcançar países a norte e a sul, reforçando a ideia e o propósito de Angola se poder transformar numa PLATAFORMA DE LOGÍSTICA CONTINENTAL, conforme vem sendo defendido.

E, sem dúvida, que a Rede de Cabotagem será também no futuro uma das componentes estruturantes mais relevantes do SISTEMA LOGÍSTICO NACIONAL, introduzindo um factor de competitividade acrescida no tráfego comercial de mercadorias e de passageiros entre a Província de Cabinda e o restante território nacional, podendo inclusivamente vir a relevar, pela sua elevada importância social e pelo contributo para a coesão territorial, da natureza de “serviço público”.

**A REDE DE CABOTAGEM NO NORTE DE ANGOLA
AFIRMA-SE, ASSIM, COMO UM PROJECTO
VERDADEIRAMENTE ESTRUTURANTE
NÃO SÓ DO PONTO DE VISTA DA ECONOMIA
DA REGIÃO MAS TAMBÉM SOBRE A ÓPTICA
DO ESTUDO DA EXPANSÃO DAS REDES
FERROVIÁRIA E DE LOGÍSTICA**

6.4 Rede Nacional de Plataformas Logísticas

6.4.1 A Rede Existente

Neste momento são ainda muito embrionárias as infra-estruturas de logística no País, excluindo, se considerarmos como tal, os Portos e os Aeroportos onde funcionam serviço de Carga Aérea, e não se pode falar na existência de uma Rede devidamente estruturada. O Porto Seco de Viana, que funciona como retaguarda do Porto de Luanda no capítulo do estacionamento de contentores é, talvez, a infra-estrutura de logística que está a funcionar em moldes mais próximos do conceito da logística, embora não providencie serviços de valor acrescentado para além das funções de triagem, estacionamento, entrega e recepção, não se encontrando ainda ligado à ferrovia. A sua construção deveu-se fundamentalmente à necessidade de descongestionar o Porto de Luanda, que em determinada fase atravessou níveis inoportáveis de sobre-utilização, cuja origem esteve um pouco ligada a circunstâncias diversas do modelo de gestão portuária, à problemática dos excessivos tempos de desalfandegamento, e ao facto de durante bastante tempo os Portos terem sido entendidos pelos consignatários das cargas como estruturas de armazenagem de baixo custo, o que entretanto tem vindo progressivamente a mudar em todas as vertentes referidas para uma situação mais favorável. Por isso, o Porto encontra-se agora bastante mais aliviado em termos de ocupação. Diga-se, entretanto, que o Porto Seco cumpriu - e cumpre - as suas funções e a sua gestão é de matriz privada num regime de concessão de exploração, mas que inicialmente englobou investimentos relacionados com a construção e com o seu apetrechamento em equipamentos, material de movimentação de cargas e viaturas.

Por outro lado, existe já em funcionamento inicial uma Rede de Logística especialmente criada para atender ao escoamento dos produtos primários da agricultura e da pecuária, em que se antevia a construção de instalações destinadas a absorver a produção dos excedentes agrícolas produzidos pelas populações rurais com vista à sua posterior venda a retalho, constituída por duas componentes complementares - a Rede do PRESILD e os CLOD's (Centro de Logística e Distribuição). Esta Rede tem subjacente uma filosofia que agrega três componentes fundamentais: o aprovisionamento em quantidade nos CLOD's, a venda a retalho (venda directa ao público) nos estabelecimentos da Rede do PRESILD (Nosso Super), e a CENCO, empresa de capitais públicos, que é a principal instituição de compras e aprovisionamento do Estado, cujo objecto é o de proceder à coordenação de todo o processo dos produtos a comercializar, no âmbito dos subprogramas do PRESILD.

O PRESILD- Nova Rede Comercial de Angola, foi criado em 2008 e funciona, digamos assim, de entre as várias funções que lhe estão cometidas, como a guarda avançada da comercialização dos produtos agrícolas provenientes da produção local. O objectivo fundamental que presidiu à sua criação foi o de reestruturar o sistema logístico e de distribuição de produtos essenciais, garantindo o abastecimento regular destes produtos às populações a preços justos e com níveis de qualidade adequados. Foram implantadas até agora um total de 48 estruturas, repartidas pelos diversos subprogramas e está presente em todas as Províncias de Angola.



Dos 31 supermercados NOSSO SUPER estão abertos 29, cuja localização se encontra patente no quadro seguinte. Quanto às Lojas POUPA LÁ, existem 17 no total, sendo 16 em Luanda e 1 no Huambo. A da Rainha Ginga, em Luanda, e a do Huambo são também Lojas Pedagógicas, com actividades de formação para profissionais do sector.

Em relação aos CLOD's, dos 9 (nove) inicialmente previstos a situação é actualmente a seguinte:

- O de Viana completou a 1ª fase correspondente ao Centro de Distribuição e está na 2ª fase;
- No da Caála foi iniciada a construção, mas as obras encontram-se suspensas;
- Os restantes 7 ainda não arrancaram.

