

xitimela

CFM - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. # Ano 12 # Nº 18 # Agosto 2007

Investimento na Linha de Ressano Garcia Aumenta Tráfego

Investment in the Ressano Garcia Railway Line Increases Traffic

Presidente da República Inaugura Draga Alcântara Santos no Porto da Beira

President of the Republic Inaugurates Dredger Alcântara Santos in the Port of Beira



Rui Fonseca em entrevista
**CFM aposta na
modernização
e na qualificação técnica**

Interview with Rui Fonseca
CFM banks on modernisation
and in technical qualification

Uma parceria que lhe oferece resultados



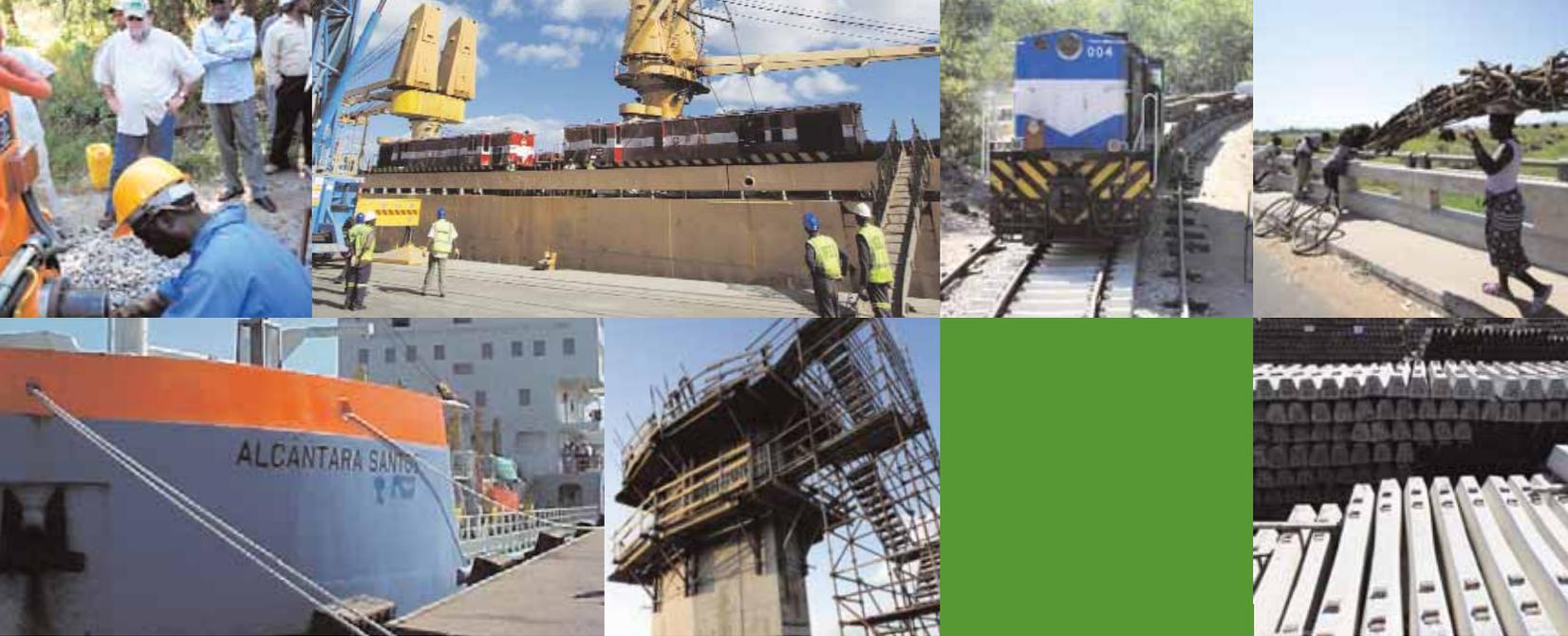
Para competir com sucesso, você precisa de estar altamente preparado, determinado nos seus objectivos, dotado das melhores soluções, mas o mais importante acima de tudo, é escolher o parceiro certo para o seu negócio. www.ey.com/mz

Rua Belmiro Obadias Muianga, nº 179 – Caixa Postal 366 – Maputo – Tel: +258 21353000 – Fax: 258 21321984 – ernst.young@mz.ey.com

AUDITORIA • FISCALIDADE • CONSULTORIA

 **ERNST & YOUNG**

Quality In Everything We Do



Sumário → Contents

XITIMELA
Agosto/ August 2007

Director
António Libombo

Redacção e Colaboração
Editorial and Collaborators
Adelino Mesquita, António Sopa,
Bonifácio António,
Daniel Cuambe, Júlio Manjate,
Marcelo Mosse, Sebastião Figueiredo,
Sigaúle Manhiça

Fotografia
Photography
Arquivo GCI, Celeste Mac Artur, BRLS,
Joao Costa, Naita Ussene

Tradução
Translation
Mugama Matolo

Publicidade
Publicity
Irene Inroga

Design
João Marques

Produção Gráfica
DTP
Editando-Edição e Comunicação, Lda.
editando@editando.pt
www.editando.pt

Edição
Publisher
Gabinete de Comunicação
e Imagem dos CFM
Communication and Image
Office of CFM

Endereço
Address
C.P./ P.O.Box - 2158
Praça dos Trabalhadores
Maputo • Moçambique/ Mozambique

Telefones
Phone Numbers
429 659
(Fax) 301 390

E-Mail
alibombo@cfmnet.co.mz

Número de Registo
Registry Number
7/GABINFO-DE/96

Novo ciclo. Novos desafios
New cycle. New challenges

2

Presidente da República inaugura Draga Alcântara Santos
Um grande nome ligado a um grande objectivo
The President of the Republic inaugurates the Dredger Alcântara Santos
A great name linked to a great objective

4

Rui Fonseca, presidente dos CFM, em entrevista
Interview with Rui Fonseca, chairman of CFM's Board of Directors

10

Principal desafio é a qualificação dos recursos humanos
The main challenge is the qualification of the human resources

22

Nos últimos três anos CFM teve resultados financeiros positivos
During the last three years the financial results have been positive

32

Entrevista com Mathews Phosa
Interview with Mathews Phosa

37

Linha de Ressano Garcia - O regresso do gigante
Ressano Garcia Railway Line - The return of the giant

44

CFM redimensiona terminal de combustíveis
CFM expands the fuels terminal

48

Exploração de carvão impõe novos investimentos
The mining of coal demands that new investments be made

50

Porto de Quelimane - Renovação termina em 2007
The Port of Quelimane - Renovation to be completed this year

54

Ponte sobre o Zambeze - Grande sonho torna-se realidade
The Zambeze Bridge - A great dream becomes a reality

58

Os desafios da cabotagem marítima em Moçambique
The challenges facing cabotage (coastal shipping) in Mozambique

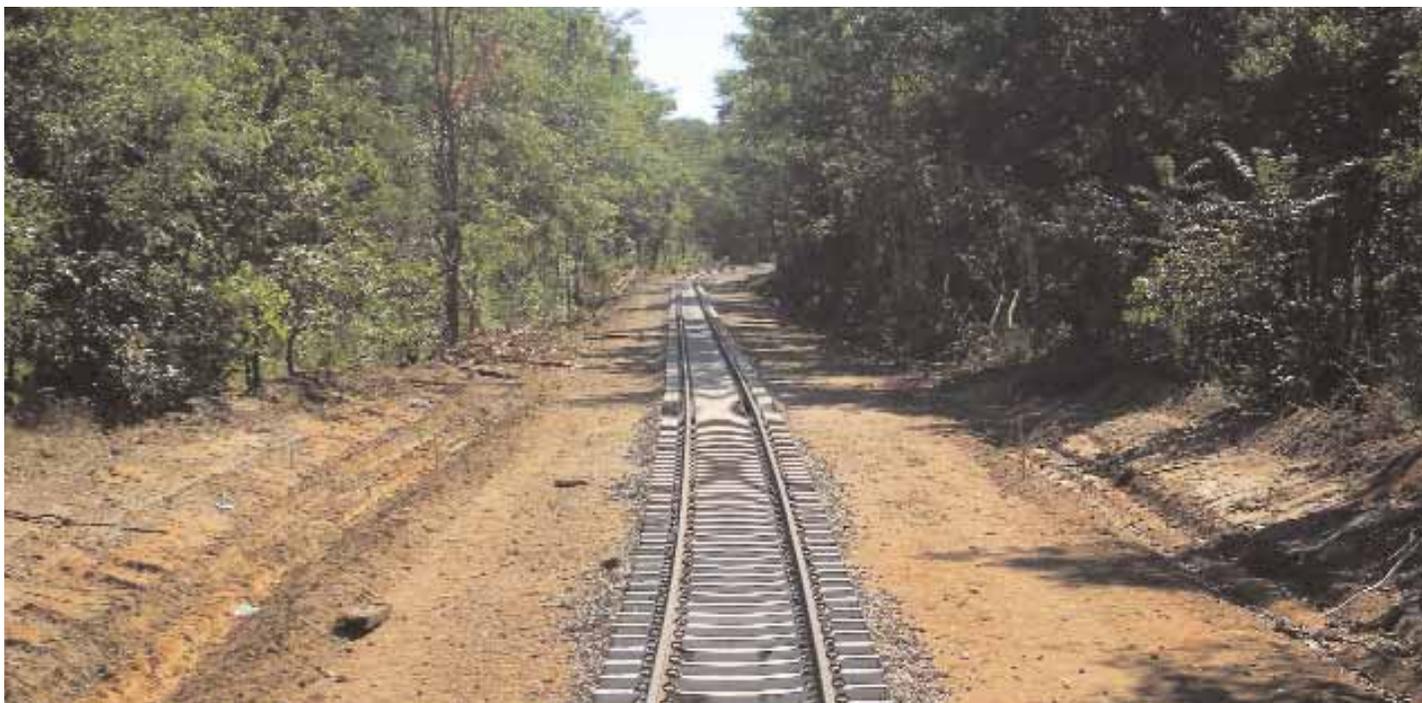
62

O enfoque na água
The emphasis on water

66

Beira: A cidade improvável
Beira: An improbable city

72



Novo ciclo. Novos desafios

New cycle. New challenges

Após nove anos de grandes desafios e profundas transformações, concluímos finalmente o complexo Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial. Foi um exercício que exigiu de todos nós, gestores, quadros, técnicos e trabalhadores em geral, um redobrado esforço, abnegação, espírito de equipa e de sacrifício. Foram anos de grande aprendizagem.

por/by António Libombo

→ A presente edição da revista Xitimela faz uma radiografia dos principais investimentos em curso no sector ferro-portuário, designadamente da reconstrução da Linha Férrea de Sena, da renovação integral da Linha Férrea de Ressano Garcia, da dragagem do Canal de Acesso ao estratégico Porto da Beira e da reabilitação do Porto de Quelimane. São investimentos de grande alcance económico nacional e regional, o que nos permitirá ter um sistema ferro-portuário mais moderno, seguro, eficiente e orientado para o mercado. O sector de dragagens, que é vital para o funcionamento e para a operação dos nossos portos, viu-se reforçado com a recepção de uma nova draga para o Porto da Beira, baptizada de Alcântara Santos e inaugurada pelo Presidente da República, Armando Emílio Guebuza, em Julho último.

Na hora de balanço deste complexo progra-

ma, a Xitimela entrevistou o Presidente do Conselho de Administração do CFM, Rui Fonseca, que se mostra satisfeito com o elevado grau de sucesso alcançado. Este responsável ublinha na entrevista que a Empresa tem registado resultados económico-financeiros extraordinariamente positivos nos últimos quatro anos, que as finanças estão consolidadas, que o desempenho operacional é positivo e anuncia aumentos significativos de tráfego na linha férrea de Ressano Garcia. Enaltece o facto de a força de trabalho estar plenamente empregue, de ter sido concebido um plano de gestão e desenvolvimento dos Recursos Humanos que permite ter técnicos qualificados, a todos os níveis, para que a empresa possa responder aos desafios actuais e futuros. Não obstante os sucessos alcançados, prevalecem ainda grandes preocupações no que respeita ao concessionamento da actividade ferro-

After nine years of significant challenges and profound transformations, we have finally concluded the complex Institutional and Corporate Re-structuring Programme. It was an exercise that demanded from all of us, Managers, Senior Staff, Technicians and Workers in general, a doubled effort, abnegation, team spirit and sacrifice. They were years of great learning.

The present edition of the Xitimela Magazine makes a review of the main investments that are underway in the Ports and Railways Sector, namely, the reconstruction of the Sena Railway Line, the integral rehabilitation of the Ressano Garcia Railway Line, the dredging of the Access Channel to the strategic Port of Beira and the rehabilitation of the Port of Quelimane. These are far-rea-

-portuária. Acreditamos, contudo, que com o apoio solidário do nosso Governo, através dos Ministérios da tutela, os problemas vão ser gradualmente ultrapassados.

Na extensa entrevista que gentilmente nos concedeu, Rui Fonseca aponta ainda os principais desafios deste ciclo pós-reestruturação, que passam por uma aposta forte na qualificação dos profissionais do sector, modernização dos equipamentos e das infra-estruturas e pela informatização dos processos de gestão, por forma a tornarmos-nos mais competitivos, mais eficientes e detentores de grande capacidade de resposta aos desafios impostos pela integração regional e pela globalização.

É também matéria de destaque neste número a entrevista com Matews Phosa, Presidente da Câmara de Comércio e Indústria da República da África do Sul e Presidente do MCLI - Maputo Corridor Logistics Initiative. Phosa defende uma maior utilização do Porto de Maputo e da Linha Férrea de Ressano Garcia pelos agentes económicos o seu país e da região, não apenas pelo facto de ser uma rota mais curta para as suas importações e exportações, mas fundamentalmente pelo cometimento demonstrado pelas autoridades moçambicanas e pelo nível de investimentos que tem vindo a ser realizado quer ao nível da expansão do porto quer ao nível da renovação da via férrea e do material circulante e de tracção, de modo a melhor servir os países do *hinterland* e da região no seu todo.

Tal como tem sido nosso apanágio, abordamos também importantes questões de actualidade sócio-económica, como sejam o contributo decisivo do sector de cabotagem marítima para o desenvolvimento do comércio e a sempre presente questão da água e do saneamento do meio que ganha agora um novo impulso no Norte do País, por força da iniciativa Compacto.

Enfim! São muitos os motivos e as matérias de interesse para os nossos leitores lerem nesta publicação, que vai já no seu décimo primeiro ano de publicação ininterrupta. Pretendemos partilhar consigo, caro leitor e colega, os grandes desafios deste novo ciclo do sector ferro-portuário, assente em pilares desta centenária instituição, mas sempre com os olhos postos no futuro, no desenvolvimento do país e na erradicação da pobreza. #

ching investments for the National and Regional economies, and which will enable us to have a Port and Railway System that is more modern, secure, efficient and market-oriented. The Sector for Dredging, which is fundamental for the functioning and operation of our Ports, has been strengthened with the reception of a new Dredger, baptized with the name of Alcântara Santos and inaugurated by the President of the Republic, Armando Emilio Guebuza in July 2007.

When it was time to take stock of this complex Programme, Xitimela interviewed the Chairman of CFM's Board of Directors, Eng. Rui Fonseca, who expresses his satisfaction with the high degree of success that has been achieved. He stresses in the interview that the Company has in the past four years registered economic and financial results that are extraordinarily positive, that the finances are consolidated, the operational performance is positive, an indication of a significant increase in traffic on the Ressano Garcia Railway Line. He emphasises the fact that the workforce is fully employed, that a Human Resources Management and Development Plan has been elaborated that ensures that there should be qualified technicians at all levels so that the Company can respond to present and future challenges. Notwithstanding the successes achieved, serious concerns still persist with regard to the concessioning of the Ports and Railways activity. We however do believe that, together with the support of our Government and through the relevant Ministries, the problems will gradually be resolved.

In the long interview which he kindly gave to us, Rui Fonseca also identifies the main challenges of this post re-structuring cycle, which necessarily signifies a very strong commitment to the qualification of the professionals of the Sector, the modernisation of the infrastructures and equipment and the computerisation of the management processes in order to make them more competitive and efficient with more capacity to be able to respond to the challenges which, with all certainty, Regional Inte-

gration and globalisation will impose. Also, another issue worthy of note in this Edition is the interview with Dr. Mathews Phosa, President of the Chambers of Trade and Industry of the Republic of South Africa and President of the Maputo Corridor Logistics Initiative - MCLI. Phosa defends more use of the Port of Maputo and the Ressano Garcia Railway Line by the economic agents of that Country and of the Region, not only because of it being the shortest route for their imports and exports, but also fundamentally because of the commitment demonstrated by the Mozambican Government and the level of investments that are being made both in the expansion of the Port and in the upgrading of the Railway Line and the rolling stock and traction equipment in order to better serve the Countries of the hinterland and the Region as a whole.

As is the norm, we also dwell on other important issues related with socio-economic affairs, such as the decisive contribution of the Maritime Cabotage Sector to the development of trade as well as the ever pertinent question of water and sanitation of the environment, which is definitely going to leap forward in the Northern part of the Country, thanks to the Compact initiative.

Finally, there are many reasons and issues of interest for our Readers to acquaint themselves with in this Edition which is now going for its eleventh year of uninterrupted publication. We wish to share with you, dear Reader and Colleague, the great challenges of this new cycle of the Ports and Railways Sector, firmly established on the foundation of the Century-old Institution, but with the eyes fixed on the future. On the development of the Country and on the eradication of poverty. #



Presidente da República inaugura Draga Alcântara Santos Um grande nome ligado a um grande objetivo

The President of the Republic inaugurates the Dredger Alcântara Santos
A great name linked to a great objective

por/by Júlio Manjate

→ O Presidente da República, Armando Guebuza, procedeu em Junho último, no Porto da Beira, à inauguração da draga Alcântara Santos, embarcação com capacidade de porão de mil metros cúbicos, uma profundidade de dragagem de 20 metros e arqueação bruta de 1705 toneladas. Avaliada em 20,4 milhões de dólares, valor financiado pelo Governo Japonês, a referida draga foi adquirida no âmbito de um acordo assinado em Março de 2005 pelos Governos de Moçambique e do Japão.

A visão do Governo, segundo o Presidente da República, Armando Guebuza, é que a dragagem dos canais de acesso e das bacias de manobras são duas acções indispensáveis ao desenvolvimento do comércio marítimo, nacional e internacional, assumindo que a procura de navios de carga está directamente associada às condições de atracagem que os Portos oferecem.

→ In June last in the Port of Beira, the President of the Republic, Armando Guebuza, presided over the inauguration of the Dredger Alcântara Santos, a vessel with a hold capacity of 1 thousand cubic metres, capable of dredging 20 metres deep and with a dead weight tonnage of 1.705 tons. The referred Dredger, valued at US\$20.4 million and financed by the Japanese Government, was acquired within the context of the Agreement that was signed in March 2005 by the Governments of Mozambique and Japan.

According to the President of the Republic, Armando Guebuza, the Government's vision is that the dredging of the access channels and the basins for manoeuvres are vital for the development of maritime trade, both National and International, assuming that the call of cargo vessels is directly linked to the docking conditions which the Ports offer.