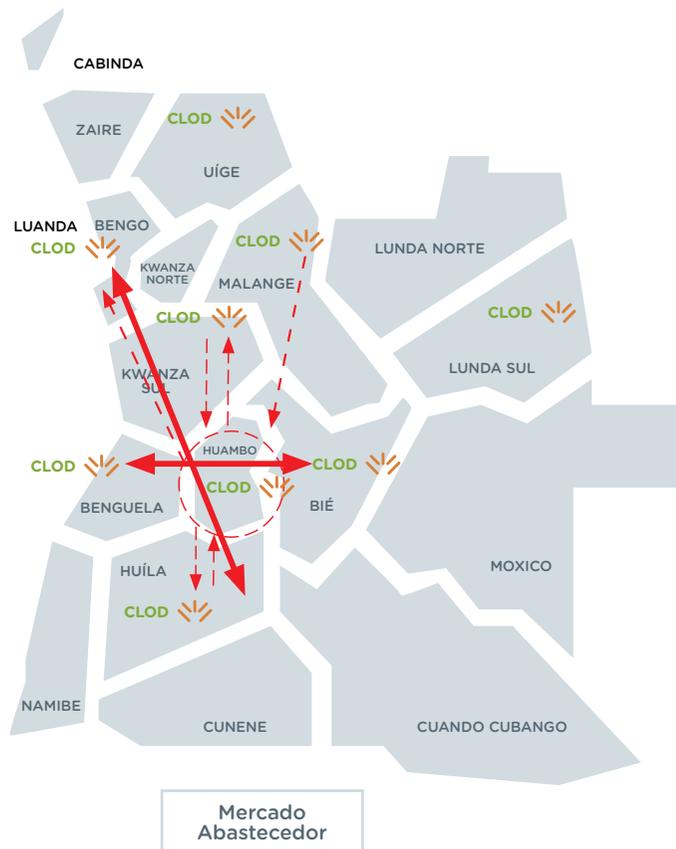
Por outro lado, em termos de rede comercial e de distribuição, há ainda a salientar o seguinte:

- Está em construção um **Centro de Distribuição no Lobito**, cujas obras estão temporariamente suspensas;
- Estão construídos, faltando pequenos acabamentos, **3 Entrepósitos Frigoríficos** na Gabela, Calenga e Chinguar, estando por decidir o modelo de gestão;
- Está prevista a construção do **Mercado Abastecedor do Cunene** (MAC).

Lojas da rede Nosso Super em Luanda	
Infra-Estruturas da Rede	Localização
Benfica	Estrada de Futungo
Cacuaco	Rua Direita de Cacuaco
Frescangol	Estrada Deolinda Rodrigues, km6
Gamek	Rua 21 de Janeiro
Golf 2	Golf Município de Kilamba Kiaxi-Luanda
Kalemba 2	Rua Estrada Nova de Viana
Nzamba 3	Rua Ngola Nbandi/Bairro: Rangel
Sambizanga	Estrada Direita de Cacuaco
Viana 1	Estrada Deolinda Rodrigues
Viana 2	Rua dos Imbondeiros - Viana - Luanda
Lojas da Rede Nosso Super noutras cidades do País	
Benguela	Avenida 17 de Setembro
Cabinda	Rua Cabassango Zenze Lukula
Caxito	Rua 22 de Novembro
Dundo	Rua 1º de Maio - Bairro Caxinde
Huambo	Estrada da Caala - Huambo
Kuito	Estrada Huambo - Kuito
Lobito	Rodoviária Lobito - Lado Reservatório R3
Lubango	Rua João de Almeida
Luena	Rua do Aeroporto, Bairro Sinai
Malanje	Bairro da Catepa
Mbanza Congo	Bairro Sagrada Esperança
Menongue	Rua do Quartel, Bairro Pio
Namibe	Rua Espirito Santo
Ndalatando	Bairro Azul/Rua Luanda - Malanje
Ondjiva	Bairro José Ângelo Kabunda
Saurimo	Rua 4 de Fevereiro
Sovo	Rua Principal - Bairro Kindombele - Mangando
Sumbe	Bairro Novo - Rua Comandante Kassange
Sovo	Rua Agostinho Neto/Uige

Rede Comercial e de Distribuição Existente - TABELA 8

No mapa seguinte pode ver-se a localização dos CLOD's.



FACTORES DE LOCALIZAÇÃO:

- Produção agrícola, pecuária e pesca
- Indústria agro-alimentar e não alimentar
- Rede rodoviária, ferroviária e portuária
- População / Consumo
- Estrutura Comercial

Rede de CLODs - MAPA 7





6.4.2 A Rede Futura

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas desenhada pelo Ministério dos Transportes estrutura-se em torno de alguns princípios fundamentais que importa sublinhar:

(1) Assegurar uma solução global de logística em Rede, que estruture territorialmente as opções e as necessidades do mercado da produção e do consumo e permita organizar de forma coordenada e racional os circuitos de distribuição, a concentração e o armazenamento de produtos e matérias-primas, em ordem a garantir uma correcta utilização dos recursos nacionais, o aprovisionamento dos bens essenciais ao consumo doméstico e das empresas em todo o território e disponibilizar uma rede com grande permeabilidade que atinja com a rapidez e a custos comportáveis todas as partes e regiões do País;

(2) Assumir esta Rede, em conjunto com a Rede Ferroviária Nacional, com a Rede Rodoviária Fundamental, e com a Rede de Cabotagem no Norte de Angola, articuladas de forma integrada para produzir efeitos de escala superiores e externalidades positivas de maior dimensão, como factores de crescimento e desenvolvimento económico, sem os quais o processo de internacionalização da economia nacional tenderá a marcar passo;

(3) Promover uma estrutura global que potencie o desenvolvimento da transportação, o alargamento do “hinterland” dos portos nacionais, e a expansão de toda a cadeia de actividades associadas complementares;

(4) Antever a construção do conjunto das Redes referidas como uma janela de oportunidade para introduzir as transformações estruturais na economia, fundamentais para dar suporte e consistência ao desejável processo de substituição de importações, que deve tornar possível a diminuição da dependência externa em todos os domínios, acompanhar o aumento da produção nacional, assim como contribuir para a melhoria da competitividade do tecido produtivo nacional, com base no aproveitamento sistemático dos recursos endógenos, no aumento da capacidade do capital humano e dos níveis de competência que a formação profissional e a sociedade do conhecimento no estágio actual podem proporcionar e, por último, no reforço do papel da iniciativa privada e do empresariado nacional, assim como do investimento estrangeiro, para liderarem o processo de criação de sectores estratégicos da economia fortes, em especial, os sectores industrial e agrícola.

(5) Esta lógica articula-se, por um lado, com a necessidade do País aumentar a produção de bens transaccionáveis de modo a satisfazer melhor as necessidades da economia, das empresas e das populações



e o aumento da procura interna, que permita limitar as importações e valorizar o sector das exportações; por outro lado, esta premissa visa também alcançar a auto-suficiência alimentar, que aportará um grande contributo para a redução da despesa nacional na importação de produtos nessa componente e criar condições para que se invista no sector industrial agro-alimentar, que será uma prioridade susceptível de reforçar o peso das indústrias transformadoras no PIB e melhorar a condição do desempenho do sector agrícola e das pessoas que nele trabalham;

(6) Racionalizar a actividade logística e contribuir para o ordenamento do território e para a coesão do Modelo Territorial, criando condições para reduzir as assimetrias regionais, aumentar o número de oportunidades de emprego (directo e indirecto) em zonas deprimidas e fomentar a atracção de novos agentes para o mercado da distribuição e da produção e investidores que, perante a existência de uma Rede de Logística, poderão mais facilmente ser demovidos a instalar os seus empreendimentos produtivos em áreas mais afastadas, beneficiando de preços inferiores na aquisição de terrenos e da mão-de-obra disponível, com custos inferiores aos das grandes concentrações urbanas, pese embora, neste caso, ser mais evidente a necessidade de reforçar a formação profissional;

(7) Promover e fomentar a intermodalidade e a complementaridade modal, valorizando as estruturas e redes existentes e criando condições para o desenvolvimento da Rede Ferroviária Nacional na configuração em rede e para a penetração no espaço regional da SADC que se encontra prevista;

(8) Criar condições para o surgimento de um Cluster da Logística gerador de emprego e de maior valor acrescentado, quer através da criação de competitividade e eficiência ligadas à utilização das Plataformas, tanto nos domínios empresarial e produtivo, como no que concerne às preocupações de protecção ambiental, elas próprias um factor de competitividade acrescido, quer também fomentando a intermodalidade no território e, sobretudo, nos pontos nodais da Rede, que promovam a atractividade das diversas Plataformas da Rede, a captação de novos investimentos, a modernização tecnológica, a instalação de projectos I&D, e o uso sistemático das novas tecnologias de informação e comunicação;

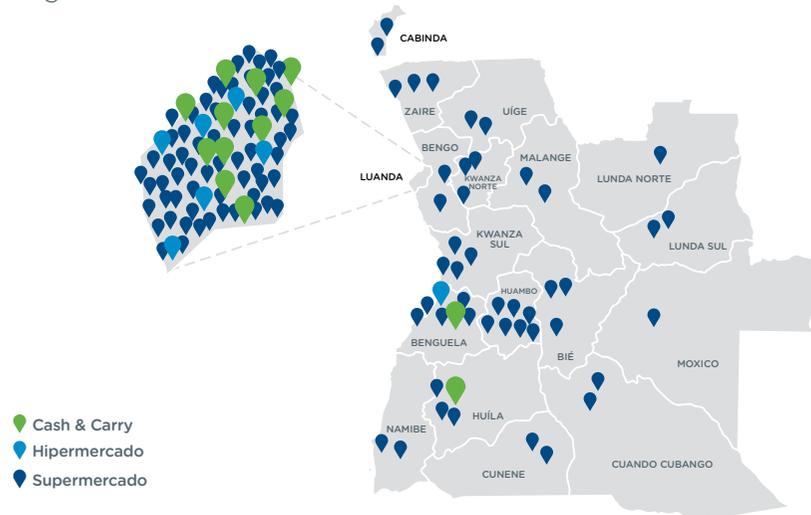
(9) Dotar a Rede de Plataformas com um esquema informacional próprio e com um dispositivo tecnológico virtual, funcionando num Portal da Internet do tipo “Janela Única Logística” (JUL) a disponibilizar aos utilizadores, às empresas sedeadas, assim como aos agentes económicos interessados;



07

OPERADORES
E INVESTIMENTOS
PRIVADOS NO SECTOR
DA DISTRIBUIÇÃO

O crescimento do sector da distribuição em Angola concentra-se, como seria de esperar, em Luanda, aonde se encontra maioria das cadeias angolanas e internacionais.