Intervindo na cerimónia de entrega oficial da draga, o Presidente da República fez referência a alguns dos momentos que marcaram o percurso histórico de Alcântara Santos. “Era exemplo de modéstia e de dedicação ao trabalho. Disponível para ouvir, aconselhar e ensinar, procurava inculcar estas virtudes nos seus colaboradores. Alcântara Santos foi um homem comprometido com Moçambique e com o seu desenvolvimento. Fazemos votos para que na Beira, ao longo da costa e nos portos por onde esta draga venha a passar com a missão de os tornar mais navegáveis, o nome de Alcântara Santos seja elevado ao seu verdadeiro nível e dimensão. Agindo assim, estar-se-á a tornar os nossos Portos mais competitivos e facilitadores do desenvolvimento de Moçambique e do processo de integração regional no âmbito da SADC, que em 2008 inaugura a sua Zona de Comércio Livre”, destacou Armando Guebuza. #

Speaking during the official hand-over ceremony, the President mentioned some of the events that marked Alcântara Santos' historic trajectory. “He was an example of modesty and dedication to work. Always ready to listen, counsel and to teach, he always tried to instill these virtues into his collaborators. Alcântara Santos was a man who was committed to Mozambique and her development. We hope that in Beira and along the coast and Ports wherever this Dredger passes on a mission to make them transitable, Alcântara Santos' name will be elevated to its true level of dimension. Acting in this way, we will be ensuring that our Ports are more competitive and are facilitators of the development of Mozambique and the process of Regional Integration within the context of SADC, which in 2008 will inaugurate its Free Trade Zone,” Armando Guebuza emphasised. #



Rui Fonseca

Presidente do Conselho de Administração do CFM

Draga vai melhorar a viabilidade do Porto

Rui Fonseca, Chairman of CFM's Board of Directors

Dredger will improve the feasibility of the Port

→ Localizado num ponto geo-estratégico incontornável, o Porto da Beira tem um forte impacto no vasto *hinterland* nacional e internacional. A partir do Porto da Beira estabelecem-se ligações com o Médio Oriente, com a Europa mediterrânica e a Europa do Norte, bem como com a América do Sul.

No entanto, tratando-se de um Porto vital na vida da economia do país e da região central da África Austral, esta infra-estrutura está localizada numa unidade fisiográfica que sofre influência dos estuários dos rios Púnguè e Búzi, situação que introduz factores complexos do ponto de vista hidro-dinâmico e da sedimentação que ocorre nos canais de acesso ao Porto.

Esta combinação de factores, segundo Rui Fonseca, torna a dragagem do Porto da Beira uma prioridade das autoridades ferroviárias, partindo do pressuposto de que o comércio pode estimular o crescimento da economia e a produção de riqueza.

“As dragas Alcântara Santos e Arângua vão trabalhar na manutenção do canal durante os próximos dois anos, até que recebamos a draga oceânica, cujo processo de compra à Dinamarca já está em curso”, explica Rui Fonseca.

O facto de ter sido baptizada com o nome de Alcântara Santos confere um significado especial à nova draga, considerando que Alcântara Santos fez muito pelo desenvolvimento das infra-estruturas dos transportes e das comunicações em Moçambique. Rui Fonseca recorda que Alcântara Santos sempre sonhou com a constituição de um sector de dragagem muito forte em Moçambique. #

→ Located in a clearly geo-strategic point, the Port of Beira has a very strong impact on the vast National and International Hinterland. From the Port of Beira, connections are made with the Middle East, with Mediterranean and Northern Europe as well as South America.

However, given that it is an extremely important Port in the life of the Country's economy and that of the central region of Southern Africa, this infrastructure is located in a physiographic area which is affected by the influence of the estuaries of the Púngue and Buzi Rivers, a situation which presents complex factors from a hydro-dynamic point of view and sedimentation which occurs in the access channels to the Port.

According to Eng. Rui Fonseca, this combination of factors makes the dredging of the Port a priority to the Port and Railway Authorities, starting from the principle that trade can and does stimulate the growth of the economy and wealth generation.

“The Dredgers “Alcântara Santos” and “Arângua” are going to operate in the maintenance of the channel during the next two years, until we receive the oceanic dredger which we are in the process of acquiring from Denmark,” Rui Fonseca explains.

The fact that it has been attributed with Alcântara Santos' name, special significance is conferred on the new Dredger since Alcântara Santos did a lot for the development of the transport and communications infrastructures in Mozambique. Rui Fonseca recalls that Alcântara Santos always dreamt of instituting a very powerful Department for Dredging in Mozambique. #

Carlos Mesquita, Administrador Delegado da Cornelder de Moçambique

Dragagem vai renovar confiança dos utilizadores

Carlos Mesquita, Managing Director of Cornelder de Moçambique
Dredging will renew users' confidence

→ A dragagem regular do Porto da Beira vai dar maior confiança aos utilizadores do sistema do Corredor da Beira, e não só, muitos dos quais vinham condicionando o uso daquela infra-estrutura à eliminação das dificuldades impostas pela concentração de sedimentos no canal de acesso. O administrador delegado da Cornelder de Moçambique, Carlos Mesquita, considera, por isso, que a draga Alcântara Santos é um instrumento que além de melhorar o desempenho do Porto da Beira, tem o mérito de tornar actual tudo o que tem a ver com a segurança marítima e de navegação.

The regular dredging of the Port of Beira will make the Beira Corridor System Users, and not only, have more confidence since many of them have been conditioning their use of the Port to the elimination of the difficulties resulting from the sedimentation of the access channel. The Managing Director of Cornelder of Mozambique, Carlos Mesquita, considers the Dredger "Alcântara Santos" as an instrument that will not only improve the Port's performance but will also provide all that is connected with maritime and navigation security. In its complementarity with the work that



The Mozambican Agent Specialized in Ships Agency and Freight Forwarding

• Ship's Agents in all Ports of Mozambique



From and to the hidden face of the globe we are able to offer

- Door - to -door service
- Sea, road and air transport
- Chartering

Head Office

Rua Consiglieri Pedroso, 430
P.O. Box 888
Phone: +258 21 431 022/5
Fax: +258 21 302 067
E-mail: mocargodg@mocargo.com
mocargodc@mocargo.com
www.mocargo.co.mz

Maputo • Moçambique

Beira

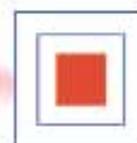
Rua do Poder Popular, 216
P.O. Box 311
Phone: +258 23 323 076/7
Fax: +258 23 322 032
E-mail: geral.b@mocargo.com
shipsagency@mocargo.com

Beira • Moçambique

Nacala

Zona Portuária Talhão Nº 8
P.O. Box 105
Phone: +258 26 526 396/7
Fax: +258 26 526 395
E-mail: mocargonops@mocargo.co.mz
mocargon@mocargo.co.mz

Nacala • Moçambique



MoCargo
EMPRESA MOZAMBICANA DE CARGAS, S.A.R.L.

Na sua complementaridade com trabalho que tem sido feito com os utilizadores do sistema do Corredor da Beira, a nova draga vai potenciar o esforço de marketing do Porto, capitalizando uma infra-estrutura que foi prejudicada pelo fracasso da dragagem de manutenção que assegurava o mínimo de condições de acesso, acabando por determinar a redução dos volumes de comércio devido à limitação da entrada de navios de grande porte.

“Recentemente visitei clientes nossos no Malawi e a questão da dragagem foi afluída. Temos um compromisso que é maximizar a utilização do Porto tendo em consideração a importância que tem não só para Moçambique como para os países vizinhos, considerando, por exemplo, que setenta por cento do tráfego deste Porto é de trânsito. Precisamos de saber garantir a eficiência. Por outro lado, temos consciência de que o programa de dragagem não termina com a chegada desta draga porque ainda aí vem a draga oceânica que vai abrir o Porto a outras linhas de navegação com interesse na sua utilização”, explica Carlos Mesquita. #

is being undertaken with the users of the Beira Corridor System, the new Dredger will reinforce the Port's marketing efforts, capitalising an infrastructure which has been affected by the deficiency of the maintenance dredging to guarantee the minimum conditions of access resulting with the decrease of trade volumes due to the restrictions regarding the entry of large vessels.

“I visited our clients in Malawi recently and the issue of dredging was raised. We have a commitment to maximise the use of the Port taking into consideration the important role it has not only for Mozambique but also for the neighbouring Countries since, for example, seventy percent of this Port's traffic is transit traffic. We must be able to guarantee efficiency. On the other hand, we are aware that the Programme for dredging does not terminate with the arrival of this Dredger because an oceanic dredger is still yet to come thus will open the Port to other Navigation Lines that are interested to use it,” Carlos Mesquita explains. #

Dragagem do Canal de Acesso

Investimentos melhoram acesso ao Porto da Beira

Dredging of the Access Channel

Investments improve access to the Port of Beira

→ No quadro do relançamento do Porto da Beira, foram lançados este ano projectos para a dragagem de emergência do canal de acesso ao Porto da Beira e as respectivas bacias de manobras, numa operação orçada em 18 milhões de dólares norte americanos, 6 dos quais suportados pela empresa Portos e Caminhos de ferro de Moçambique (CFM) e os restantes 12 pelo Governo da Holanda.

Paralelamente, o Reino da Dinamarca está a financiar a aquisição de uma draga oceânica com capacidade para remover 2,5 milhões de metros cúbicos de sedimentos por ano, a qual vai igualmente operar no Porto da Beira. Aliada a esta intervenção, a Dinamarca vai investir, adicionalmente, 36,6 milhões de dólares na recapitação do Trem Naval do CFM de apoio à navegação ao nível daquele porto.

Acresce que, com vista a resolver de forma definitiva o problema do sector de dragagens no país, o Governo decidiu estabelecer o Fundo Nacional de Dragagens (FND), gerido pelo CFM. O FND será alimentado com contribuições das taxas de ajuda à navegação, com participações directas do Orçamento do Estado, proventos próprios da EMODRAGA e contribuições do CFM. #

→ Within the context of the relaunching of the Port of Beira, Projects for the emergency dredging of the access channel to the referred Port and the respective manoeuvre basins, estimated at US\$18 million, of which US\$6 million funded by Mozambique Ports and Railways (CFM) and the remaining US\$12 million by the Government of Holland, were advertised this year.

Simultaneously, the Kingdom of Denmark is financing the acquisition of an oceanic dredger with a capacity to remove 2,5 million cubic metres of sedimentation per year, which will also operate in the Port of Beira. Linked to this Programme, Denmark is also going to invest US\$36,6 million in the revamping of the naval gear in the Port.

Meanwhile and with the aim of definitely resolving the problem of the management of dredging in the Country as a whole, the Government has decided to establish the National Fund for Dredging (FND) to be managed by CFM. The FND will be sustained through funds resulting from the assistance to navigation charges, contributions from the State, EMODRAGA's revenue itself and contributions from CFM. #

Porto da Beira

Porta de entrada para África Austral



Cornelder de Moçambique é um parceiro fundamental para o desenvolvimento económico da África Austral, e é o catalizador eficiente na promoção deste desenvolvimento através da prestação de serviços de estiva observando regras "standards" com elevada segurança e custo-eficiência.

Cornelder
de Moçambique s.a.r.l. 



Rui Fonseca, Presidente do Conselho de Administração dos CFM

Temos que conquistar grama a grama o nosso tráfego

Rui Fonseca, the Chairman of CFM's Board of Directors
We have to gradually conquer our traffic

por/by António Libombo e Marcelo Mosse

→ O Presidente do Conselho de Administração dos CFM, Rui Fonseca, em entrevista à revista Xitimela, faz um balanço positivo do processo de reestruturação institucional da empresa, apesar de algumas adversidades ocorridas.

Nove anos depois do arranque da reestruturação, os CFM avançam para a conquista de um cada vez maior tráfego na região, melhorando a capacidade de oferta e a qualidade de serviços. As novas metas têm o suporte de uma estratégia comercial e de marketing, na qual o conceito de logística é central para as aspirações da empresa.

Xitimela – Engenheiro Rui Fonseca, concluímos com um grau de sucesso relevante o programa de reestruturação institucional dos CFM. Estamos na hora do balanço e gostaríamos que nos falasse destes nove anos de intenso trabalho e que apresentasse as linhas gerais daquilo que será a empresa CFM nos próximos cinco anos?

Rui Fonseca – Bom, quero aproveitar esta entrevista para a nossa revista Xitimela para cumprimentar e saudar todos os

meus colegas que trabalham arduamente nesta empresa e que todos os dias dão o seu melhor para um bom desempenho, um bom nome e crescente credibilidade, a qual se constrói com muita dificuldade nesta empresa centenária.

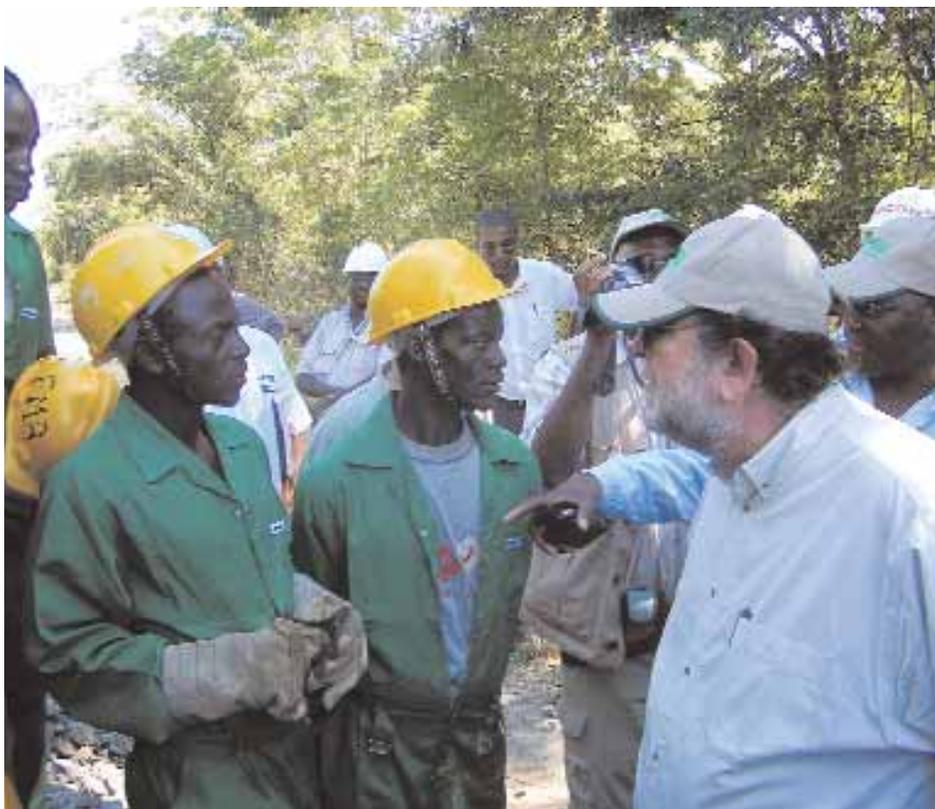
Terminámos um ciclo bastante difícil de reestruturação empresarial, que foi extremamente profunda, vertical e transversal. Foi uma reestruturação que exigiu muito de nós.

Outra das principais componentes, que nos deu muito trabalho, por se tratar de uma área sensível, foi a dos recursos humanos. Esta é uma área que é um dos sérios problemas mundiais do presente e que será um dos grandes problemas do futuro. Estamos a falar do problema do emprego e do desemprego. Como sabe, a nossa obrigação, como empresários, é criar postos de trabalho. Devo dizer que a parte mais difícil da reestruturação foi a racionalização da força de trabalho. Essa racionalização teve uma forte componente de desvinculação das pessoas mas, simultaneamente, de formação, de reconversão dessas mesmas pessoas para outras valências

→ In an interview with the Xitimela Magazine, the Chairman of CFM's Board of Directors, Rui Fonseca, makes a positive review of the Institutional Restructuring Process of CFM, despite the occurrence of some adversities along the way.

Nine years since the restructuring began, CFM has been advancing in its quest to conquer more traffic in the Region and to improve its capacity to satisfy the traffic demand as well as to better the quality of its services. The Company's targets are based on a new commercial and marketing strategy that emphasises that the logistics concept is fundamental to the Company's aims.

Xitimela: Engineer Rui Fonseca. We have, to a significant extent, successfully concluded the Institutional Restructuring Process of CFM. We have reached the stage when we have to take stock of the progress achieved. Can you outline what CFM will be in the next five years?
Rui Fonseca: Well, first of all, I wish to take this opportunity, through the Xitimela Magazine, to greet and congratulate all my



e competências, da sua inserção no meio laboral ou no apoio para que constituíssem os seus próprios negócios e desenvolvessem novos projectos de vida. Portanto, nós não abandonamos as pessoas e, hoje, terminado que está todo o processo de racionalização, ainda monitoramos e acompanhamos o seu desenvolvimento. Houve, nesse sentido, uma forte componente de responsabilidade social mas, como sabem, é a solidariedade humana que acaba por prevalecer. São estes valores de solidariedade e de políticas redistributivas mais justas que devem prevalecer. Nós tivemos muito cuidado com isso e eu saúdo todos aqueles que comigo trabalharam e que assumiram esta missão como um trabalho doloroso. É extremamente difícil estar a espurgar trabalhadores que são nossos colegas. Dói ao dirigente máximo desta empresa e dói a todos aqueles que se empenharam nesta componente de racionalização da força de trabalho. Felizmente, devemos-nos congratular pelo trabalho que desenvolvemos e executamos com grande sucesso. Aquilo que nós atingimos é um sucesso e um exemplo que pode ser aplicado e replicado em muitas outras empresas do nosso país, e que pode ser

inclusive um caso de estudo para outros países.

A questão que colocam é como é que a empresa está organizada depois de concluída a reestruturação empresarial? Eu estou a falar-vos do ano de 1997, quando começámos a conceber e a desenvolver, com uma grande objectividade e alguma subjectividade, uma visão do que seria a empresa; como é que ela seria 10 anos mais tarde. Para isso, concebemos um plano. Tivemos que imaginar qual seria a actividade principal da empresa 10 anos depois, como é que ela ficaria organizada para, com eficácia, competitividade e eficiência, se desenvolver. Elaboramos um plano de negócios bastante arrojado para operarmos a transformação e a mudança da organização. Isto não é um exercício acabado.

Concessões: a faca de dois gumes Xitimela – A empresa hoje corresponde àquilo que era a visão de 1997? Essa visão foi alcançada em termos institucionais?

Rui Fonseca – Eu diria que em termos institucionais sim. Contudo, da reestruturação nós esperávamos muito mais no âmbito da componente concessões. Poderíamos estar a funcionar muito me-

colleagues who strenuously work in this Company and who, day by day, have been giving their maximum to ensure that it maintains its exemplary performance, good name and credibility, which are indeed being achieved with great difficulty in this century-old Company.

We are concluding a very difficult cycle of Corporate Restructuring which has been very intense, vertical and transversal. It has been a Restructuring that has demanded a lot from us.

One of its main components, and that presented us with a lot of work to do since it is a very sensitive area, involved the human resources aspect. This is an area that constitutes one of the problems of the World today and will continue to be one of the greatest problems in the future. I am referring to the problem of employment and unemployment. As you must be aware, I must stress that the most difficult part of the Restructuring was the Rationalisation of the Workforce. This Rationalisation had a very strong component involving the retrenchment of employees while, at the same time, also involved training, their re-integration into other equally worthwhile activities and responsibilities, their re-integration into the employment market or the dispensation of support so that they can constitute their own businesses and develop projects for their own benefit.

Thus, we did not abandon the employees and, even today, after the whole Rationalisation Process has been terminated, we still continue to monitor and accompany their progress. In this context, there was a very strong sense of social responsibility but, as you are aware, it is human solidarity that always prevails. These are the solidarity values and the fair re-distribution policies that predominate. We were very concerned about this and I wish to express my congratulations to all those who worked with me and who were conscious that this was not an easy task. It is very difficult to retrench employees who are our colleagues. It is painful to the Head of this Company and to those who were involved in the exercise. Fortunately, we must congratulate ourselves for having developed and implemented this process very successfully. What we achieved has been a success and an example that

lhora-se uma das componentes mais importantes, que é a componente concessão, tivesse funcionado em pleno, o que não é o caso.