Fonte: Deloitte & Touch Auditores, Lda

Rede de Supermercados, Hipermercados, Cash-Carry - MAPA 9

Os operadores presentes em Angola possuem em carteira planos ambiciosos de expansão da rede, estando, ainda, prevista a entrada de cadeias internacionais.

De entre as insígnias existentes, destaque para os seguintes planos de expansão:

Cadeia	Evolução Recente
Kero o melhor hiper da angola.	Abriu mais um hipermercado em 2015, localizado em Luanda. Dispõe de uma rede de 12 hipermercados, sendo 10 em Luanda.
NOSSSuper	Prevista a abertura de novas lojas em negócios diferenciados.
maxi	Dispõe de uma rede de 14 hipermercados e planos de expansão que envolvem a abertura de novas lojas.
SCORE	Abertura de 40 lojas até 2018.
ShopBite	Abertura de 21 novas lojas em data a anunciar.

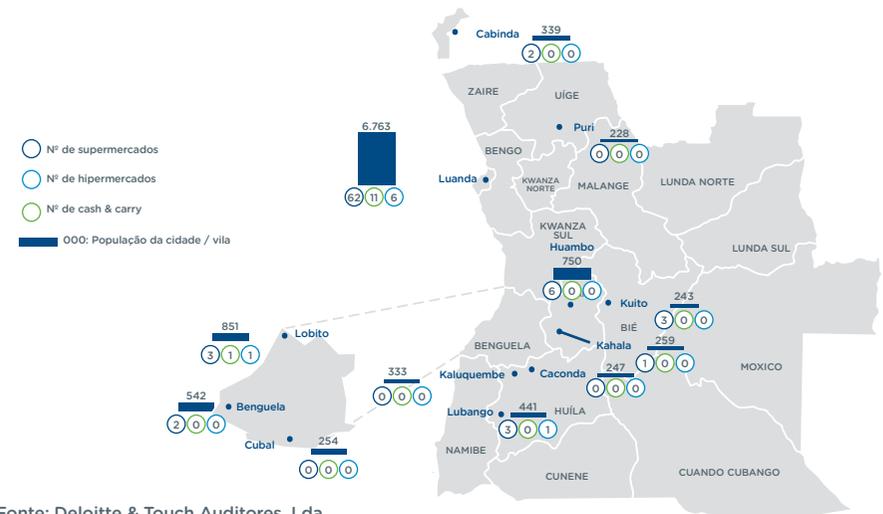
Empresas de Distribuição Instaladas - TABELA 9

Por outro lado, está prevista a entrada no mercado de novas cadeias:

Cadeia	Evolução Recente
SPAR	Dispõe de um supermercado em Cabinda e dispõe de planos para a abertura de novas lojas.
Walmart	Pretende dispor, a curto-prazo, de duas lojas em Angola.
CANDANDO	Marca do grupo Condis, de Isabel dos Santos, prevê um investimento de 350 milhões € nos próximos 5 anos, envolvendo a abertura de 10 hipermercados. O primeiro hipermercado da marca deverá ser inaugurado até final do primeiro semestre de 2016, estando localizado no Shopping Avenida, em Luanda e contando com uma área de 10.000 metros quadrados.

Empresas de Distribuição que se pretende instalar - TABELA 10

Espera-se que as novas cadeias fixem-se na capital, enquanto as já existentes expandam a sua presença para novos centros urbanos.



Fonte: Deloitte & Touch Auditores, Lda

Rede de Supermercados, Hipermercados, Cash-Carry (número de unidades) - MAPA 10

Apesar de Luanda já contar com uma oferta razoável, ainda oferece oportunidades para investidores disponíveis para explorar novas localizações e conceitos, nomeadamente:

- Novas Localizações de Comércio
 - Novas Centralidades
 - Capenga, Sambizanga e Rangel
 - Baía de Luanda e Ilha do Cabo
 - Centros Comerciais
- Soluções de Proximidade e Especialização que ultrapassem:
 - Dificuldade de acesso
 - Escassez e custos de localizações centrais
 - Imitação de cadeias existentes.