Xitimela – Essa componente teve resultados mistos...

Rui Fonseca – Teve resultados mistos.

Xitimela – Quais são as lições que se tiraram desses resultados mistos? O que é que falhou?

Rui Fonseca – A concessão do Porto de Maputo é uma concessão completamente errada e nós manifestamos esta convicção desde o início. É uma concessão imposta do exterior, que apresenta problemas graves de incumprimento dos acordos e que carece de uma gestão transparente que siga modelos de gestão aceitáveis. Uma concessão em que você concede todo o Porto a uma única entidade, não é boa. Os portos são constituídos por terminais e as concessões devem ser feitas por terminais. É muito mais fácil de gerir a concessão, é muito mais fácil identificar parceiros com sinergias próprias adequadas a cada terminal, porque cada terminal tem uma tipologia e uma tecnologia adaptada às cargas que movimentam.

Um terminal de carvão é um terminal de carvão, um terminal de açúcar é um terminal de açúcar. São tecnologicamente diferentes. Mas, para além de ser muito mais fácil a gestão e de as parcerias serem muito mais consolidadas e harmonizadas, no caso de fazer *masterlease* estamos a misturar tudo porque todo o pacote é concedido a uma entidade e, por exemplo, esta é uma situação que não cria emprego, o que não é bom sinal. É uma situação que obriga a processos em que você não escolhe a sua noiva, neste caso, em que o seu parceiro resulta de um concurso. E quando as pessoas dizem que os concursos trazem transparência, eu devo dizer que qualquer concurso pode ser manipulado e que é uma falácia dizermos que os concursos asseguram, só por si, transparência. A transparência é assegurada pela ética e pelo profissionalismo de quem dirige os processos de concurso ou de quem dirige os processos de parcerias.

O Porto de Maputo, que dava lucros operacionais sob a nossa gestão (CFM), passou a dar prejuízos. O que acordamos em

can be used and implemented in many other Companies in our Country and also it can be an object of analysis in other Countries as well. The question you have posed is: how is the Company organised since the conclusion of the Corporate Restructuring? I will refer you to the year 1997 when, with a very strong sense of objectivity as well as to a certain extent with some subjectivity, we started designing and developing a vision of what the Company would be; how it would be 10 years later. For the purpose, we had a plan and we had to imagine what would be the Company's main activity after 10 years and how it would be organised for it to grow efficiently, competitively and effectively. We elaborated a very daring Business Plan for us to implement the Organisation's transformation and change. This exercise has not terminated.

Concessions: a double-edged knife

Xitimela: Does the Company reflect today the 1997 vision? Has that vision been attained in institutional terms?

Rui Fonseca: In institutional terms, I can definitely say yes. Now, regarding the results of the restructuring, we expected far more from the component of concessions. We would be operating very much better if one of the components, the concessions, was fully functioning which unfortunately is not the case.



Xitimela: This component has had mixed results... What are the lessons that have been gained from these mixed results? What failed?

Rui Fonseca: The concession of the Port of Maputo is completely wrong and we expressed this right from the beginning. It is a wrong concession, somehow imposed from the exterior. A concession with serious problems due to the non-fulfilment of the agreements and the lack of a transparent management which adheres to acceptable management models. A concession through which one leases the whole Port and the whole Railway Line is not good. The Ports are composed of Terminals and the concessions must be made with respect to each Terminal. Firstly, in this way, it is easier to manage them and, secondly, it is even much easier to identify partners with the synergies that are appropriate to each of the Terminals since each Terminal has a typology and technology that are specific to the cargos handled.

A Coal Terminal is technically different from a Sugar Terminal. Moreover, under these circumstances, management is much easier and the partnerships become more consolidated and harmonized. But with the master-lease, we are mixing everything because the whole package is awarded to only one entity. And this, for example, does not generate employment, which is a tragic signal. It leads to processes where one does not have the possibility of choosing one's partner. One's partner is a result of a tender. And when people say that tenders provide transparency, I must state that any tender can be manipulated and that it is a fallacy to say that tenders provide transparency. Transparency is a result of the ethics and the professionalism of the one who is responsible for the tender processes or of the one who directs the partnership processes.

The Port of Maputo, while still under our (CFM's) management used to generate operational profit but now it has become a loss-making concern. What we agreed in relation with the fixed fees to be paid by the Terminals to CFM, which negotiated the concession transactions, was that CFM would cease to collect the revenue and income generated by the Port and another entity would be responsible for this. In exchange, CFM

termos de taxas fixas a serem pagas pelos terminais ao CFM, que fez a transação da concessão e deixou de ser ele a arrecadar as receitas e os proveitos gerados pelo porto, apenas nos é pago parcialmente. Posso dizer que neste momento os grandes prejudicados com a concessão do Porto de Maputo são os CFM e o Estado moçambicano.

O mesmo se aplica a Nacala. É um *master-lease* que envolveu o porto e os caminhos de ferro. Há três anos que a concessão de Nacala está feita. Tem três gestores, nomeadamente três companhias privadas que foram designadas para gerir o Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN). Também esta é, à semelhança do Porto de Maputo, uma concessão que apresenta problemas graves de incumprimento dos acordos e que carece de uma gestão transparente que siga modelos de gestão aceitáveis.

O Porto da Beira é exemplar. Está dotado de uma excelente gestão, cumpre com os acordos de concessão e declara dividendos todos os anos.

O papel das empresas é distribuir dividendos a todos os accionistas. Temos para nós que o papel das empresas é a geração do pleno emprego, é gerar rendimentos que produzam riqueza sustentável, produzam dividendos e cumpram as suas obrigações fiscais. Portanto, devo dizer que os resultados são mistos. Há resultados bons e há resultados maus que importa corrigir com brevidade.

Xitimela – Será que do lado do Governo não há uma clareza em relação a essa situação?

Rui Fonseca – O nosso Governo tem feito o que pode para tentar solucionar esta questão. No Porto de Maputo há uma solução esboçada. No Norte, onde as coisas não estão bem, há uma situação problemática e que, naturalmente, está a merecer a devida atenção do Governo. As soluções foram já esboçadas pelos CFM e entregues ao Governo. Agora o Governo está a analisá-las e estou certo de que em breve vai resolver a situação, pois este é um assunto de interesse público. Há algumas questões com as quais é preciso ter muito cuidado porque intervêm financiadores externos, há questões jurídicas que

precisam de estar claras. Mas eu estou convencido de que haverá meios e formas de se resolver este assunto definitivamente.

Diversificar para ganhar dinheiro Xitimela – E ao nível de uma outra componente, a da diversificação de actividades?

Rui Fonseca – Diversificamos as nossas actividades para outras áreas. Criámos uma empresa de aluguer de material ferroviário que está a desenvolver-se bem e com os dinheiros gerados por esta empresa nós somos capazes de recuperar locomotivas que foram danificadas ao longo da guerra, o que é bastante interessante. Isto foi possível através da actualização de benefícios que teríamos no futuro ao presente, fazendo o NPV (*Net Present Value*). No turismo estamos a evoluir e estamos envolvidos na indústria hoteleira no Norte do país. Não havia um hotel em Nacala nem na Ilha de Moçambique. Nós envolvemo-nos na criação de hotéis com grande conforto, quer em Nacala quer na Ilha de Moçambique, para atrair turistas nacionais e estrangeiros para esta parcela do país. Também aplicámos dinheiro na auto-estrada Maputo-WitBank, que está a correr bastante bem. Investimos também na indústria de cimento, que deveria estar perfeitamente operacional mas que por razões próprias da empresa Cimentos de Moçambique, não está a correr como desejávamos. Eu espero que num futuro próximo esta empresa comece a gerar lucros. Aplicámos igualmente fundos no sector financeiro, com resultados muito bons no *leasing*. Infelizmente para nós, a Lei mudou e os bancos agora não têm necessidade de constituir parcerias para criarem empresas de *leasing*. Investimos dinheiro no BIM-Leasing e na Credicar. Foi uma experiência extremamente positiva.

Xitimela – A empresa de construção civil, em parceria com empresas do sector, vai arrancar?

Rui Fonseca – Embrionária e gradualmente isso está a acontecer. Não se pode é fazer tudo num dia. O desenvolvimento faz-se por degraus no espaço e no tempo. O espaço pode ser recuperado mas o tempo, esse, perde-se. Nós temos que aproveitar o espaço e o tempo. Embrionária-

would, obviously, receive annually a fixed fee. Today, CFM does not receive anything or, when it does, only partially. I can affirm that, currently, those who have been great losers as a result of the concessioning of the Port of Maputo are CFM and the Mozambican State.

The same goes for the Port of Nacala. It is a master-lease involving the Port and the Railways. It is now three years that the concessioning of Nacala was agreed. It has three Companies managing it, namely, three private companies that were chosen to manage the Northern Development Corridor (CDN). This concession, as the Maputo concession, presents serious problems due to the non-fulfilment of the Agreements and the lack of a transparent management which adheres to acceptable management models.

The Port of Beira is exemplary. It has a very good management, complies with the Concession Agreements and declares dividends every year. The role of the Companies is to distribute dividends to all the shareholders. In our view, the role of Companies is to generate full employment, revenue that ensures sustainable wealth, to produce dividends and to fulfil their tax obligations. There are good results and bad results which need to be corrected.

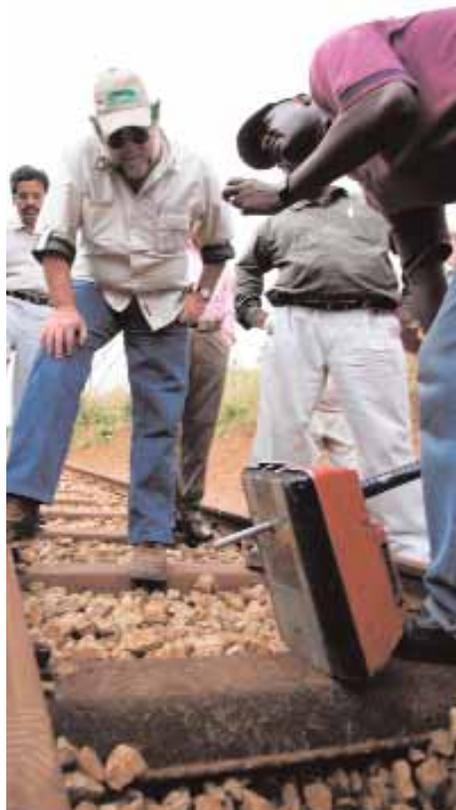
Xitimela: Could it be that there is no firmness on the part of the Government in relation with this situation?

Rui Fonseca: Our Government has tried to do all that is possible to resolve this matter. In the Port of Maputo, there already exists a proposal for a solution. In the North where things are not all that good, there is a problematic situation and which is obviously receiving the appropriate attention of the Government. CFM has proposed solutions and submitted them to the Government. Currently, the latter is analyzing the referred proposals and I am certain this situation will be resolved soon since this matter is of a public interest. There are some issues that need to be considered carefully since foreign investors are involved as well as there are legal matters that need to be clarified. But, I am convinced that there will be ways and means to definitely resolve the issue.

mente temos a experiência da Brigada de Reconstrução na Linha de Sena. É óbvio que não estão formalmente criadas sociedades para se transformarem em empresas construtoras, mas existe também a experiência que estamos a fazer com a nossa fábrica de travessas e uma nova fábrica de travessas vai entrar em funcionamento em Sena, com pedreiras a funcionarem, etc. Eu estou convencido de que no futuro será possível começarmos a pensar em formalizar, institucionalizar e então, legalmente, criar uma sociedade que se dedique à manutenção de linhas férreas e à execução de obras públicas e de edifícios.

Xitimela – Digamos que os resultados operacionais positivos dentro da empresa reflectem um pouco essa qualidade de planificação estratégica, apesar das adversidades.

Rui Fonseca – Não tenha dúvidas. As adversidades são sempre exógenas e endó-



To diversify in order to obtain more revenue

Xitimela: And with respect to the other component, that of the diversification of activities?

Rui Fonseca: We have diversified our activities into other areas. We have constituted a Company for hiring railway equipment which is developing satisfactorily and, with the revenue generated by this Company, we are in a position to rehabilitate the locomotives that were damaged during the war. This is very challenging. This is after updating and analyzing the benefits that we are bound to have in the future compared to the present, envisaging the NPV (*Net Present Value*) of what the future will be. We are advancing into Tourism. We are involved in the Hotel Industry in the North. There were no hotels in Nacala and in the Island of Mozambique but we participated in the establishment of sophisticated hotels in both Nacala and the Mozambique Island so that we could attract National and Foreign Tourists to that part of the Country. We have also invested our capital in the Maputo-Witbank Highway, which is progressing very satisfactorily. We invested in the Cement Industry which, despite the difficulties which that Company is facing at the moment, should turn out to be a very good investment. I expect that in the very near future, the Company is bound to generate profits.

We have also invested in the Financial Sector, especially reaping very huge profits from leasing. Unfortunately, the Law has been altered with the Banks not being obliged to have partnerships in order to constitute Leasing Companies. We have invested in BIM-Leasing and in Credicar, which is a very good experience.

Xitimela: And, how about the idea of constituting a construction Company in coordination with similar companies?

Rui Fonseca: Slowly, but it is being done. Nothing can be done in one day. Things are done gradually, in space and time. Space can be recovered but time can be lost. We have to take advantage of the space and the time. Gradually, we have the experience of the Brigade for the Reconstruction of the Sena Railway Line. It is clear that, formally, no companies have been constituted to be-

come construction companies but we also have the experience of the Sleeper Factory and a new one that is going to be installed along the Sena Railway Line, with the Ballast Factories, etc. I am convinced that in the future it will be possible to formalize, establish and legitimize a company that will be responsible for the Railway Lines.

Xitimela: Let us say that the Company's present positive operational results somehow reflect the quality of strategic planning, despite the adversities encountered.

Rui Fonseca: Definitely. The adversities are always exogenous and endogenous. One has external adversities, which are different institutions that do not want to collaborate with someone as they should. This is normal. But there is a Strategic Plan and if we are committed to it, we make all efforts to fulfil its aims, we will produce results. We state that the Strategic Plan was elaborated 10 years ago and it has started producing results since four or five years ago.

I must also say that this is mentioned in the Programme of the Frelimo Party. What we have to do is to achieve its objectives. One thing is a political programme. We adopt a political programme and transform it technically to materialise it, to implement it. If we recall where we have been and where we are, we see that there are improvements. Of course, not all is good. No where in the world is everything good. It is necessary that everyone must identify what is bad so that things can be improved. In the present case, for example, this is what happened when we constituted the Beira, Northern and Limpopo Corridors.

Xitimela: Despite the adversities, CFM has had positive operational and financial results...

Rui Fonseca: Despite the adversities, the operational and financial results have improved considerably during these past few years. Our financial accounts are solid and we appeal to all parties, not only internal but also external, our strategy. Our strategy will only be meaningful if all institutional parties, the Government and other entities accept it and collaborate with us. Otherwise, the strategy will not exist. Inter-institutional collaboration is imperati-

genas. Você tem adversidades internas, como a resistência à mudança. Você tem adversidades externas, provocadas, por exemplo, por diferentes instituições que não colaboram consigo como deviam colaborar. Isso é normal. Mas há um Plano Estratégico e se nós nos agarrarmos àquele Plano Estratégico, se lutarmos por ele e se nos empenharmos em levá-lo para a frente, vamos ter resultados. Estamos a dizer que o Plano Estratégico foi concebido há 10 anos atrás e começou a dar resultados há quatro ou cinco anos.

Devo também dizer que esta missão e estes objectivos fazem parte do programa do Partido Frelimo. O que nós fazemos aqui é executar aquilo que nos compete no quadro do Partido e do Governo. Se nos lembrarmos onde estávamos e onde estamos, nós vemos que há melhorias significativas. Claro que nem tudo está bem. Em nenhuma parte do mundo tudo está bem. É preciso que a gente saiba identificar o que é que está mal para melhorar. Neste caso concreto nós vimos isso, por exemplo, quando fizemos o Corredor da Beira. Vimos quando fizemos o Corredor do Norte e vimos quando fizemos o Corredor do Limpopo.

Xitimela – Apesar das adversidades, o CFM teve resultados operacionais e financeiros bastante positivos...

Rui Fonseca – Apesar das adversidades, os resultados são de facto positivos nos últimos anos. As nossas finanças estão consolidadas. Temos a área económica e

financeira completamente consolidada, mas é preciso que haja um apelo a todo o colectivo; não só interno como externo. A nossa estratégia só faz sentido se o colectivo institucional, o Governo e as outras instituições que conosco agem, a aceitem. Senão, a estratégia não se materializa. A colaboração inter-institucional é fundamental. Temos tido colaboração institucional, o que não quer dizer que não haja bolsas aqui e ali de não colaboração, as quais, de uma maneira ou de outra, criam dificuldades para a implementação da nossa estratégia, que é uma estratégia de desenvolvimento. A nossa estratégia é de melhorar as nossas condições para sermos mais competitivos no mercado, para nos aproximarmos mais dos nossos clientes.

No ano passado facturámos cerca de dois milhões de contos, ou seja cerca de 80 milhões de dólares, tivemos custos na ordem de 1,7 milhões de contos e resultados operacionais de cerca de 250 mil contos. São cerca de 10 milhões de dólares de resultado operacional.

Xitimela – Quais são as principais fontes desses resultados?

Rui Fonseca – As principais fontes são os terminais que ainda estão sob a nossa exploração. Todos os terminais de grãos e líquidos são exclusivos dos CFM. O Terminal de Alumínio e o de Cereais, no Porto de Maputo, e todo o sistema ferroviário Sul, nomeadamente as linhas do Limpopo, de Goba, de Salamanga e de Ressa-

ve. We have had institutional collaboration which, of course, does not necessarily mean there have not been situations of non-collaboration that have made it difficult for us to implement our strategy. Our strategy is a strategy for development, to improve our conditions so that we are more competitive in the market and be more aligned with our clients.

Last year, we earned about two billion MT and our costs amounted to round about 1.7 million contos while the operational results were approximately 250 million contos. The operational results are about 10 million dollars.

Xitimela: What is the main source of all these results?

Rui Fonseca: The main source are the Terminals that are still under our management. All Grain and Liquid Terminals are exclusively operated by CFM. Similarly, the Aluminium and Grain Terminals in the Port of Maputo and the Southern Railway System, namely, the Limpopo, Salamanga, Goba and Ressano Garcia Lines are operated by CFM. It is from all these that the major part of our results come, what we produce. Then, in the Central Region, we have the Fuel Terminal in the Port of Beira as well as the Maritime Services. I must emphasise that we need to rethink about the tariffs that are being applied by the Maritime Services since they are very low. As you may be aware, the Port of Beira is a complex Port in terms of access and we cannot surcharge shipping while we still have problems with the access channel. The depth of the access channels is not what it was in 1993 because our dredging is not sufficient enough to counter the sedimentation that occurs in the channel and we still do not have the dredging capacity. But within two years we shall have the necessary capacity. As I was saying in connection with surcharging shipping, we have not fixed our tariffs at a competitive level with the Port of Durban or Maputo.

Despite these constraints in the access channel to the Port of Beira, the Maritime Services are also a source of revenue. We also have as a source of revenue what the Concessions pay us. The Concession of Beira is advancing very well, we have dividends and we receive the fixed and variable fees.



Em Moçambique, Hotéis de referência para uma estadia de sonho



Girassol Baixa Hotel, Maputo

Um serviço de excelência num edifício de referência arquitectónica com uma espectacular vista sobre a baía de Maputo. Um ícone da hotelaria moçambicana.



Girassol Indy Village, Maputo

Localizada na zona nobre da cidade, em Sommerschwell, um ambiente tranquilo e seguro, próximo do centro e dos locais de interesse turístico e comercial.



Girassol Nampula Hotel, Nampula

Inserido num complexo composto por Business e Shopping Center, um espaço multifunção com as melhores salas de Congressos da região norte.



Girassol Lichinga Hotel, Lichinga

Toda a conforto e comodidade para quem visita em segurança em Lakeet, com acesso privilegiado ao Lago e Reserva Natural do Niassa e ao Mativel.

Reservas

Maputo – Nampula – Lichinga

T. +258 21483348

F. +258 21495076

www.girassolhotels.co.mz

reservas@girassol@visabeira.co.mz

no Garcia. É daqui que vem a maior parte dos nossos resultados, daquilo que produzimos. Depois temos, no Centro, o Terminal de Petróleo, no Porto da Beira, e os serviços marítimos.

Devo dizer que é preciso revermos as tarifas que são aplicadas pelos serviços marítimos por serem extremamente bonificadas. Como sabem, o Porto da Beira é um porto complexo em termos de acesso e, para não sobrecarregarmos o *shipping*, enquanto tivermos os acessos com alguns problemas (os canais de acesso estão a profundidades que não eram as de 1993, pois a nossa dragagem não é suficiente para fazer face aos volumes de sedimentação que ocorrem no canal, não temos capacidade ainda de dragagem, vamos ter dentro de dois anos) para não sobrecarregar o *shipping*, dizia, nós não colocamos as nossas tarifas a um nível competitivo igual ao do Porto de Durban ou igual ao do Porto de Maputo.

Apesar destes constrangimentos no canal de acesso ao Porto da Beira, o serviço marítimo também é uma fonte de receitas. Depois, temos como fonte aquilo que as concessões nos pagam. A concessão da Beira está a correr bem, temos dividendos, recebemos as taxas fixas e variáveis a pagar. Só para ter uma ideia, o ano passado recebemos praticamente cinco milhões de dólares do Porto da Beira. Dos 10 milhões



Just to have an idea, last year, we practically received US\$ five million in the Port of Beira. Of the US\$ ten million of profits, five million came from the Port of Beira. It is necessary to note that we are also investing heavily and the profits would be higher if we were not investing. We are investing with our own funds. We are using our own resources for the rehabilitation of the Ressano Garcia Railway Line. For example, we purchased the rails from the rehabilitation of the Salamanga Railway Line. Regarding the Concession of Nacala, not-

hing is coming from that end. The Northern part has costs and it has not contributed anything towards the operational profit that we have been having. What is worse is that there is no maintenance of that luxurious infrastructure where trains used to run at 100 km/hour... this infrastructure has not been maintained for the last three years and, currently, it is in a very bad state. Otherwise, our internal austerity in the application of funds is important. The internal strictness is a principle and not an empty word. The Company's financial part is very well consolidated and this encourages us and the dynamism that should galvanise us to even do more things.

To gradually conquer our traffic

Xitimela: What big challenges face CFM's activity?

Rui Fonseca: We require a commercial and marketing strategy, which has already been defined, that needs great attention on a daily basis so that we gradually conquer our traffic. Last year, the Ports handled 10,7 million tons. During the first quarter of this year and in comparison with the same period of last year, the tonnage increased by 12,5%. Our policy and our commercial and marketing strategy are beginning to produce results but it is necessary to refine them more by introducing the concept of

CFM ajudou a criar classe média em Moçambique

CFM contributed towards the creation of a middle-class in Mozambique

Xitimela: Qual o impacto real que o Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial teve quer na vida dos trabalhadores que permaneceram no CFM quer na dos que saíram da empresa ao abrigo do Programa de Racionalização da Força de Trabalho?

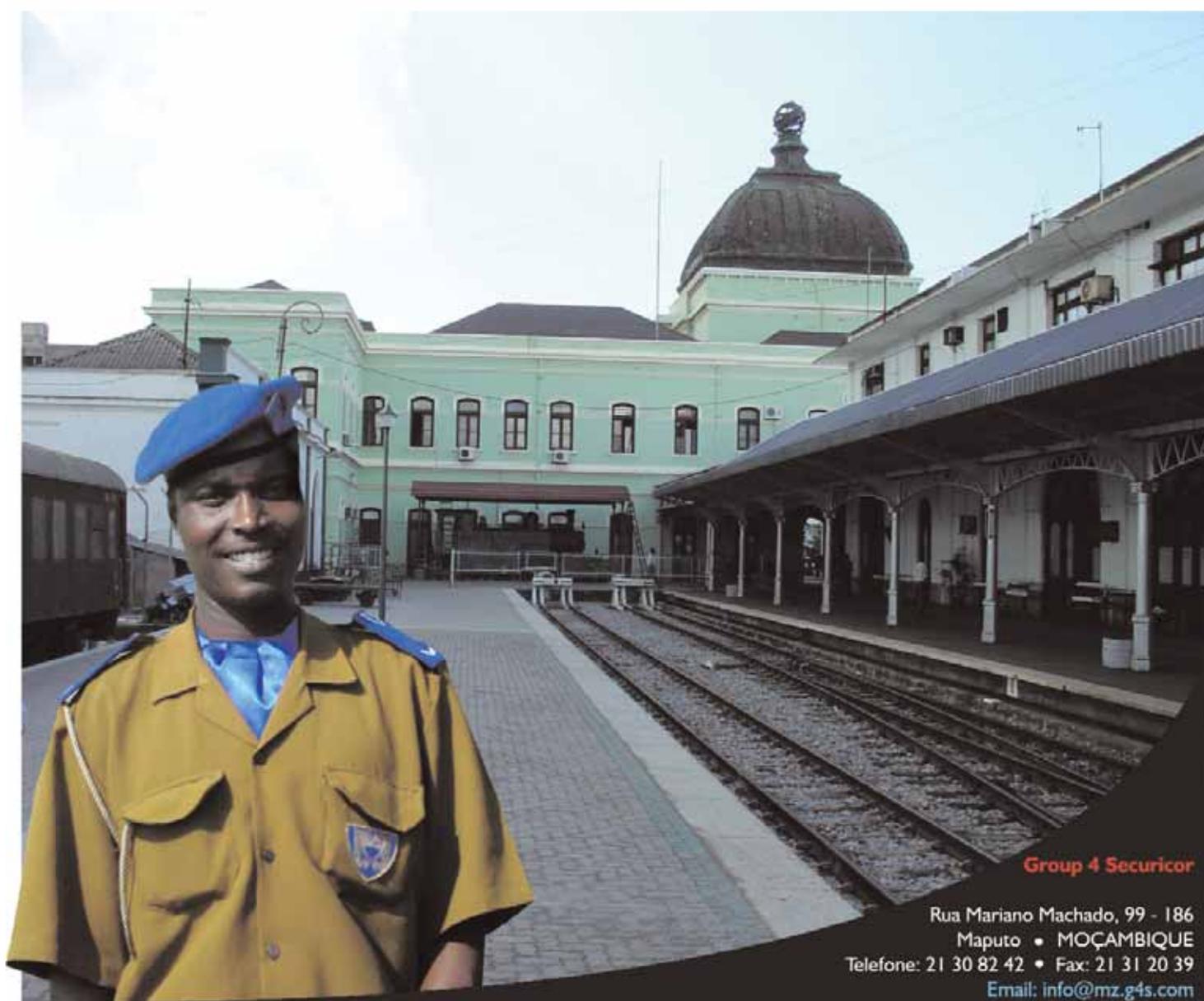
Rui Fonseca: Com o Programa de Racionalização da Força de Trabalho, através dos cursos de formação e reconversão da força de trabalho e através da sua reinserção no meio laboral com apoios diversificados estamos em crer que contribuímos para ampliação da classe média em Moçambique. As pessoas que permaneceram na empresa, quando olham para trás e vêem onde estavam e olham para onde estão hoje, percebem quais são os benefícios de que usufruíram. A existência de uma classe média é essencial para o desenvolvimento da sociedade, uma vez que ela é dinâmica, criativa e é aquela que resiste melhor a todas crises. #

Xitimela: What is the real impact of the restructuring programme on the welfare of the labour force, both the remaining in the company and the retrenched under the rationalisation programme?

Rui Fonseca: During the Process of the Rationalisation of the Workforce, through training courses and the re-orientation of the workforce as well as their re-insertion in the labour market through various means of support, we are convinced that we are contributing towards the expansion of the middle-class in Mozambique. And those who have remained in CFM, when they look back and realize where we have been and where we are today, they recognise the benefits they have gained. The existence of a middle-class is essential for the development of a society since the former is dynamic, creative and it is the one that survives crises. #

Sólidas Parcerias **constroem-se com** Trabalho Árduo

Strong Partnerships **are built with** Hard Work



Group 4 Securicor

Rua Mariano Machado, 99 - 186
Maputo • MOÇAMBIQUE
Telefone: 21 30 82 42 • Fax: 21 31 20 39
Email: info@mz.g4s.com

Alfa Seguranga

Maputo: Telefone: 21 49 55 45/9 • Beira: Telefone: 23 31 29 67/2 • Nampula: 26 21 65 00 • Website: www.alfa.co.mz

de dólares de lucros, cinco milhões vieram do Porto da Beira. É preciso ver também que nós estamos a investir imenso, ou seja, que os lucros podiam ser maiores se nós não estivessemos a investir tanto. Nós estamos a investir com recursos próprios. Aplicámos, por exemplo, os nossos recursos para reabilitar a Linha de Ressano Garcia. Também comprámos os carris para reabilitarmos a Linha de Salamanga. Da concessão de Nacala não tem vindo nada. A parte Norte do País tem custos e não tem contribuído em nada para o lucro operacional que temos tido. O mais grave é que não se está a manter aquela infra-estrutura de luxo, onde os comboios andavam a 100 km/hora... essa infra-estrutura não é mantida há três anos e, neste momento, está num estado avançado de deterioração deveras grave. Em todo o caso, a nossa austeridade interna na aplicação de fundos também conta. O rigor aqui dentro é um princípio e não uma palavra vã. Temos a parte financeira da empresa bem consolidada e isso dá-nos o ânimo e a dinâmica que devem existir em nós para fazermos novas coisas.

Conquistar grama a grama o nosso tráfego

Xitimela – Quais são os grandes desafios da actividade dos CFM?

Rui Fonseca – Precisamos de uma estratégia comercial e de marketing, que já foi concebida, que requer uma grande atenção todos os dias para conquistarmos grama a grama o nosso tráfego. Os portos no ano passado movimentaram 10,7 milhões de toneladas. Neste primeiro semestre, os portos, em comparação com o ano transacto, já cresceram 12,5%. A nossa política e a nossa estratégia comercial e de marketing estão a ter resultados mas é preciso afiná-la mais, introduzindo o conceito de logística. Nós precisamos de envolver os nossos clientes em contratos de grandes volumes; precisamos de investir em material circulante para garantir que as cargas dos nossos clientes sejam transportadas até aos portos. Precisamos de reconstruir as nossas locomotivas. Neste momento, estão sete locomotivas em reparação. Temos 13 já na calha para serem reabilitadas. Vamos ter cerca de 40 locomotivas que vão ser totalmente reabilitadas. Teremos 670 vagões a serem reabili-

tados, alguns deles reconstruídos na totalidade. Isto é imediato, mas nós queremos investir em vagões novos, principalmente para transportar o minério (magnetite, ferro-crómio, carvão e granito) da África do Sul para o Porto de Maputo. Em relação ao Zimbabwe, operamos no transporte de ferro-crómio, açúcar, carga geral, cereais e combustíveis. É por isso que temos de criar uma reserva estratégica aqui em Maputo e em Ponta Dobela, que é um dos nossos projectos de expansão portuária. Queremos aumentar a capacidade para oito milhões de metros cúbicos no nosso Terminal de Petróleos no Porto de Maputo. Um outro projecto que neste momento está em planeamento é o do Porto da Ponta Dobela. Para ganharmos tudo o que há a ganhar em termos de economia de escala do lado do *shipping*. Estamos a pensar no carvão que vai começar a ser explorado no Botswana. É preciso aprofundarmos os canais de acesso ao Porto da Beira para escoar o carvão de Moatize que vai ser exportado em quantidades que andarão à volta dos 20 milhões de toneladas. Vemos por aí um horizonte de 10 anos. Isto começará com níveis de quatro milhões e vai evoluindo até atingir cifras maiores. No norte, temos o Porto de Pemba que também dá resultados positivos, apesar de ser pequeno. Nós temos que ampliá-lo. Neste momento estamos a lançar um concurso para aquisição de máquinas novas para o Porto de Pemba. Quanto ao Corredor de Desenvolvimento do Norte, que é aquilo que nos preocupa, é um assunto muito incómodo e embaraçoso. O que eu quero é que neste novo ciclo nós sejamos capazes de encontrar uma solução que responda aos anseios das populações do Norte, aos anseios do Governo e aos anseios da nossa empresa.

Xitimela – Este novo ciclo exigirá um grande esforço financeiro?

Rui Fonseca – Obviamente. Disse atrás que precisamos de investir no desenvolvimento do *hardware* e do *software* de engenharia. Outro pilar fundamental é o dos sistemas informatizados de gestão, que estão neste momento a ser implementados. É um grande salto que vai ajudar a eficiência na gestão humana, financeira e operacional. Para que se tenha uma ideia, só no projecto de locomotivas vamos investir 30 milhões de dólares; para a ex-

logistics. We need to involve our clients by signing huge volume contracts and we need to invest in the rolling stock so as to guarantee that our clients' cargos are transported to the Ports. We need to rehabilitate our locomotives. Currently, seven locomotives are being repaired. We have another thirteen which are going to be rehabilitated soon." We will have about 40 locomotives which will be totally rehabilitated. We will have 670 wagons to be rehabilitated, some of which will be completely reconstructed. This is immediate but, at the same time, we want to invest in new wagons especially for the transportation of minerals (magnetite, ferro-chrome, coal and granite) from South Africa to the Port of Maputo. Regarding Zimbabwe, we are transporting sugar, general cargo, grain and fuel. That is why we have to establish a strategic reserve here in Maputo and in Ponta Dobela, the latter being one of the Projects of the expansion of the Ports. We want to increase the capacity to eight million cubic metres in our Fuel Terminal in the Port of Maputo. Another Project that is currently being prepared is the Port of Ponta Dobela. We want to conquer all that needs to be conquered in terms of the economies of scale on the part of shipping. We are already thinking about the coal that will soon be mined in Botswana. It is necessary to deepen the access channels to the Port of Beira so as to serve the coal from Moatize which will be exported in volumes of approximately 20 million tons over a period of 10 years. This will begin at four million tons and will gradually rise to higher volumes. In the North, we have the Port of Pemba which is producing positive results even though it is small. We have to expand it. Currently, we are launching a tender for the acquisition of new machines for the Port of Pemba. As far as the Northern Development Corridor is concerned, what is of concern to us is that it is a matter that is upsetting and embarrassing. What I want is that in this new cycle we are able to find a solution that satisfies the expectations of the population in the North, of the Government and of our Company.

pansão do Porto de Maputo, que é uma parceria pública e privada, precisamos de investimentos que andam à volta de 100 milhões de dólares; para a primeira fase da Ponta Dobela, o projecto anda em torno dos 80 milhões de dólares. Para o Porto da Beira, nomeadamente para o canal de acesso e para um novo terminal de carvão, precisaremos de cerca de 180 milhões de dólares. Nestes grandes empreendimentos teremos que aplicar recursos alheios e não apenas recursos próprios. Por exemplo, no Norte estamos a aplicar no Porto de Pemba recursos próprios. Nas linhas férreas estamos a fazer um gigantesco trabalho com recursos próprios e com um financiamento de oito milhões de dólares do Banco Mundial.

Xitimela – Qual é o ponto de situação da relação comercial com a África do Sul?

Rui Fonseca – Trata-se de uma relação obrigatória, na qual estamos muito empenhados. Quando falamos na SADC, falamos em integração económica regional, falamos em co-operação regional. A relação com a África do Sul tem de ser uma relação cada vez mais próxima e mais salutar. O cumprimento dos acordos de trabalho tem de ser uma realidade. Quando começamos a desenhar um plano de logística que envolve material circulante, tem de ser feito em coordenação e harmonia completa com a administração ferroviária vizinha. A nossa relação com a África do Sul envolve, a curto prazo, nove milhões de toneladas, mas a longo prazo devemos estar a falar de 40 milhões de toneladas. Portanto, é qualquer coisa que tem de envolver necessariamente uma aproximação cada vez maior, um trabalho cada vez mais apertado e rigoroso entre as duas administrações ferroviárias numa base diária, o qual temos vindo a efectuar ao mais alto nível da empresa. É preciso darmos corpo àquilo que é o pensamento político para a região e isso faz-se através de coisas práticas como o intercâmbio comercial e o comércio internacional. É por aqui que se começa. Os desígnios da antiga SADCC têm de ser continuados mas numa conjuntura histórica completamente diferente. O pensamento é o mesmo: o de uma colaboração, de uma integração estreita, que forme uma comunidade económica forte e capaz de competir a nível mundial. #



Xitimela: This new cycle will require a financial effort...?

Rui Fonseca: Certainly. I have mentioned that we need the development of the engineering hardware and software. Another fundamental base are the computerised management systems which are now being implemented. This is a great leap forward and will improve the efficiency in the management of human, financial and operational resources. Just to have an idea, in the Locomotives Project US\$30 million are going to be invested; for the expansion of the Port of Maputo, a public and private joint venture we need investments of about US\$100 million; for the first phase of Ponta Dobela, the Project is estimated at US\$80 million. For the Port of Beira, we will need about US\$180 million for the deepening of the access channel and a new coal terminal.

For these huge Projects, we will have to resort to funds from other sources in addition to our resources. For example, in the North we are applying our own resources in the Port of Pemba. In the Railways, we are implementing huge Projects applying our own resources with a World Bank funding of US\$8 million.

Xitimela: How is the strategic commercial relationship with South Africa?

Rui Fonseca: This relationship is obligatory. We talk of integration and in this we are honest.

When we talk during SADC meetings, we talk about Regional Economic Integration, about Regional Co-operation. The relationship with South Africa has to be closer and healthy. The fulfilment of working agreements is done in an integrated manner. When we start designing a logistics plan which involves the rolling stock, this must be done in coordination and in total harmony with the neighbouring Railway Administration. From South Africa, there is traffic totalling, in the short term, nine million tons but in the long run we should be talking of 40 million tons. Therefore, this means there must be more approximation between the two Railway Administrations, work together more closely and rigorously on a daily basis, which we are doing at the highest level in the Company. It is necessary to materialise that which is the political thinking for the Region and this can only be done through practical actions, such as trade. Trade involving transport, telecommunications. This is here where we begin. The goals of the former SADCC have to be pursued but in a completely different historical environment. The thinking is the same: that is collaboration, a sound integration that will lead to a strong Economic Community that will be able to compete at the World level but in a completely different historical environment. The thinking is the same: that is, collaboration, a sound integration that will lead to a strong Economic Community that will be able to compete at the World level. #



CFM pós-racionalização

Principal desafio é a qualificação dos recursos humanos

CFM after the rationalisation
The main challenge is the qualification of the human resources

por/by Bonifácio António

O programa de racionalização da força de trabalho dos CFM, que se iniciou em 1998, foi concluído com êxito em Dezembro de 2006, data em que a empresa operava com apenas 1666 trabalhadores contra os 19387 que existiam há cerca de uma década. Nove anos depois, a estrutura organizacional da empresa tornou-se mais le-

ve, flexível e com uma grande capacidade de responder com eficácia às actuais exigências impostas pelos mercados nacional, regional e mundial, que se apresentam cada vez mais competitivos.