Nas restantes províncias é fundamental combater o comércio informal e melhorar as capacidades de abastecimento:

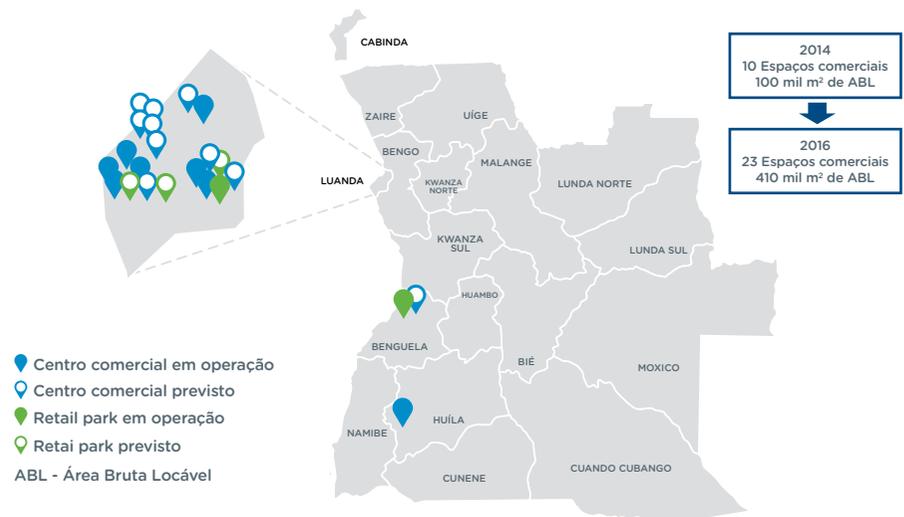
- Formalização
 - Subir standards de higiene e segurança alimentar
 - Introduzir o livre serviço nos hábitos de compra
- Abastecimento
 - Sourcing local;
 - Acessibilidades;
 - Eficiência logística.

Na tabela seguinte sistematizamos as marcas presentes em Angola em outros segmentos do retalho, bem como as marcas com planos de entrada no mercado.

Segmento	Marcas Instaladas	Marcas com Entrada Anunciada
Casa e Decoração	Casacon Kinda Home Moviflor Imexco	
Moda	Benetton Lacoste Boss Salsa Havaianas	Mango Timberland Zara Levi's
Electrónica	Sistec Impor Electrónica Sony	
Desporto	Nike Adidas Sport Planet	

Marcas Instaladas e com Entrada Anunciada por Segmento - TABELA 11

A oferta de retalho encontra-se, como é evidente, nas suas etapas iniciais de desenvolvimento. Contudo, a mesma será potenciada pela abertura de centros comerciais e retail parks, especialmente em Luanda.



Fonte: Deloitte & Touch Auditores, Lda
 Rede Prospectiva de Supermercados, Hipermercados, Cash-Carry - MAPA 11



08

ENQUADRAMENTO LEGAL AO INVESTIMENTO PRIVADO

O enquadramento institucional e legal ao investimento privado em Angola foi objecto de profunda reformulação:

- A ANIP deu lugar à APIEX - Agência para Promoção de Investimento e Exportações de Angola
- Foi publicada uma nova Lei do Investimento Privado, Lei 14/15 de 11 de Agosto de 2015.

8.1 APIEX

A APIEX foi criada com a missão de captar investimento privado, promover as exportações e a internacionalização das empresas angolanas, visando apoiar o crescimento de uma economia diversificada e estável, que permita que Angola participe de forma mais expressiva e competitiva na economia global.

Trata-se de uma agência titulada pelo Ministério do Comércio, dotada de autonomia financeira, patrimonial e administrativa que tem como principais objectivos:

- Captação de investimento privado de origem nacional ou estrangeira;
- Promoção da imagem do país, seus produtos e potencialidades;
- Recolha e difusão de informações macroeconómicas, dos mercados e produtos;
- Fomento das exportações e internacionalização das empresas nacionais

Estes objectivos são prosseguidos através de uma tipologia de actividades:

- Organização de eventos
 - Gestão de feiras;
 - Organização de seminários e conferências;
 - Missões Empresariais e encontros B2B.

- Apoio ao Investidor/ Exportador
 - Capacitação/ Formação
 - Consultoria/Estudos de Mercado e de Produtos
 - Gestão de portais do investidor/exportador e redes sociais.
- Recolha e Disseminação de informação:
 - Pareceres sobre a legislação
 - Acordos, Guias, Cartas, Revistas,
 - Representações Comerciais APIEX no Exterior
 - Merchandising.

A APIEX surge com o mandato claro de cumprir com as orientações e princípios da Política Nacional de Investimento (Decreto-Presidencial 181/15), nomeadamente:

- Diversificação da economia e geração de empregos;
- Ampliar do mercado interno para a produção nacional;
- Incrementar as exportações não-petrolíferas;
- Reforçar o tecido empresarial nacional.

8.2. Lei do Investimento Privado

8.2.1. Principais Alterações

A nova Lei vem introduzir algumas mudanças de fundo face ao anterior enquadramento legal ao investimento privado.

A tabela seguinte sistematiza as principais alterações decorrentes da entrada em vigor da nova Lei.