→ Ao abrigo deste programa, a principal e mais complexa componente do processo de reestruturação dos Portos e Caminhos

The Programme for the Rationalisation of CFM's Workforce, which was initiated in 1998 has been successfully concluded at December 2007. At the time the Company was operating with only 1.666 employees compared to the 19.387 employed about a decade ago. Nine years later, the organizational structure of the Company has become less heavy, more flexible and has a greater capacity to efficiently respond to the

Estrutura actual da força de trabalho

Existing structure of the labour force

TRABALHADORES EXISTENTES A 30.06.2007

STAFF EMPLOYED AS ON 30.06.2007

	APOIO ADMIN.	FERROV. RAILWAYS	PORT. PORT	Sub-TOTAL SUB-TOTAL
SEDE • H/Quarters	203	0	0	203
UTEGRE • UTEGRE	22	167	0	189
DIR.EXEC.SUL • CFM-SOUTH	84	873	9	966
DIR.EXEC.CENTRO & ZAMB				
CFM-CENTRE/ZAMB	56	0	119	175
BRLS • SLRB	0	12	0	12
DIR.EXEC.NORTE				
CFM-NORTH	34	28	46	108
Total • Total	398	1080	174	1653

DISTRIBUIÇÃO POR NÍVEL ACADÉMICO

DISTRIBUTION ACCORDING TO ACADEMIC LEVEL

Grau • Level	Sede H/Quarters	UTEGRE UTEGRE	Centro/ Zamb		BRLS SLRB	Norte North	Total Total
			Sul South	Centro/Zamb Centre/Zamb			
Mestrado • Masters	3	0	0	2	1	1	7
Licenciados • Honours	54	2	29	12	1	15	113
Bacharelés • Bachelor	18	2	0	7	1	0	28
Médio TP • P/Technic	29	13	42	29	4	11	128
12ª Classe • 12th Class	14	3	48	19	0	12	96
11ª Classe • 11th Class	7	7	0	3	1	12	30
10ª Classe • 10th Class	7	18	654	12	0	21	712
9ª Classe Ger. • 9rd Class G.	16	26	0	1	0	9	52
9ª Classe Com. • 9rd Class C.	0	3	0	2	1	3	9
9ª Classe Ind. • 9rd Class I.	0	1	0	7	0	3	11
8ª Classe • 8rd Class	6	12	0	8	1	6	33
7ª Classe • 7rd Class	9	16	192	19	0	4	240
6ª Classe • 6th Class	11	26	0	16	2	4	59
5ª Classe • 5th Class	5	17	0	8	0	2	32
4ª Classe • 4rd Class	19	31	0	24	0	4	78
3ª Classe • 3rd Class	3	6	0	2	0	1	12
2ª Classe • 2nd Class	2	4	0	3	0	0	9
1ª Classe • 1st Class	0	2	0	1	0	0	3
Analfabetos • Illiterate	0	0	1	0	0	0	1
Total • Total	203	189	966	175	12	108	1653

DISTRIBUIÇÃO POR NÍVEL ETÁRIO

DISTRIBUTION BY AGE GROUPS

Idade • Age	Sede H/Quarters	UTEGRE UTEGRE	Sul South	Centro/Zamb Centre/Zamb	BRLS SLRB	Norte North	Total Total
18-20	0	0	0	0	0	0	0
21-25	0	0	0	1	0	0	1
26-30	9	9	17	1	0	3	39
31-35	29	27	106	29	4	15	210
36-40	70	37	142	70	4	31	354
41-45	37	45	197	40	2	28	349
46-50	22	52	289	21	1	18	403
51-55	24	13	144	12	1	12	206
56-59	10	6	66	1	0	1	84
+60	2	0	5	0	0	0	7
Total • Total	203	189	966	175	12	108	1653

DISTRIBUIÇÃO POR ESCALÃO E CLASSE

DISTRIBUTION BY RANK SCALE AND CLASS

Escalão/Classe Scale/ Class	Sede H/Quarters	UTEGRE UTEGRE	Sul South	Centro/Zamb Centre/Zamb	BRLS SLRB	Norte North	Total Total
1A	29	4	11		1	1	7
1B	34	0	13		12	2	10
2C	41	18	58		28	3	23
2D	22	27	72		24	1	8
3E	18	55	204		17	2	21
3F	26	54	202		27	3	17
4G	10	29	147		38	0	10
4H	12	1	233		25	0	12
4I	11	1	26		3	0	0
Total • Total	203	189	966	175	12	108	1653



de Ferro de Moçambique, foram desvinculados 13570 trabalhadores, dos quais 8771 por reforma antecipada e 4799 por indemnização. Foram transferidos para as sociedades concessionárias 1430 trabalhadores e outros 1687 foram desvinculados por reforma normal em virtude de terem atingido o tempo de serviço estipulado por lei. Um total de 1034 trabalhadores saiu por motivos diversos - morte, razões disciplinares e abandono de serviço.

Para que este complexo processo de racionalização terminasse com um nível de sucesso elevado, foi necessário efectuar um grande esforço que envolveu pacotes de incentivos aliantes e sessões de aconselhamento e treinamento vocacional dos trabalhadores abrangidos pela desvinculação. Foram tomadas medidas para se contornar uma eventual revolta social, que, de uma maneira geral, caracterizam este tipo de reformas quando não implementadas com as devidas cautelas.

Nesse contexto, os CFM conceberam um Programa de Reinserção Sócio-Profissional com o objectivo de mitigar o efeito social e psicológico causado pela desvinculação e criar oportunidades de formação e reconversão profissional que facilitem o acesso a novos empregos, a criação

de auto-emprego e o desenvolvimento de pequenos negócios.

A anteceder a implementação do Programa de Racionalização da Força de Trabalho foram realizados vários estudos sobre a força de trabalho existente e sobre a perspectiva do desenvolvimento da Empresa nos anos subsequentes. Com esses estudos constatou-se que existiam no CFM cerca de 12000 trabalhadores excedentários no conjunto dos 19387 efectivos. O processo de identificação dos excedentários foi realizado através de uma análise por posto de trabalho, carga horária, competências e valências de cada um, factores que determinaram quantos seriam necessários à Empresa.

Formação vocacional

O programa de reinserção contemplou a formação vocacional e a qualificação em novas competências de um largo número de profissionais e os resultados preliminares apontam para que cerca de 13 000 trabalhadores tenham participado em sessões de aconselhamento. Foram aplicados neste programa, profundamente social e humano, 1,6 milhões de dólares norte-americanos. No total, foram realizados 462 cursos diversos de formação profis-

demands of the National, Regional and World markets which are becoming more and more competitive.

→ Within the context of this Programme, the main and more complex component of the Restructuring Process of the Ports and Railways of Mozambique, 13.570 employees were retrenched, 8.771 of whom by way of early retirement while 4.799 were compensated. Another 1.430 were transferred to the Concessionaire Companies and a further 1.687 went on pension in the normal manner since they had already reached the years of service as stipulated by the Law. A total of 1034 employees left the Company for various reasons - death, disciplinary motives and for abandonment of work.

In order for this complex Rationalisation Process to terminate on a very successful note, it was necessary to adopt significant measures which involved packages of very attractive incentives, counselling sessions and the vocational training of the employees who were to be retrenched. Also measures were taken so as to avoid the possibility of a social revolt which, in a general way, characterises this type of reforms when they are implemented without the necessary caution. Within this context, CFM defined a Programme for Socio-Professional Re-Integration with the objective of mitigating the social and psychological effects resulting from the retrenchment and to create training opportunities and the professional reconversion of the employees which would enable them to access new jobs, promotion of self-employment and the development of small businesses.

Preceding the implementation of the Programme for the Rationalisation of the Workforce, various studies were undertaken regarding the existing workforce and about the development perspectives of the Company during the coming years. From these studies, the conclusion was that in CFM there were approximately 12.000 employees who were redundant from a total of 19.387 employees. The process for the identification of these redundant employees was done through an analysis post by post, work time-table, competence and responsibility of each employee, factors that were specify how many would be needed in the Company. The Re-Integration Programme envisaged

Inácio Rodrigues Júnior, Director de Recursos Humanos

Apostamos na formação porque temos carreiras muito específicas

Inácio Rodrigues Júnior, Human Resources Director

We have very specific careers, that is why we bank on training

→De acordo com o Director de Recursos Humanos, Inácio Rodrigues Júnior, os CFM reduziram a sua força de trabalho um pouco para além daquilo que a empresa necessita hoje, pois muitos deles já tinham ou estavam prestes a atingir a idade da reforma.

“À data de 30 de Junho de 2007 os CFM tinham um efectivo de 1653 trabalhadores mas a nossa análise, para o futuro, aponta para a necessidade de um universo de 2800 trabalhadores”, referiu Inácio Rodrigues Júnior, assinalando que “neste momento, existe uma ligeira diferença entre aquilo que são os actuais efectivos da empresa e aquilo que são as suas perspectivas de necessidades futuras de quadros”.

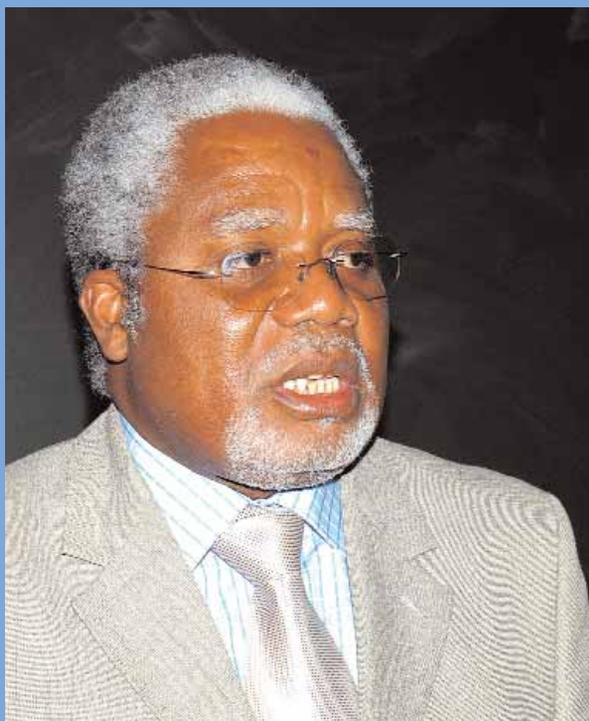
Por causa deste cenário, os CFM estão a efectuar um recrutamento “muito selectivo”, que passa por uma “análise por área, objectivo e em função da real necessidade de cada um dos sectores”.

Por outro lado, de acordo com o Plano de Negócios da empresa, os desafios impõem aos actuais trabalhadores o domínio de novas tecnologias e de conhecimento profundo das novas exigências tanto do mercado como do sector. “Naturalmente, isso passa por uma formação”, sublinhou.

“Estamos a conceber um plano de formação a curto, médio e longo prazos. Estamos também a desenhar uma nova estrutura de carreiras profissionais. Tudo isto está sendo feito no sentido de que os trabalhadores que existem e são efectivos passem para a nova estrutura”, referiu.

A empresa analisou também a estrutura etária dos seus trabalhadores e constatou que dos actuais 1653 efectivos, cerca de 15% vão atingir a idade de reforma dentro dos próximos três anos. “Antecipadamente, iniciámos o recrutamento de novos trabalhadores e estamos a trabalhar na sua formação com vista a preencher as lacunas que ao longo dos próximos anos vão surgir”, explicou.

Por outro lado, de acordo com Inácio Rodrigues Júnior, há carreiras que são muito específicas da empresa, como a área de movimento (controlo da circulação de comboios), a área das manobras (controlo de vagões) e a área de tracção (maquinistas). “Um indivíduo pode trazer para aqui boas qualificações académicas mas para ser um maquinista de comboio, por exemplo, precisa de uma nova formação específica. Por isso, estamos já a formar, desde o ano passado, cerca de 30 jovens maquinistas e vamos terminar a primeira fase dessa formação ainda este ano”, conclui. #



According to the Human Resources Director, Inácio Rodrigues Júnior, CFM has reduced its workforce to a number that is slightly higher than what it needs today, since most of the workers were already about to reach the retiring age.

“At 30 June 2007 we had a total of 1.653 employees but in accordance with our projections, in the future we will need a total of 2.800”, Inácio Rodrigues Júnior stated and added that “today, there is a slight difference between today’s staff structure and the perspectives of the needs in staffing in the future.

Due to this scenario, CFM is now recruiting very selectively, which means “analysing by each area, the objective and the real needs of each of the Sectors.”

On the one hand, in accordance with the Company’s Business Plan, the challenges that the employees face are the domination of the new technologies and a profound knowledge about the market and about the sector. “Naturally, they need to be trained,” he emphasised.

“We are elaborating a plan for training in the short, mid and long terms. Also, we are designing a new structure for the professional careers. All this is being done so that the present employees can transit to the new structure,” he further elucidated.

The Company also analysed the age structure of its employees and found that of the 1.653, about 15% will reach

the retiring age within the next three years. “In advance, we have started recruiting new candidates and we are organising their training so that they can occupy the gaps which will be occurring during these coming years,” he explained.

On the other hand, there are careers which are very specific to the Company’s activities, such as the operations (control of the circulation of trains), shunting and traction areas. “One can present very good academic qualifications but, to be a train driver, for example, one needs to undergo an appropriate training. That is why we have already, since last year, started training about 30 young train drivers and we will terminate this phase of this training during the current year,” he concluded. #



Evitou-se o espectro do desemprego porque tudo foi cautelosamente avaliado pela empresa para que, através dos desvinculados, se construíssem novos percursos, novos projectos de vida e novos talentos.

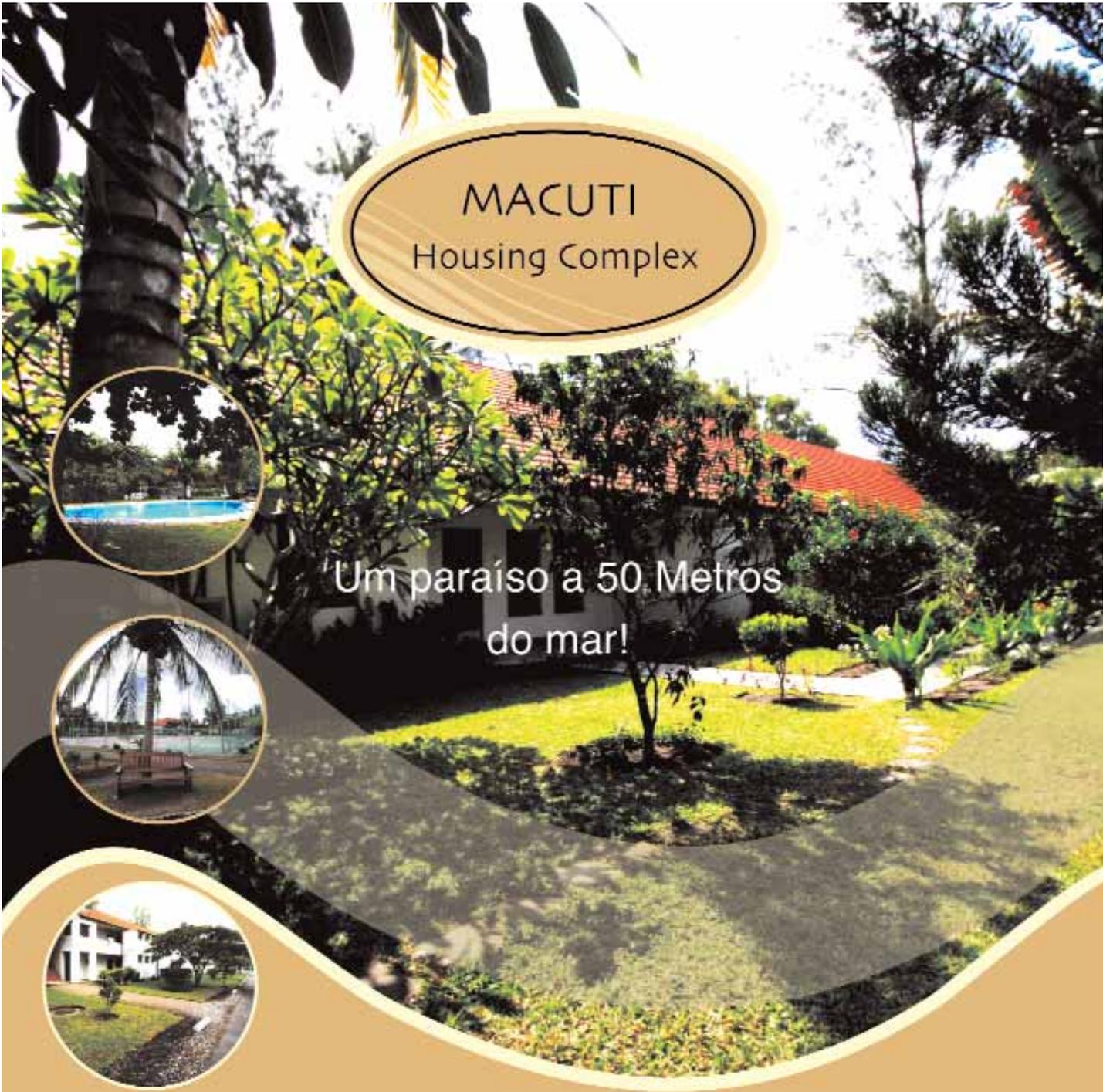
sional, que contaram com a participação de 5473 trabalhadores desvinculados dos CFM. Através de acções de monitoria foi possível apurar que 8700 trabalhadores estão actualmente auto-empregues ou em novos empregos formais, enquanto outros 900 criaram pequenas unidades económicas. Foram reintegrados em novos postos de trabalho formal 507 trabalhadores e criadas 46 Associações, que contam com 553 membros.

Os resultados atrás sumarizados são o reflexo do extraordinário esforço que o CFM empregou nesta operação de reengenharia sócio-profissional. Evitou-se o espectro do desemprego, pois não foram lançadas pessoas e famílias para a marginalidade porque tudo foi cautelosamente avaliado pela empresa para que, através dos desvinculados, se construíssem novos percursos, novos projectos de vida, novas perspectivas e novos talentos.

É importante salientar que dos cerca de 12 mil trabalhadores excedentários identificados no início do processo de racionalização da força de trabalho dos CFM, aproximadamente 49 por cento tinham mais de 51 anos de idade, 91 por cento possuíam apenas o ensino primário do segundo grau, 68 por cento tinham a instrução primária do 1º grau e seis por cento eram analfabetos. Estes dados mostram o baixo nível de habilitações académicas e literárias da força de trabalho excedentária, o que colocava à partida um grande constrangimento à acção de rein-

the vocational training and the qualification into new responsibilities of a large number of professionals and the preliminary results indicate that about 13.000 workers participated in the counselling sessions. US\$1.6 million was spent in the implementation of this Programme, which was eminently social and humane. A total of 462 different courses for professional training were administered and counted with the participation of 5.473 retrenched CFM workers. Through monitoring measures, it has been possible to determine that 8.700 workers are now self-employed or are formally employed while another 900 have created small economic business units. 507 workers have been re-integrated into new formal jobs and 46 associations, with 553 members, have been established.

The results summarised above are a reflection of the enormous effort that CFM undertook in this socio-professional re-engineering operation. The spectre of unemployment was thus avoided since people and their families were not abandoned to pau-



MACUTI Housing Complex

Um paraíso a 50 Metros
do mar!



Opte por conforto, um ambiente acolhedor, privacidade e segurança.

Quando o seu destino for Beira, a sua casa é "Macuti Housing Complex", localizado a 50m do mar.

Ao seu dispor:

- Casas completamente equipadas e climatizadas;
- 35 moradias tipo 3; e
- 36 apartamentos tipo 1.

Área recreativa com:

- Restaurante;
- Creche e parque infantil;
- Piscina; e
- Campo de ténis.

Visite - nos!



serção sócio-laboral. Perante este cenário, o programa de reinserção dos trabalhadores desvinculados do CFM foi concebido com um alto grau de conhecimento, quer da realidade objectiva do terreno para onde seriam encaminhados ou se iriam encaminhar os trabalhadores quer do conhecimento de causa das potencialidades dos desvinculados, os quais acumularam, nos anos que permaneceram no sistema ferro-portuário, uma longa experiência profissional.

Aposta no factor humano

Concluído o Programa de Racionalização da Força de Trabalho, o principal desafio da empresa, é, agora, tempo de reorganizar e adequar a sua força de trabalho à situação actual. Neste momento, a empresa está a desenhar um novo sistema de avaliação do desempenho dos trabalhadores, para além de estar a efectuar uma formação constante da sua força de trabalho para que possa responder eficazmente aos desafios presentes e futuros.

When the Programme for the Rationalisation of the Workforce terminated, the main challenge for the Company is now to re-organise and adjust its workforce to the present situation.

perism and crime and the Company had carefully evaluated everything so that, through those retrenched, new horizons and perspectives, projects and talents could be built. It is important to emphasise that of the 12.000 workers who had been identified as redundant at the beginning of the Process, approximately 49% were above the age of 51 years, 91 % only had primary education, 68% had an elementary education and 6% were illiterate.

This data demonstrates the low level of the educational qualifications of the retrenched workforce which, right from the beginning, presented a serious constraint in the effort of socio-labourial re-integration. In view of this scenario the Re-Integration Programme was conceived with the full knowledge of the situation, both the objective reality on the ground where they would be accommodated or where the workers would choose to go as well as the potential of the retrenchees which they had accumulated during all the years they had been with the Port and Railway System, a long professional experience indeed.

Banking on the human factor

When the Programme for the Rationalisation of the Workforce terminated, the main challenge for the Company is now to re-organise and adjust its workforce to the present situation. Currently, the Company is elaborating a new system of evaluating the workers' performance in addition to undertaking a constant training of its workforce so that the staff can efficiently respond to the present and future challenges.

Specifically, the basic challenges facing CFM are the training of its staff and their appropriate orientation within the Company, the

**SEMPRE À FRENTE
SEMPRE COM
MOÇAMBIQUE!**



Especificamente, os desafios básicos dos CFM são a formação de quadros e a sua orientação adequada dentro da empresa, a valorização e a qualificação dos recursos humanos, e a elaboração de planos de carreiras profissionais, identificando trabalhadores com um elevado potencial e criando-lhes um percurso profissional que esteja à altura das suas ambições, a médio e longo prazo, numa perspectiva sempre compatível com o desenvolvimento empresarial e institucional.

A aposta da empresa é a de redefinir uma política de gestão de recursos humanos que consiste na adequação do quadro de pessoal àquilo que é a realidade e desenhar uma estratégia de desenvolvimento da sua força de trabalho para os próximos cinco anos.

Ainda ao nível da área humana, foram introduzidos importantes instrumentos reguladores e de gestão do pessoal, designadamente o novo Regulamento Interno da Empresa e o Manual de Procedimentos. Trata-se de instrumentos que se adaptam à realidade actual da empresa (que se pretende moderna e competitiva), que es-

timulam a iniciativa e a criatividade dos trabalhadores, de modo a que possa tirar o máximo rendimento das suas capacidades, competências, habilidades e qualificações.

Actualmente, está em curso nos CFM um rigoroso processo de formação técnico-vocacional dos operários, particularmente ao nível das áreas específicas da operação ferro- portuária. Foram concebidos cursos de formação e revistos e actualizados os respectivos manuais, tendo presente as novas tecnologias recentemente introduzidas no sector.

A empresa vem desenvolvendo, há já vários anos, uma política de concessão de bolsas de estudo aos trabalhadores, tendo sempre em linha de conta as necessidades objectivas dos CFM e a qualificação e o desenvolvimento humano da força de trabalho. Recentemente, foi implementado um Plano Anual de Concessão de Bolsas para trabalhadores e seus dependentes, adoptando-se critérios meritocráticos, onde não se toma em linha de conta apenas o mérito do bolseiro mas também do trabalhador. #

enhancement and qualification of the human resources and the elaboration of careers, identifying those employees with a high degree of potential and creating career profiles that are in line with their ambitions both in the mid and long terms, with the perspective that is always compatible with the corporate and institutional development of the Company.

The Company's bet is to redefine the human resources management policy which consists of adapting the staff structure to what is the reality and define a development strategy of its workforce for the next five years.

Still on the human resources area, important regulatory and human resources management instruments have been introduced, namely, the Company's new Internal Regulation and the Procedures Manual. They are instruments that have been adapted to the Company's current reality whose aim is to be modern and competitive and which stimulate the initiative and creativity of the workers so that the Company can get the maximum benefits of their capacities, competence, skills and qualifications.

A rigorous technical-vocational training process of the artisans is currently underway in CFM, especially at the level of the specific areas in Port and Railways operations. Courses have been elaborated and the respective manuals have been reviewed and updated taking into account the new technologies which have been introduced into the Sector recently.

Further, the Company has been developing a policy for the award of bursaries and scholarships to the workers for some years now taking into account the objective needs of CFM, the qualification and the development of the workforce. Recently, an Annual Plan for the Concession of Bursaries and Scholarships to the workers and their dependents based on meritocratic criteria, through which not only is the merit of the beneficiary student is taken into account but also the worker himself. #



Rigor e Qualidade

Performance & Quality



Ao Serviço da Actividade Seguradora

Working for Insurance Activity

Rua da Sé 114, 1º andar
Nova Carlton - MAPUTO
Tel.: +258 21 306888 / 21 310427
Fax: +258 21 306998
E-mail: poliseg@tropical.co.mz



POLISEGUROS
CORRETORES E CONSULTORES DE SEGUROS, LDA



Nos últimos três anos

CFM teve resultados financeiros positivos

During the last three years the financial results have been positive

por/by Marcelo Mosse

→ Os resultados financeiros do Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial foram positivos nos três últimos exercícios económicos, tendo o CFM registado lucros operacionais assinaláveis. Os resultados operacionais (antes das Depreciações), foram sucessivamente positivos, passando de 292.580 milhares de MT em 2003, para 474.324 milhares de MT em 2004, para 433.317 milhares de MT em 2005 e para 600.998 milhares de MT em 2006.

Os custos da empresa (incluindo Amortizações) no período em análise conheceram um decréscimo de 9% ao passarem de 2.123.737 (em 2003) para 1.931.104 milhares de MT em 2006. Com a redução da força laboral resultante da reestruturação e do processo de concessões em curso, tem-se verificado uma acentuada redução dos custos com remunerações, apesar dos significativos aumentos salariais ocorridos no

período de implementação do programa. Uma particular referência deve ser feita aos custos das dragagens nos diversos portos nacionais. Com efeito, o CFM disponibilizou para as dragagens dos diversos portos nacionais grandes somas (cerca de 3 milhões USD por ano), não tendo havido qualquer comparticipação do Estado no financiamento destes custos.

A actividade de exploração e de prestação de serviços conheceu algum crescimento, apesar das circunstâncias adversas vividas na Região, com especial destaque para a crise económica no Zimbabwe, o mau funcionamento de algumas concessões e as constantes oscilações da nossa moeda em relação ao USD e ao ZAR, moedas de referência obrigatória nas nossas transacções. O desempenho económico-financeiro da empresa tem sido claramente positivo no período em análise.

→ The financial results of the Institutional and Corporate Restructuring Programme have during these past three years been positive, with CFM registering considerable operational profits. The operational results (before depreciations) were successively positive increasing from 292.580 thousands of MT in 2003 to 474.324 thousands of MT in 2004, from 433.317 thousands of MT in 2005 to 600.998 thousands of MT in 2006.

The Company's costs (including amortizations) during the referred period decreased by 9%, from 2.123.737 (in 2003) to 1.931.104 thousands of MT in 2006. With the reduction of the workforce as a result of the Restructuring and the Process of Concessions, currently underway, it can be noted that there has been a drastic reduction of the costs in remunerations despite the significant salary increases that occurred during the same period. Special reference should be made to the costs of dredging in the Country's various Ports. To this end, CFM expended huge sums (about US\$3.0 million per annum) and there was no contribution from the State to subsidise the said costs.

The operations activity and rendering of services registered a slight increase notwithstanding the adverse situation prevailing in the Region, with special attention to the economic crisis in Zimbabwe, the deficient functioning of some of the Concessions and the constant fluctuations of our currency vis-à-vis the US\$ and the ZAR, currencies which are predominant in our transactions. The Company's economic and financial performance has definitely been positive during the period under analysis.

In 2004, the Company concluded the Process for the Re-evaluation of its Assets and proceeded with their rationalization through the writing off of the components that were considered as obsolete or destroyed, redundant as well as those that are specifically dedicated to social or sporting activities. This was in addition to other measures for economic and financial restructuring as envisaged in the Agreements signed with the Government, which reduced the depreciation costs.

Although the results obtained are those that were expected, it must be mentioned that some events influenced the Company's performance during the last three years, namely:

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS DE 2003 A 2006

INCOME STATEMENT 2003/2006

	2003	2004	2005	2006
Proveitos				
Profits	1.653.619	1.805.639	1.695.944	1.999.098
Custos sem amortizações				
Costs before depreciation	1.361.039	1.331.315	1.262.626	1.398.100
Resultados sem amortizações				
Net results before depreciation	292.580	474.324	433.317	600.998
Amortizações do activo fixo				
Depreciation of fixed assets	762.698	193.889	542.124	533.004
Resultados após amortizações				
Net results after depreciation	-470.118	280.435	15.821	83.825

Em milhares de MT

A empresa concluiu em 2004 um processo de reavaliação dos seus activos e procedeu à sua racionalização através do abate dos componentes que se encontram obsoletos ou destruídos, e os dedicados a actividades sociais e desportivas, aliado a outras medidas de saneamento económico e financeiro previstas nos acordos alcançados com o Governo, que reduziram os custos com as depreciações.

Embora os resultados alcançados tenham sido aqueles que se previam, acontecimentos houve que influenciaram menos positivamente o desempenho da empresa ao longo dos últimos três anos, nomeadamente:

- Em 2003, e relativamente ao ano 2002, registou-se uma redução de proveitos em 11% devido à perda das receitas provenientes da operação portuária do Porto de Maputo, em virtude da concessão (*take over*) deste porto ao MPDC; às enxurradas que assolaram a região Norte do país a qual teve efeitos nefastos na operação ferroviária durante semanas; e ao crescente agravamento da crise no Zimbabwe.
- Em 2004, e relativamente a 2003, os proveitos cresceram 9% em consequência do nosso empenho na conquista de mercados, maior eficiência, maior confiança dos clientes, crescimento das nossas facturações em alguns terminais (Alumínios, Combustíveis e outros) e dos valores recebidos a título de rendas variáveis. Contudo, os Resultados poderiam ter crescido mais se o desempenho de algumas concessões tivesse sido mais positivo.

- Em 2005, e relativamente a 2004, os proveitos reduziram-se em 6% fundamentalmente devido à cedência de áreas operacionais através de concessões, designadamente de todo o sistema ferroviário da Beira, o sistema ferro-portuário de Norte e o Porto de Quelimane, o que, obviamente, se traduziu numa redução significativa dos proveitos relativamente ao ano anterior.
- Em 2006, e relativamente a 2005, os proveitos aumentaram em 18% na sequência do melhor desempenho operacional verificado. Um grande esforço foi feito na conquista de clientes nos mercados da África do Sul, do Zimbabwe e junto dos clientes institucionais. Registou-se um maior empenho no marketing e na melhoria da competitividade junto do *shipping* internacional.

Estes resultados encontram-se, também, claramente reflectidos na grande evolução havida nas disponibilidades da empresa. No período de 2003 a 2006, aquelas disponibilidades cresceram significativamente devido ao esforço efectuado pela empresa na recuperação de valores em dívida.

Apesar de alguns factores adversos que pesam sobre a economia nacional e da região, o CFM procurou sempre melhorar o seu desempenho em prol do crescimento económico de Moçambique. As actividades desenvolvidas criaram condições para que a empresa possa dar continuidade aos seus projectos de desenvolvimento, por forma a cumprir a sua missão e os seus objectivos empresariais. #

- In 2003, compared to 2002, there was a reduction of income by 11% basically because of the following:

- Loss of revenue that was generated from the operations of the Port of Maputo due to the take-over of same by MPDC through a Concession Agreement;

- The floods that affected the Northern Region of the Country, whose effects were devastating with regard to Railway operations for weeks; and

- The persistence of the crisis in Zimbabwe.

- In 2004, when compared to 2003, the income increased by 9% (and could have even been higher had there been an improvement in the functioning of some of the Concessions) as a result of our commitment to capturing the markets, more efficiency, more confidence of the clients, a rise in the invoicing in some of the Terminals (Aluminium, Fuel, etc.) and the amounts received as variable fees.

- In 2005, there was a decrease of 6% in the income, when compared to 2004, basically due to the cession of operational areas through the Concessions, namely, the whole of the Beira Railway System, the Northern Port and Railway System and the Port of Quelimane.

- In 2006, there was an increase of 18%, when compared to 2005, as a result of the better operational performance. A concerted effort was made to win clients in the South African and Zimbabwean markets as well as the institutional clients. There was an improvement in Marketing accompanied by a better competitiveness in International Shipping.

These results are clearly reflected in the Company's cash-flows. During the period between 2003 and 2006, the cash-flows increased considerably as a result of the Company's efforts to recuperate the amounts owed.

Despite the persistence of adverse factors which impact negatively on the National Economy and of the Region, CFM has always endeavoured to better its performance for the benefit of the economic growth of Mozambique. The activities that are being developed have created conditions for the Company to implement its development projects so that it can fulfil its Mission and Corporate Objectives. #

Reestruturação empresarial versus organização interna da empresa

Corporate restructuring versus the Company's internal organisation

por/by Marcelo Mosse

→ O Conselho de Administração do CFM aprovou recentemente a nova estrutura orgânica e funcional da empresa, a qual privilegia a horizontalidade, a mobilidade e a multi-disciplinaridade de funções. Definidas que foram as funções, as linhas de responsabilidade e a interface entre elas, concluiu-se a estruturação das competências, bem como a promoção das valências necessárias para o cumprimento do nosso Plano de Negócios.

A nova estrutura organizacional do CFM comporta, para além dos órgãos estatutários (Conselho de Administração e Conselho Fiscal) três Direcções Executivas regionais, nomeadamente CFM-Sul, CFM-Centro e CFM-Norte; quatro Direcções de Função; cinco Gabinetes de Apoio ao Conselho de Administração, o Secretariado-Geral do Conselho de Administração, Representações Comerciais no Estrangeiro, Unidades Técnicas e Brigadas de Construção ou Reabilitação de Infra-estruturas.

Esta nova estrutura orgânica e funcional privilegia a melhoria da qualidade da gestão da empresa, que se torna mais leve, ágil, com acesso e disponibilidade das tecnologias de informação e comunicação aplicadas à gestão, facto que concorre positivamente para a melhor concretização do Plano de Negócios.

No quadro da sua reestruturação, o CFM alterou profundamente a sua missão e os seus objectivos programáticos. Após o concessionamento da actividade portuária e a totalidade da actividade ferroviária nos sistemas Centro e Norte, ao CFM cabe apenas a exploração dos terminais de combustíveis (em todos os portos), de cereais e de alumínio (no Porto de Maputo), bem como o sistema ferroviário do Sul, composto pelas linhas férreas de Ressano Garcia, Limpopo, Goba e Ramal de Salamanga, que, por decisão recente do Governo, sob recomendação do CFM, não serão objecto de concessão. #

CFM's Board of Directors recently approved a new organic and functional structure of the Company, which gives prominence to the horizontality, mobility and multi-disciplinary nature of functions. The functions, the lines of responsibility and the interface among them were defined, and the result was the structuring of the competences as well as the promotion of valences that are necessary for the fulfilment of our Business Plans.

CFM's new Organisational Structure consists of, besides the Statutory Bodies, the Board of Directors, three Regional Executive Directorates, namely CFM-South, CFM-Centre and CFM-North; four Directorates by Functions; 5 five Offices serving as support to the Board of Directors; the Board of Directors' General Secretariat; Commercial Representatives' Offices abroad; Technical Units and Construction/Infrastructure Rehabilitation Brigades.

This new structure stresses the improvement of the quality of the management of the Company. It is lighter and more flexible, with the availability of Information and Communications Technologies that are applicable to management, which is positive for the implementation of our Business Plan. Still within the context of its restructuring, CFM significantly altered its Mission and its programmatic Objectives. After the concessioning of the Port activity and the whole Railway activity in the Central and Northern Systems, CFM now has the responsibility of operating the Terminals for Fuel (in all the Ports), Grain and Aluminium (both in the Port of Maputo) as well as the Southern Railway System, consisting of the Ressano Garcia, Limpopo and Goba Railway Lines and the Salamanga Branch Line, all of which the Government, on CFM's proposal, has decided that they will not be concessioned. #



Reestruturação foi bem sucedida

The Company's restructuring has been successful

por/by Marcelo Mosse



The Institutional and Corporate Restructuring has clearly been a success and this is demonstrated by the positive results that have been obtained during the three Financial Years, during which the Company generated considerable operational profits. The economic and financial performance has been characterized by a more stringent management, diversification of the income, gradual decrease of costs, financial discipline and a strict control and consolidation of the budgets that are at the disposal of each of the Company's activity areas. Notwithstanding the persistence of some adversities and weaknesses, CFM is today a Company that is solid, consolidated and economically and financially feasible.

During these years of Restructuring, CFM has ceased to be an operator of the Ports of Maputo, Beira, Nacala and Quelimane and the Railways of the Central and Northern Systems, thus not obtaining a significant part of the income and profits as it used to in the past. In view of this, the Company has had to turn its attention to the Southern Railway System, especially towards the maximisation of the potential of the Ressano Garcia Railway Line as well as towards the various productive units that are still under its management. Each of these units constitutes a highly preferred Results Centre and these units are managed by qualified and competent members of the staff with an elevated sense of rigour and cost efficiency.

It must be recognised that the Company's current base of income is fixed more on the results of the rental of the concessions and less on the income from the operation of the Port and Railway Systems that are under

→ O Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial foi claramente um sucesso e isso reflecte-se nos resultados positivos alcançados nos três últimos exercícios económicos, em que a empresa alcançou lucros operacionais assinaláveis. O desempenho económico-financeiro passou por um maior rigor na gestão, diversificação de receitas, crescente redução dos custos, disciplina financeira e um exigente controlo e consolidação dos orçamentos postos à disposição de cada área de actividade da empresa. Hoje, apesar de algumas adversidades e fragilidades, o CFM é uma empresa sólida, consolidada, económica e financeiramente viável.

Ao longo dos anos de reestruturação, o CFM

deixou de ser operador dos portos de Maputo, Beira e Nacala e das linhas férreas dos Sistemas Centro e Norte, perdendo uma parte significativa das receitas e dos lucros de outrora. Em face disso, a empresa virou a sua atenção para o Sistema Ferroviário do Sul, em particular para a maximização do potencial da Linha Férrea de Ressano Garcia, bem como para as várias unidades produtivas ainda sob sua gestão. Cada uma destas unidades constitui um centro de resultados por excelência e são dirigidas por quadros qualificados, competentes, com elevado sentido de rigor e de custo-eficiência. Deve-se reconhecer que a actual base de proveitos da empresa assenta cada vez mais no que resulta das rendas das concessões e

Conduzir um processo de reformas mantendo a empresa a funcionar foi um exercício complexo. Houve momentos de grande dificuldade, decorrentes de factores de natureza exógena e endógena, os quais exigiram dos gestores e dos trabalhadores em geral um grande esforço e abnegação, por forma a manter a estabilidade laboral, a segurança, o rigor e a eficiência necessárias à vida da empresa.

cada vez menos nos proveitos da operação dos sistemas ferro-portuários a cargo do CFM, como era tradicional, o que poderá determinar, a médio e longo prazo, para melhor ou para pior, um impacto económico-financeiro diferente.