O que Mudou	Lei Anterior	Lei Actual
Montante Mínimo de Investimento	USD 1.000.000	Nenhum - Estrangeiro AKZ 50.000.000 - Nacional
Montante Mínimo de Investimento para acesso a Benefícios	USD 1.000.000 investimento nacional e estrangeiro	USD 1.000.000 - Estrangeiro USD 500.000 - Nacional
Parceria compulsória com Investidor Angolano	Não obrigatório	35% do capital e participação efetiva na gestão para investimentos nos sectores: electricidade, água, hotelaria, turismo, transportes, logística, construção, telecomunicações, tecnologias de informação e media.
Zonas de Desenvolvimento	A, B e C	A e B
Sectores Prioritários	Agricultura, indústria, infraestruturas, energia, água, telecomunicações, Tecnologias de Informação, Habitação Social, Saúde, Educação, Turismo	Agricultura, pecuária, silvicultura, pesca e indústrias conexas.
Isenções e Benefícios Fiscais	Até 10 anos, dependendo da localização e tipo de imposto	Até 10 anos, dependendo do número de postos de trabalho criados, montante, localização, sector, destino da produção, etc.
Dividendos e Lucros	Transferência gradual (até 3 anos) dependendo da localização do investimento e do seu montante	Podem ser transferidos, sendo sujeitos a aplicação de uma taxa a partir de montante a definir.

Principais Alterações à Legislação do Investimento Privado - TABELA 12

8.2.2 Zonas de Desenvolvimento

Uma das principais alterações introduzidas pela nova lei é a divisão, não em três, mas sim em duas **zonas de desenvolvimento**:

- **Zona A:** Província de Luanda e municípios-sede das províncias de Benguela, Huíla e o município do Lobito;
- **Zona B:** As demais províncias e os restantes municípios das províncias de Benguela e Huíla.

De salientar, igualmente, que no regime da lei anterior (Lei 20/11 de 20 de Maio), não havia diferença entre os investidores nacionais e estrangeiros no acesso aos incentivos e benefícios fiscais, quer no valor mínimo obrigatório para se investir (USD 1 milhão de USD), quer no **acesso aos incentivos**

e **benefícios fiscais**. A nova lei veio alterar esta situação, passando o montante mínimo exigido para obtenção de incentivo ao investimento para 1 milhão de dólares americanos para investimento externo e meio milhão para investimento interno.

8.2.3. Incentivos ao Investimento

A atribuição de incentivos ao investimento é determinada por objectivos claros:

- Promover regiões mais desfavorecidas;
- Aumentar a capacidade produtiva nacional;
- Proporcionar parcerias entre nacionais e estrangeiros;
- Aumentar as exportações e reduzir as importações;
- Obter a transferência de tecnologia;
- Emprego e aumento da qualificação da mão de obra;
- Aumentar as disponibilidades cambiais e contribuir para o equilíbrio da balança de pagamentos;
- Abastecimento eficaz do mercado interno;
- Reabilitar, expandir ou modernizar infraestruturas.

Os requisitos para obtenção de incentivos ao investimento são os seguintes:

- Estar em condições legais para o exercício da sua actividade;
- Não ser devedor da Autoridade Tributária e da Segurança Social;
- Dispor de contabilidade organizada;
- Não ter dívidas de mora junto do sistema financeiro.

A tabela seguinte sistematiza os incentivos ao investimento contemplados na lei recentemente aprovada.

	Até 50	Mais que 50 e menos que 100	Mais que 100 e menos que 500	Mais de 500
Criação de Postos de Trabalho para Nacionais	5,00%	7,50%	10,00%	12,50%
Valor do Investimento em KZ equivalente a	Mais de 500 mil e menos de 5 milhões	Mais de 5 milhões e menos de 20 milhões	Mais de 20 milhões e menos de 50 milhões	Mais de 50 milhões
	5,00%	7,50%	10,00%	12,50%
Localização do investimento	Zona A			Zona B
	7,50%			15,00%
Produção agrícola, pecuária, silvicultura, pescas, e respectivas agroindústrias e conexas	Zona A			Zona B
	7,50%			15,00%
Produção destinada a exportação	Até 25%	Mais de 25% e menos de 50%	Mais de 50% e menos de 75%	Acima de 75%
	7,50%	10,00%	12,50%	15,00%
Participação Accionista de Angolanos	Mais de 10% e menos de 20%	Mais de 20% e menos de 35%	Mais de 35% e menos de 45%	Mais de 45% e menos de 50%
	7,50%	10,00%	12,50%	15,00%
Valor Acrescentado Nacional	Até 25%	Mais de 25% e menos de 50%	Mais de 50% e menos de 75%	Acima de 75%
	7,50%	10,00%	12,50%	15,00%

Incentivos ao Investimento - TABELA 13

A atribuição de incentivos resulta da análise casuística dos projectos e circunscreve-se ao preceituado na Lei do Investimento Privado 14/15 de 11 de Agosto de 2015.

Não constituem regra, nem são de concessão automática ou indiscriminada, nem ilimitados no tempo.

Os critérios da tabela permitem conceder a redução gradual dos impostos industrial, de SISA e sobre Capitais, desde que cumpram cumulativamente com os requisitos considerados importantes para a economia angolana, na óptica da necessidade de atracção de investimento qualificado.