O Programa de Reestruturação decorreu ao longo dos últimos nove anos, durante os quais o Conselho de Administração teve a dupla missão de reestruturar a empresa e de garantir a sua gestão quotidiana. Conduzir um processo de reformas mantendo a empresa a funcionar foi um exercício extremamente complexo. Houve momentos de grande dificuldade, decorrentes de factores de natureza exógena e endógena, os quais exigiram dos gestores e dos trabalhadores em geral um grande esforço e abnegação, por forma a manter a estabilidade laboral, a segurança, o rigor e a eficiência necessárias à vida da empresa. Deste modo, contornaram-se as adversidades, os obstáculos e as ameaças que se pudessem impor e destruir esta centenária instituição.

Por isso, a empresa tem vindo a adoptar e a implementar, de forma sistemática, uma gestão orçamental e uma disciplina financeira rigorosa, bem como medidas de contenção e de austeridade relativamente às restantes componentes da sua estrutura de custos.

A trajectória que conduziu à actual fase de reestruturação do CFM foi despoletada pela necessidade de tornar os Portos e os Caminhos de Ferro de Moçambique uma empresa altamente rentável, sustentável, financeiramente viável e provedora de serviços de qualidade e à altura das exigências do mercado nacional e internacional.

Com efeito, no início dos anos 90, como parte da estratégia adoptada pelo Governo de Moçambique, foram concessionados à gestão privada os terminais de Contentores, Açúcar, Citrinos e de Carvão, no Porto de Maputo. Dependendo, particularmente do volume de investimentos neles envolvidos, estes terminais foram concessionados por períodos que variam entre 15 e 25 anos. #

CFM management, as has always been the case, which might determine in the mid and long term the economic and financial impact, whether for good or bad.

The Restructuring Programme was implemented during the course of the last nine years, during which the Board of Directors had the double mission of restructuring the Company and, at the same time, had to secure its daily management. To direct a Reform Process while keeping the Company operational was an extremely complex exercise. There were moments of great difficulties given the prevalence of exogenous and endogenous factors which demanded of the managers and employees in general a considerable effort and sacrifice so as to maintain labourial stability, security, rigour and efficiency that are essential to the Company's existence, thus avoiding the adversities, obstacles and threats which could easily have destroyed this Century-old Institution.

Nevertheless, today, the Company has been adopting and implementing in a systematic manner, a budgetary management and a rigorous financial discipline as well measures of contention and austerity in relation with the other components of its cost structure.

The trajectory which the current phase of CFM's Re-structuring was motivated by the need to transform CFM into a Company that is highly profitable, financially sustainable and a provider of high-quality services and that correspond to the demands of the national and international markets.

To this end, during the early 90's and as part of the strategy that had been adopted by the Government, the Container, Sugar, Fruit, and Coal Terminals in the Port of Maputo were concessioned to private management. Depending, especially, on the volume of investments involved, these Terminals have been concessioned for periods ranging from 15 to 25 years. #



Mathews Phosa, Presidente do MCLI e da Câmara de Comércio e Indústria da África do Sul, fala sobre o Corredor de Maputo.

Defenitivamente, o mercado existe. Só precisa de ser explorado!

Interview with Mathews Phosa

The market is definitely there and it must be exploited!

por/by António Libombo e Júlio Manjate

→ *O Corredor de Maputo é a face visível da cooperação política, económica e social entre Moçambique e a África do Sul, e em torno da qual gravita o conceito de crescimento global à luz dos pressupostos da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC). A Maputo Corridor Logistic Initiative (MCLI) é apenas um dos parceiros que constroem a história deste importante eixo rodoviário, o qual concentra a atenção de notáveis figuras e personalidades da região.*

Mathews Phosa, que já foi Premier da província sul-africana de Mpumalanga, é hoje empresário e presidente da MCLI e das Câmaras de Comércio e Indústria da RAS. Entrevistado pelo "Xitimela", Phosa abre-se para uma conversa franca e cheia de convicções. E ostenta o seu ponto de vista sobre o futuro que o Corredor de Maputo reserva para toda a região.

Durante o ano de 2006, o Corredor de Maputo deu mostras de progressos significativos na sua prestação, nomeadamente com a extensão do horário de funcionamento da fronteira comercial, o cometimento com a instalação da chamada fronteira única, a cooperação entre os CFM e a Spoornet, a reabilitação e estabilização da linha férrea, e o aumento das ligações marítimas directas com o Porto de Maputo, entre outros indicadores.

XITIMELA (X) - Que cenário se pode desenhar sobre o desenvolvimento do Corredor de Maputo, olhando para trás e vendo o notável desempenho que teve em 2006?

MATHEWS PHOSA (MP) - O mais importante desenvolvimento que se notou ao longo do último ano é, depois da reabilitação da linha férrea, a seriedade com que Moçambique e a África do Sul deram seguimento ao plano de instalação de uma fronteira única no posto de Lebombo/Ressano Garcia. Por isso, os progressos alcançados relativamente à edificação de infra-estruturas físicas e à concepção de um quadro legal para o empreendimento são aspectos encorajadores.

A morosidade e a ineficiência que por vezes se experimentam no posto fronteiriço

são talvez o maior problema que encarece o Corredor. E isto não se aplica apenas aos transportadores de carga através do Corredor, mas também aos turistas e ao tráfego de passageiros em geral. É um imperativo que estas questões sejam atendidas para assegurar que o Corredor de Maputo se torne competitivo, eficiente e de fácil uso. É essencial que as autoridades caminhem rumo a uma situação em que a fronteira funcione 24 horas por dia.

A Maputo Corridor Logistic Initiative (MCLI) concebeu uma plataforma multi-lateral que permite a participação de 85 representantes do sector privado de Moçambique, África do Sul e Suazilândia, em pequenos e médios negócios, em áreas como as finanças, o transporte rodoviário e ferroviário, a navegação, os portos e terminais, os agentes transitários, os fornecedores de serviços logísticos, a banca, as consultorias e a governação.

A importância deste Corredor no âmbito do Mundial de Futebol, em 2010, na África do Sul, não deve ser subestimada. Com Moçambique, e possivelmente a Suazilândia, agindo por forma a interessar algumas selecções de países falantes da Língua Portuguesa participantes no Mundial, o turismo e o tráfego de passageiros será enorme e é fundamental que as infra-estruturas e os serviços estejam lá e em condições antes do evento ter início.

Com a infra-estrutura ferroviária assegurada, o passo seguinte será o de prover um serviço de passageiros eficiente ao longo do Corredor.

Outro aspecto positivo diz respeito aos doze projectos de desenvolvimento e de expansão do Porto de Maputo, totalizando 273 milhões de dólares. Durante os próximos três anos, proceder-se-á à construção de um terminal de automóveis, de granito, de fertilizantes e de citrinos, bem como à expansão do terminal de carvão, de citrinos e de contentores, à construção de armazéns e de outras facilidades para receber navios de grande calado.

O impacto económico destes 12 projectos será o incremento do tráfego de carga em mais 11,450 mil toneladas, a realização de 56700 viagens por estrada, 9,4 milhões de dólares adicionais de isenções, 11 milhões

→ *The Maputo Corridor is the visible face of the political, economic and social co-operation that exists between Moçambique and South Africa and around which the concept of global growth in the light of SADC's assumptions gravitate. The Maputo Corridor Logistics Initiative (MCLI) is only one of the Partners that are designing the history of this important road and railway axis and which brings together the Region's most notable figures and personalities.*

Mathews Phosa, was at some stage the Premier of the South African Province of Mpumalanga and is today the Chairman of the Chambers of Commerce and Industries (CHAMSA) and of MCLI as well as being a Businessman. Interviewed by "Xitimela", Phosa opens up in a frank manner and full of convictions. He presents his viewpoint regarding the future which the Maputo Corridor offers to the Region.

During the year 2006, the Maputo Corridor's performance reflected significant progress, namely in the extension of the hours at the Border (for commercial purposes), the decision to establish a common Border, the co-operation between CFM and Spoornet, the rehabilitation and upgrading of the Railway Line, the increase in the number of navigation lines calling at the Port of Maputo, among other successes.

Xitimela (X) - Taking into account the Corridor's remarkable performance during 2006, what are this year's perspectives with regard to new developments?

Mathews Phosa (MP) - The single most important development during this year after the rehabilitation of the rail line and very good co-operation between CFM and Spoornet has been the seriousness with which both countries of Mozambique and South Africa have tackled the planned one stop border post at the Lebombo/Ressano Garcia border post. The progress made with regard to the processes for the planning of physical infrastructure and the drafting of the legal frameworks for the facility are very encouraging indeed... The delays and inefficiencies experienced at the border post are the single most expensive factor on the corridor. This does not only apply to freight and cargo users on the corridor, but to tourist and passenger traffic and it is imperative that

de dólares em concessões ao Estado, 450 novos postos de trabalho, correspondente a USD 1755 milhões e 1800 empregos indirectos, o que corresponde a USD 4,680 milhões por ano.

Outro projecto de relevo é o do *pipeline* que transportará combustíveis do Porto da Matola para Nelspruit, num investimento orçado em quatro biliões de Randes, que vai trazer avultados benefícios para a região em geral.

(X) - A visão do MCLI é a de promover um serviço integrado ao nível da região, para tornar o Corredor de Maputo na primeira opção dos importadores e exportadores do *hinterland*. Qual a reacção do mercado relativamente a estes esforços e quais os aspectos positivos que precisam de ser explorados, considerando a competição imposta por outros Corredores da Região?

(M.P.) - Onde quer que o MCLI esteja representado, chegou até nós informações sobre um grande interesse relativamente a este Corredor. Desde a concessão do Porto de Maputo, em meados de 2003, foram alcançados sucessos na ampliação da infra-estrutura e no aumento do número de clientes e de navios que usam o porto. Actualmente, está em expansão o terminal de ferro-crómio, que atingiu a capacidade máxima em apenas três anos. A distância é um custo. O rico *hinterland* e a localização de Maputo em relação a Gauteng continuam a representar uma vantagem competitiva. Há potencial para o movimento de granito, contentores, crómio, ferro-crómio, aço, carvão, magnetite, madeira, açúcar, citrinos e fosfato de pedra provenientes do interior, sendo que o potencial de mercado excede os 12 milhões de toneladas. Como MCLI olhamos para quatro componentes fundamentais, nomeadamente a estrada, a linha férrea, a fronteira e o porto, os quais têm vindo a progredir a bom ritmo.

(X) - Na sua qualidade de Presidente da Câmara de Comércio e Indústria da África do Sul (CHAMSA), como vê o interesse dos homens de ne-

gocio sul-africanos pelo Corredor de Maputo e que passos deverão ser dados para estimular esse interesse?

(M.P.) - A África do Sul é actualmente o maior parceiro comercial de Moçambique e esse interesse está crescendo exponencialmente devido às oportunidades que o Corredor oferece. A facilitação do comércio nos corredores de transporte e de desenvolvimento é mais facilmente alcançada através de parcerias multi-laterais, com *stakeholders*, permitindo que tanto o sector público como o privado tenham oportunidade de participar.

Há oportunidades tremendas por explorar

(X) - Em Fevereiro de 2007 a MCLI organizou um 'road show', numa parceria com o CFM e a Spoornet, para promover o Corredor. Quais os resultados concretos desta iniciativa?

(M.P.) - Há resultados muito agradáveis provenientes desta iniciativa. Houve um aumento do tráfego para Maputo, embora as estatísticas mostrem que ainda há que alcançar os objectivos estabelecidos. Actualmente, o CFM movimenta trinta e dois comboios por semana, com uma meta de atingir os quarenta e nove. Em termos de carga, o CFM está a transportar mais magnetite, com doze a treze comboios por semana, e há tremendas oportunidades para explorar mais volumes deste minério. Com a produção de carvão actualmente fraca, só se fazem dez comboios por semana em vez dos vinte e três planeados. Ainda assim, o tráfego geral aumentou em oito a nove comboios por semana, acima dos sete estabelecidos como meta.

A frota de vagões aumentou para oitocentos e os maquinistas do CFM, em conjunto com os da Spoornet, beneficiaram de um treino conjunto.

Acreditamos que o CFM e a Spoornet precisam de continuar, por isso, a trabalhar juntos e, como o potencial está lá e é enorme, podem caminhar para uma situação em que mais volumes serão transportados através do Corredor. Definitivamente, o mercado está lá. Só precisa de ser explorado!

these inefficiencies are addressed in order to ensure that the Maputo corridor becomes competitive, efficient and user friendly. It is essential that the authorities move towards a border post that is open for 24hours....

Through MCLI, a multi-lateral platform has been established with significant support for the private sector with 110 members from a wide cross section from South Africa, Mozambique and Swaziland of both big business and small and medium businesses in the following sectors: Finance, Clearing and forwarding, Road Transport, Rail Transport, Shipping, Port and Terminals, Logistics Service Providers, Banking, IT, Consultants, Government and parastatals.

The importance of the corridor with regard to 2010 cannot be underestimated. With Mozambique and possibly Swaziland lobbying to act a possible base camps for Portuguese speaking teams, the traffic along the corridor will be significant. The implications for tourism and passenger traffic are enormous and it is essential that the infrastructure and services are in place before the event...

Rail infrastructure is getting in place, and an important element that will need to be addressed is through - passenger rail services along the corridor.

Other positive developments are the 12 investment projects, totalling \$273 million, with implementation over the next three years, include a new car, liquid bulk, fertilizer, citrus and granite terminals, as well as expansion to the coal, citrus and container terminals, warehouses and sheds and further dredging to handle post panamax size vessels. The economic impact of these 12 projects is an additional 11,45m tons of freight; 56,700 road trips; \$9.4M additional light dues; \$10M reclaimed port land; \$11M variable concession fees to the state; 450 new port jobs - \$1.755M and 1,800 indirect jobs - \$4.680M per annum... The other exciting new project is the petrol pipeline project which will see a petrol pipeline being built from Komatipoort to Nelspruit to move fuel from Matola to Nelspruit. The investment of R4billion in this project will bring considerable benefits to the region.

(X) - MCLI's motto is to promote an integrated service at the level of the Region so as to make the Maputo Corridor the first choice for the importers and exporters alike. What has

(X) - Além de investir na revitalização do Corredor, será necessário assegurar o desenvolvimento, em paralelo, das comunidades ao longo do eixo. Como é que a MCLI tem estado a lidar com esta situação e como avalia a colaboração dos Governos e das comunidades adjacentes ao Corredor?

(M.P.) - Não tenho a mínima dúvida de que a estrada foi um dos catalisadores mais importantes do crescimento de oportunidades económicas nas comunidades ao longo do Corredor. O desafio reside em assegurar que as comunidades marginalizadas e a chamada segunda economia possam beneficiar do seu desenvolvimento.

(X) - Olhando para as projecções de crescimento da carga escoada através do Corredor, haverá alguma ideia, por parte do MCLI, de investir ou promover um investimento no reforço da capacidade do Corredor, através da construção de mais linhas férreas ou de estradas de ligação aos novos centros produtivos que se vão criando como consequência do desenvolvimento regional?

(M.P.) - O Porto de Maputo tem conhecido um desenvolvimento significativo e um aumento do tráfego, de 3 milhões de toneladas em 1997 para 6,6 milhões de toneladas em 2006. A meta a alcançar é de 18 milhões de toneladas. Infelizmente, a linha férrea não está a operar em pleno. Porém, como resultado dos investimentos em curso, o CFM prevê transportar 9 milhões de toneladas até 2009 e 13 milhões até 2011. Existe uma excelente cooperação entre o CFM e a Spoornet.

(X) - Ao nível político, qual pensa que deverá ser o papel dos Governos de Moçambique e da África do Sul no reforço da capacidade do Corredor, uma vez que há outros a competir na região?

(M.P.) - O papel fundamental que os governos podem e deverão jogar é o de criar um ambiente capaz de facilitar ao máximo o crescimento económico. Promover a estabilidade e um ambiente seguro para os investidores. Estes factores podem assegurar maior competitividade e atrair mais investimentos para a região.

been the reaction of the market with regard to these efforts and which are the positive points that need to be explored so as to make this a reality, considering the competition resulting from the existence of other Corridors in the Region?

(M.P.) - Wherever MCLI is represented, we are impressed by the overwhelming levels of interest in the corridor. Considering that the Maputo Port Development Company (MPDC) took over the concession in the middle of 2003, a tremendous amount has been achieved in terms of the upgrading of infrastructure, the number of clients using the port and the number of shipping lines calling at Port Maputo... The port is currently expanding the Ferrochrome Terminal which has reached maximum capacity in a three year period....

Distance is cost and as such, the rich hinterland and the locality of Maputo in relation to Gauteng remains its competitive advantage. The potential exists for the movement of Granite, containers, Chrome, Ferrochrome stainless steel, coal, magnetite, timber, sugar, citrus and rock phosphate from this hinterland out of Maputo and the market potential for rail exceeds 12 million tonnes....

MCLI's focus on the 4 high level constraints of the road, rail, border and the port has seen considerable development in each of these areas...

(X) - In your capacity as Chairman of the Chambers of Commerce and Industries of South Africa (CHAMSA), how do you view the South African Businessmen's interest for the Maputo Corridor and what steps do you think should be taken to further stimulate this interest?

(M.P.) - South Africa is currently Mozambique's predominant trading partner and interest is growing exponentially in trade with Mozambique and in the opportunities on the Corridor. As I have just mentioned, there has been continuous focus by MCLI on the operational efficiencies on the corridor and MCLI continues to focus attention on the addressing of constraints. The fact that MCLI has 85 private sector members from three countries, from a cross section of economic sectors, is significant. The spirit of public private partnership in which MCLI has operated since its inception is key in ensuring that the full spectrum of corridor stakeholders are represented and that the interests of the private sector are ta-

ken on board. Trade facilitation on development and transport corridors is best achieved through a collective multi-lateral, multi stakeholder platform where both the public and the private sector have opportunities for inputs.

There are enormous opportunities to exploit

(X) - In February 2007, MCLI organised a road show, in conjunction with Mozambique Ports and Railways (CFM) and Spoornet, to promote the Corridor. What are the concrete results which can be noted today flowing from this initiative?

(MP) - There are some very pleasing results which have flowed from this initiative. There has been an increase in traffic to Maputo, although figures show that there is still some way to go to reach the targets of the two organisations. At present CFM runs 32 trains per week, with a goal of 49. In terms of commodities, CFM is running more magnetite with 12 to 13 trains per week and there are tremendous opportunities to exploit more volumes in this commodity. With coal production down at the moment, only 10 trains per week are running as opposed to the 23 planned. However, general traffic has increased to 8 or 9 trains per week which is just over the 7 planned. The wagon fleet has improved to 800 wagons and CFM drivers have, in conjunction with Spoornet, undergone training on air brake trains. The driver manual has also been translated into Portuguese and English which will greatly assist with the training programme implemented by the two organisations. We believe that both CFM and Spoornet need to continue to work together as there is huge potential to move far more volumes on the corridor. The market is definitely there and it must be exploited.

(X) - In addition to investing in the re-vitalisation of the Corridor, will it be necessary to ensure that it should function as a focal point around which the growth of the communities that are located along it, especially in the Mozambican Territory? In what way has the MCLI been dealing with this situation and how do you evaluate the potential collaboration given by the Governments and by the communities in question?