Projectos de reinvestimento, modernização e ampliação beneficiam dos incentivos da mesma tabela.

Os benefícios cessam imediatamente quando o investidor tiver usufruído de uma poupança em impostos não entregue ao Estado de montante igual ou superior ao investimento realizado ou se tiver decorrido um período máximo de 10 anos.

Os prazos de concessão dos benefícios fiscais são os seguintes:

Impostos	Montante da Redução	Período de Isenção
Imposto Industrial Imposto de Sisa Imposto S/ Aplicação de Capitais	10% - 30%	4 anos
	31% - 50%	6 anos
	51% - 70%	8 anos
	71% - 100%	10 anos

Prazos de Concessão de Benefícios Fiscais - TABELA 14

A concessão e extinção dos benefícios e incentivos aduaneiros obedecem ao regime de tributação previsto na Pauta Aduaneira dos Direitos de Exportação e Importação.

As **obrigações fiscais do investidor** são as seguintes:

- Publicidade dos incentivos nos seus relatórios e contas
- Inscrição no registo geral de contribuintes
- Obrigações legais e formalidades prescritas pela administração fiscal
- Comprovação casuística do incentivo que lhe foi concedido
- O direito aos incentivos tem lugar no momento da satisfação das obrigações fiscais, através da demonstração e da verificação dos pressupostos estabelecidos para o incentivo em causa.

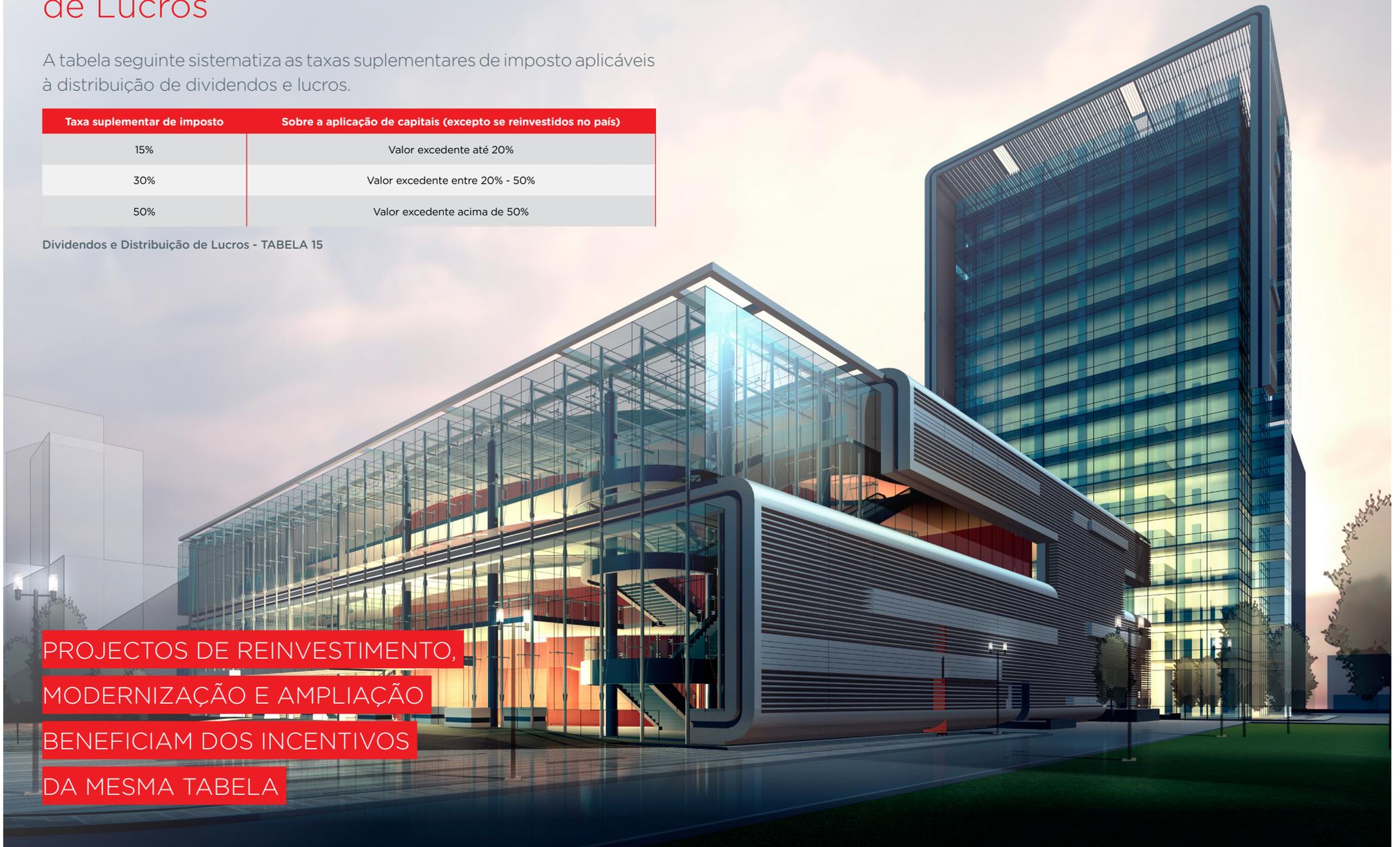
8.2.4. Dividendos e Distribuição de Lucros

A tabela seguinte sistematiza as taxas suplementares de imposto aplicáveis à distribuição de dividendos e lucros.

Taxa suplementar de imposto	Sobre a aplicação de capitais (excepto se reinvestidos no país)
15%	Valor excedente até 20%
30%	Valor excedente entre 20% - 50%
50%	Valor excedente acima de 50%

Dividendos e Distribuição de Lucros - TABELA 15

PROJECTOS DE REINVESTIMENTO,
MODERNIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO
BENEFICIAM DOS INCENTIVOS
DA MESMA TABELA





1,865,675.00	90
110,000.00	1
39,290,400.00	761
11,147,000.00	220
1,300,700.00	21
2,931,800.00	8
6,500.00	1
3,586,500.00	90
70,000.00	6
5,000.00	1
Year Lowest	
3,479	30.77
3,962	32.12



Low	No of Shares	Turnover	No of Shares
1.10	25,958,000	32,113,110	57
64.75	172,700	11,718,650.00	
	19,300	2,259,400.00	
	121,400	33,457,350.00	
		4,296,600.00	
		400.00	

37,313.68	4,202.74	8,168.22	37,122.10	0.00	37,122.10
30,280.00	5,172.39	19,051.19	16,401.20	13,000.00	3,401.20
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
15,192.40	175.00	15,484.48	7.92	880.00	7.92
10,365.00	-4,244.78	4,188.38	-8,076.12	91.50	1,051.84
8,607.00	-7,474.74	9,235.63	1,523.37	3,796.55	-8,167.62
4,847.50	44.17	4,441.31	0.00	0.00	-2,273.18
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.00	0.00	0.00	1,936.81	4,589.56	1,936.81
0.00	0.00	1,806.76	9,332.50	0.00	4,742.94
0.00	0.00	15,869.64	-19.01	0.00	-19.01
2,959.05	-4,070.69	0.00	14,631.10	41.97	14,631.10
			633.20	130.00	3,591.23
					-139.32
					35.00

380.330

8.2.5. Actividades Restritas ao Investimento Director Estrangeiro

A Lei define um conjunto de sectores para os quais existe a **obrigatoriedade de parceria**:

- Electricidade e Água;
- Hotelaria e Turismo;
- **Transporte e Logística**;
- Construção Civil;
- Telecomunicações e Tecnologias de Informação;
- Meios de Comunicação Social.

Nestes sectores, a participação nacional (cidadãos angolanos, empresas de capital público ou empresas angolanas) deverá representar pelo menos 35% do capital, a qual deverá ser traduzida numa participação efectiva na gestão.

Constituem **reserva absoluta do Estado**, seguintes sectores:

- Produção ou distribuição de material bélico;
- BNA (Banco Nacional) e moeda;
- Construção de Portos e Aeroportos;
- Infraestrutura básica para redes de telecomunicação.

Constituem reserva relativa do Estado:

- Sistema Básico de Telecomunicações;
- Serviço Postal.

8.2.6. Procedimentos Gerais

A APIEX é a agência governamental responsável pela gestão do ciclo de operações de investimento privado em Angola. Este ciclo de operações envolve três etapas fundamentais: A documentação necessária para a concretização da proposta de investimento é a seguinte:

- Formulário de apresentação do projecto
- Estatuto da Empresa
- Certidão de registo comercial
- Estudo de viabilidade técnico, económico e financeiro do projecto
- Estudo de impacto ambiental
- Documentos que atestem a situação financeira e técnica da empresa
- Toda a informação duplicada, traduzida e reconhecida

Etapa	Passos
Proposta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apresentação da proposta ao órgão competente dependendo do montante de investimento. Emissão de recibo, com data e assinatura do funcionário que a recepciona; 2. Se o projecto estiver incompleto, a Agência tem de informar o investidor (prazo de 05 dias); 3. O investidor deve corrigir ou completar a proposta (15 dias).
Avaliação	<ol style="list-style-type: none"> 1. O órgão envia cópia do projecto a outros departamentos intervenientes (caso haja) que devem emitir um parecer (08 dias); 2. Uma vez aceite a proposta (formal e por escrito) é constituída a Comissão de Avaliação, para negociar as cláusulas do contrato (20 dias); 3. O departamento ou o investidor podem solicitar algum documento adicional ou informação complementar, a fim de melhorar a proposta (entre 5 a 15 dias); 4. É emitido o parecer final (10 dias).
Resolução	<ol style="list-style-type: none"> 1. Em caso de indeferimento, o investidor deve ser informado (03 dias); 2. Em caso de deferimento, o investidor deve ser notificado sobre a data da assinatura do contrato (10 dias); 3. No dia da assinatura do contrato é emitido e entregue ao investidor o CRIP e uma copia do contrato; 4. Cópia do CRIP é remetida ao BNA.