(M.P.) - I have no doubt in my mind that the road has been one of the most significant ca-



**A NOSSA
PRIORIDADE
NÚMERO 1 É A
SEGURANÇA NO
TRABALHO.**

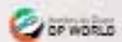


Tel: +258 21 429548

Fax: +258 21 305718

E-mail: mips@mipsmoz.com

www.mips.co.mz





Em Maio deste ano, a MCLI facilitou a realização da primeira reunião do Comité Multilateral de Transportes do Corredor. Foi um momento significativo para o alcance das metas de transporte na SADC. É vital que os Governos dos três países do Corredor, (Moçambique, Suazilândia e África do Sul) apoiem o estabelecimento desta estrutura.

(X) - Que cenário se pode esperar no Corredor de Maputo, face ao processo de integração regional, particularmente a abertura dos mercados?

(M.P.) - A integração regional está, essencialmente, relacionada com a cooperação económica. O investimento volumoso em infra-estruturas no Corredor, facilitou o interesse e aumentou o acesso ao interior. Existem três linhas principais que servem o Porto de Maputo, nomeadamente a Linha de Goba, para a Suazilândia; a Linha de Ressano Garcia que serve a África do Sul; e a Linha do Limpopo, para o Zimbabwe. Este facto sublinha o aspecto fundamental da integração regional, que é o fortalecimento da integração na região.... Como tal, a integração regional efectiva é a chave para o sucesso do Corredor de Maputo. Na realidade, a integração regional foi concebida como um meio de promover o desenvolvimento. Sem uma integração regional genuína, os mercados não se abrirão e o desenvolvimento económico nos três países não será uma realidade. #

talysts for growth and economic opportunities for the communities along the corridor. The challenge is always how to ensure that the marginalised communities and the second economy can benefit...

(X) - Looking at the estimates envisaging an increase in the traffic transported and handled through the Corridor, what is MCLI's plans regarding investing or promoting investments to increase the Corridor's capacity through the construction of more railway lines or roads to link the new production centres that are gradually appearing as a result of Regional Development?

(M.P.) - Our core drive at MCLI is to promote the optimisation of the design capacity of the current infrastructure on the corridor. However, while this is the case, we are seeing significant and ongoing investment on the corridor. TRAC has already invested some R2billion on the road infrastructure to date, and is committed to at least another R3billion over the next 25 years. This includes continuous adding of lanes and resurfacing, the building of the Nelspruit ring road, moving of the Machado Toll Plaza, testing the vitas camera system, testing dedicated toll lanes at the Maputo Toll Plaza and electronic toll collection which will, amongst others, be considered in future. The Port of Maputo has also seen considerable development and an increase in tonnages moving through the port from 3 million tons in 1997 to 6,6 million tons in 2006, with a target of 18 million tons.

The rail is currently not running at full capacity and CFM targets are to move 9million tons by 2009 and 13 million tons by 2011. There is excellent cooperation between CFM and Spoornet...

(X)- At the political level, what do you think should be the role of the Governments of Mozambique and South Africa in this endeavour to reinforce the Corridor's capacity since there are other competing Corridors in the SADC Region?

(M.P.) - The key role which governments can and should play is to create an enabling environment for maximum economic growth, and to provide a stable, secure environment with a measure of predictability for investors. These factors will ensure a competitive environment for growth and will attract new investment to the region.

MCLI facilitated the first multilateral multi stakeholder corridor transport committee meeting in May 2007. This is a significant move towards achieving SADC transport goals and it is vital that the governments of the three corridor countries of Mozambique, Swaziland and South Africa support the establishment of this structure to ensure that the corridor remains on the government radar as a key economic growth priority, and to ensure that the corridor remains competitive.

(X) - What is the scenario that you foresee with respect to the Maputo Corridor in view of the process for Regional Integration, especially with regard to the opening of markets?

(M.P.) - Regional integration is essentially all about economic cooperation. The massive investment in infrastructure on the corridor such as the rehabilitation of the rail, the investment in the Port of Maputo and the building of the road, have facilitated increased interest in Maputo as a key port for the landlocked regions adjacent to Mozambique. There are three key lines feeding into this Port, namely the Goba line from Swaziland, the Gauteng to Maputo line and the line from Zimbabwe. This underlines the key issue of regional integration, which is the strengthening of trade integration in the region, the creation of an enabling environment for business to grow and develop, and to develop infrastructure programmes to support economic growth and regional integration. In fact, regional integration has been described as a means of promoting development through greater efficiency, and a process to support economic growth strategies, social equality and democratisation. As such, true regional integration is key to the success of the Maputo Corridor. There is no aspect of the operation of the corridor that can be retained exclusively in one of the corridor countries. In as much as the corridor forms part of the life blood of the three corridor countries, and must be integrated in terms of economic development policy and strategy, there is a bigger picture. The Maputo Development Corridor must be seen in the context of a key growth corridor within SADC and as such, part of a corridor that forms a continuous coast to coast transport and development corridor on the continent. Without genuine regional integration, markets will not open and economic development in the three countries will lose out. #

dizolá

na maior cobertura

0000



Os 2500KM de estrada que ligam Maputo a Pemba, já estão totalmente cobertos pelo mcel. Agora já pode viajar descansado, fazer chamadas de emergência sempre que precisar, fechar negócios pelo caminho e manter-se sempre em contacto com familiares e amigos. Só quem é realmente moçambicano sabe como é importante estar em tantos lugares no País.

**De Maputo ao Rovuma
estamos sempre juntos.**

mcel
estamos juntos

Investir na Linha de Ressano Garcia para usar as suas potencialidades

O regresso do gigante

Investing in the Ressano Garcia Railway Line is to make use of its potentialities

The return of the giant

por/by Júlio Manjate



O transporte de carga na linha férrea de Ressano Garcia vai atingir 9 milhões de toneladas por ano a partir de 2009. Será um dos frutos da evolução alicerçada no desejo manifestado pelos Governos de Moçambique e da África do Sul de incrementarem o comércio bilateral entre os dois países.

Como resultado de uma aposta na reabilitação e estabilização da linha, num investimento orçado em 20 milhões de dólares norte-americanos, a capacidade da ferrovia vai evoluir de 4 milhões de toneladas por ano, em 2007, para 7 milhões de toneladas até finais de 2008. O gigante está de volta.

Sistema Ferroviário do Sul de Moçambique vai ter nova roupagem

Do conjunto de obras cobertas por este investimento destacam-se intervenções no chamado nó ferroviário da Machava, a reposição da capacidade produtiva da fábrica de travessas de betão do Umbelúzi, a renovação das estações ferroviárias e a reabilitação da Linha Maputo/Ressano Garcia, numa extensão de 88 quilómetros, conferindo-lhe uma capacidade de 20 toneladas por eixo. O programa de renovação das linhas férreas do sistema ferroviário do sul inclui também obras na linha de Goba, no ramal de Salamanga e nos acessos ao recinto do Porto de Maputo.

Com o objectivo de conferir maior segurança no transporte de cargas e do próprio equipamento, foi igualmente priorizada a construção de uma vedação eléctrica numa extensão de aproximadamente 6 Kms, desde a Estação Central até à Estação do Infulene. Esta acção visa isolar o perímetro do recinto ferro-portuário dos aglomerados residenciais erguidos ao longo daquele percurso, de onde eram engendradas incursões que resultavam não só na vandalização do material circulante estacionado no recinto, como também na violação e sabotagem de mercadorias, algumas das quais em trânsito através do Porto de Maputo.

Ao nível da Estação da Machava, foram reabilitadas 14 linhas de manobras e reforçadas as linhas que dão acesso ao Porto da Matola, onde funcionam os terminais de carvão, de combustíveis, de alumínio e de cereais a granel.

Perfil da intervenção na Linha de Ressano Garcia

A intervenção na Linha Férrea de Ressano Garcia compreendeu uma primeira fase designada de estabilização, que consistiu na substituição de travessas, colocação de balastro, soldadura de juntas e reparação de algumas pontes, entre outras acções destinadas a dotar a linha de uma capacidade para receber comboios de 200 toneladas por eixo e reduzir para o mínimo o número de incidentes ferroviários.

Até Janeiro de 2006, havia uma incidência de sete ou mais descarrilamentos por semana ao longo daquela ferrovia, número que reduziu para apenas dois, de pequena monta, com tendência para atingir o nulo. No total, foram substituídas duas mil travessas de madeira e trinta e cinco mil de betão, 4,5 toneladas de carris, e reparados 53 aparelhos de mudança de via e respectivos jogos de travessas, bem como oito passagens de nível. Foram igualmente aplicados 80 mil metros cúbicos de balastro e executadas 930 juntas soldadas, conferindo homogeneidade à superfície dos carris. Com financiamento do Banco Mundial, foram investidos mais de 1,8 milhões de euros na compra de carris, importados de Itália.

Entre a Estação da Machava e o Cais de Minério da Matola, procedeu-se à reabilitação completa da via, que compreendeu a mudança do balastro, das travessas e dos próprios carris. Relativamente à linha de Ressano Garcia, foram atendidas algumas secções críticas previamente identificadas, a maioria das quais localizadas no troço entre Moamba e Ressano Garcia. Entre Ressano e Machava foram substituídas quatro agulhas completas e reparadas outras vinte e quatro, o que permite agora uma maior segurança no cruzamento dos comboios.

The transportation of cargo along the Ressano Garcia Railway Line will reach 9 million tons per annum as from 2009. This will be a consequence of the firm evolution of the desire expressed by the Governments of Moçambique and South Africa to increase bilateral trade between the two Countries.

As a result of the determination to rehabilitate and to stabilise the Line, at an estimated cost of US\$20 million, the Railway's capacity will increase from 4 million tons per year in 2007 to 7million by the end of 2008. The Giant has returned.

The CFM-South Port and Railway System will have a New Face

Of the works that are planned within the context of this investment, the most notable are the interventions to be undertaken in what is known as the Machava Axis, the upgrading of the production capacity of the Umbeluzi Concrete Sleeper Factory, the renovation of the Railway Stations and the rehabilitation of the 88 km Ressano Garcia Railway Line, increasing its capacity to 20 tons per axle. The Programme for the Rehabilitation of the CFM-South Railway Lines also includes the Goba Railway Line and the Salamanga Branch Line as well as the Lines giving access to the Port of Maputo.

So as to provide more security in the transportation of cargo and of the rolling stock itself, priority has been given to the electrical fencing along the line from the Central Station up to the Infulene Station, covering a distance of about 6 kms. The intention is to isolate the perimeter of the Port and Railway complex from the residential constructions that have gradually been cropping up along the line and from where acts of vandalism originate against both the rolling stock as well as the goods destined and coming from the Port of Maputo.

14 lines for shunting have been constructed in the Machava Station and the lines leading to the Port of Matola have been upgraded. It is in this Port where the Coal, Fuel, Aluminium and Grain Terminals are located.

Essencialmente, as intervenções realizadas ao longo da Linha de Ressano Garcia conferem à via uma robustez que lhe permite fazer face à concorrência imposta pelo transporte rodoviário, particularmente fortalecido pela prestação da auto-estrada Maputo/Witbank, mesmo considerando todas as vantagens comparativas que o transporte ferroviário apresenta, em termos de economia de escala. #

Nature of the Works on the Ressano Garcia Railway Line

The first phase of the intervention, designated as the Stabilisation Phase, along the Ressano Garcia Railway Line involved the substitution of the sleepers, placing of ballast, soldering of the joints and the repair of some of the bridges, among other actions whose aim was to permit the Line to be able to handle 200 ton per axle trains and to re-

duce to the minimum the number of railway accidents.

Until January 2006, on this Line, the average number of derailments per week was 7, a number that has considerably been reduced to an insignificant 2 with a tendency to go down to nil

On the whole, two thousand timber and thirty-five concrete sleepers and 4.5 tons of rails were replaced while 53 switches and

Joaquim Zucule, Director Executivo do CFM-Sul

CFM-Sul vai responder aos desafios da integração

→ O CFM-Sul estará equipado, até 2009, com meios humanos e materiais para operar com padrões de segurança reconhecidos internacionalmente, mercê dos investimentos actualmente em curso tanto na reabilitação das linhas como na formação do pessoal e na adequação de outras infra-estruturas que compõem a unidade. Outra acção preconizada, segundo o director executivo, é a reabilitação de 670 vagões, num projecto orçado em 31 milhões de dólares, a ser adjudicado a uma companhia estrangeira, além de um outro lote de 150 vagões actualmente em reparação nas Oficinas Gerais da empresa, em Maputo.

Na óptica dos CFM, a empresa estrangei-

ra que se vai ocupar da reabilitação dos 670 vagões deverá ter, além da necessária competência técnica, capacidade de mobilizar carga para ser transportada pelos vagões reabilitados, numa perspectiva de, a curto e médio prazos, se reaverem os 30 milhões de dólares que serão investidos na recuperação do material circulante.

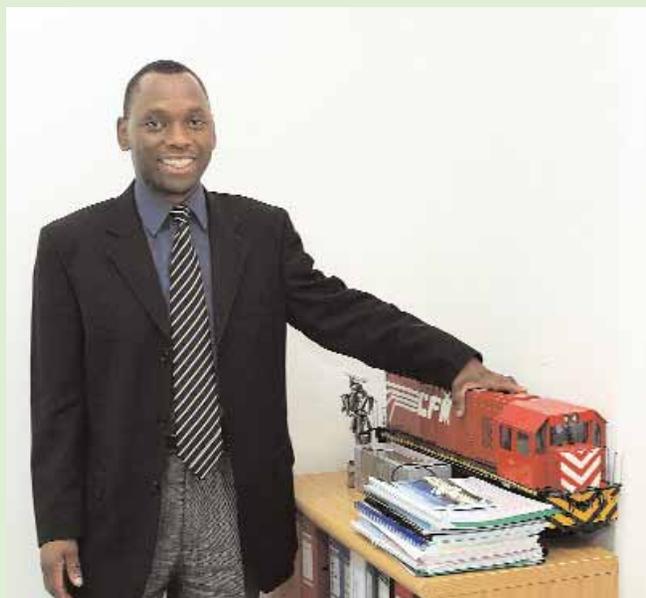
O objectivo, segundo Joaquim Zucule, é acabar com o gasto anual de cerca de 600 mil Randes em despesas com o aluguer de vagões aos caminhos de ferro sul africanos, Spoornet. No passado, o CFM-Sul teve uma frota de 2200 vagões a operar no sistema, a maioria dos quais foi sofrendo desgastes e danos quer devido à guerra quer por sabotagem feita por indivíduos que procuram retirar componentes para venda de suca-

ta. Actualmente, o CFM-Sul dispõe de 600 vagões a operar, o que quer dizer que há pelo menos 1600 unidades fora do sistema. O ideal, segundo Joaquim Zucule, seria ter pelo menos 2000 vagões em circulação, para fazer face à crescente demanda de transporte de carga, situação que poderá agravar-se com o incremento dos volumes de comércio no âmbito da integração regional.

Paralelamente, há também dois projectos de recuperação de locomotivas, o primeiro dos quais envolve um lote de 6 unidades a serem reparadas no país, com um investimento orçado em 2,8 milhões de dólares, e um segundo orçado em 31 milhões de dólares americanos, que comporta outras 45 locomotivas a serem recondiçio-

adas na África do Sul. Sobre o tráfego nas linhas do Sistema Sul, Joaquim Zucule disse que a Linha do Limpopo, recentemente reabilitada, está a operar muito abaixo da sua capacidade devido à difícil situação económica do Zimbabwe. Por exemplo, segundo o director executivo do CFM-Sul, aquela linha escoou, nos primeiros seis meses deste ano, 263 mil toneladas de carga diversa, que, apesar de marcar um crescimento em relação ao volume transportado em igual período de 2006, continua a não corresponder à sua capacidade.

“Agora fazemos uma média de um comboio por dia contra uma capacidade fixada em cinco comboios por dia. A média anual escoada por aquela ferrovia ronda as 600 mil toneladas mas a nossa expectativa é que, no futuro, a situação evolua para níveis de um milhão de toneladas. Há sinais que apontam para isso, como por exemplo o facto de o Zimbabwe estar a importar fertilizantes, o que prenuncia que poderemos ter muita carga agrícola nos próximos tempos a vir do Zimbabwe para o Porto de Maputo”, explica Joaquim Zucule. #



their respective set of sleepers and 8 level crossings were repaired. Similarly, 80 thousand cubic metres of ballast was placed and 930 joints were soldered, thus ensuring homogeneity on the surface of the rails.

More than ± 1.8 million were invested, with World Bank funding, in the purchase of rails from Italy.

The section between the Machava Station and the Mineral Wharf of the Port of Mato-

la was rehabilitated completely and this involved the replacement of the ballast, sleepers and rails.

Regarding the Ressano Garcia Railway Line per se, some of the most critical sections were repaired, especially those between Moamba and Ressano Garcia.

Four complete sets of switches were replaced and a further twenty-four were repaired and, today, there is more safety with

regard to the intersections.

Basically, the works undertaken along the Ressano Garcia Railway Line are aimed at guaranteeing that the Line has the capacity to meet the competition which road transport represents, especially aggravated by the existence of the Maputo/Witbank Highway despite the comparative advantages which railway transport offers in terms of economy of scales. #

Joaquim Zucule, CFM-South Executive Director

CFM-South will definitely be up to the challenges of integration

Until 2009, CFM-South will be equipped with material and staffed with human resources so that it can operate in accordance with internationally accepted safety standards, thanks to the investments that are currently underway both in the rehabilitation of the Railway Lines and upgrading of other infrastructures that constitute part of the Company as well as in the training of the staff. According to CFM-South Executive Director, Dr. Joaquim Zucule, another measure that is planned is the rehabilitation of 670 wagons at an estimated cost of US\$31 million, a Project that is to be awarded to a foreign company and a further 150 wagons that are already being rehabilitated in the Company's General Workshops in Maputo. CFM's perspective is that the foreign company that will rehabilitate the 670 wagons must, in addition to possessing the necessary technical know-how, have the capacity to mobilise traffic for the revamped wagons so that in the short and mid-terms, the investment of US\$30 million for the rehabilitation of the referred wagons can be recouped.

According to Zucule, the aim is to reduce, if not eliminate, the costs amounting to approximately ZAR600 million per annum resulting from wagon hire charges with Spornet, the South African Railways Company. In the past, CFM used to have a fleet of 2.200 wagons operating in the System, the majority of which deteriorated from wear and tear as well as others were damaged during the war and sabotage by people who would

steal some parts to be sold as scrap.

Currently, CFM-South is operating 600 wagons, which signifies that there are at least 1600 that are out of service. The ideal situation, according to Zucule, would be that at least 2000 should be circulating so as to satisfy the traffic demands, which may even get worse with the increase of trade within the context of Regional Integration.

On the other hand, there are also two Projects for the rehabilitation of locomotives, the first of which involves a lot of 6 to be repaired within the Country at an estimated cost of US\$2.8 million and the second, estimated at US\$31 million involving 45 locomotives which will be reconditioned in South Africa. Concerning traffic, Joaquim Zucule said that the Limpopo Railway Line, which has recently been rehabilitated, is operating far below its capacity due to the difficult economic situation in Zimbabwe. Giving as an example, he pointed out that during the first half of this year, 263 thousand tons of diverse traffic were transported through the Railway Line and that even though this represented an increase when compared to the same period of last year, this still did not come anywhere near the Line's capacity.

"Today, on average, we are running one train per day when the capacity is five. The average transported per year is 600 thousand tons and our view is that when the situation improves in the future, this will increase to 1 million tons. There are indications to this effect, such as the fact that Zimbabwe is importing fertilizer which signifies that we may have huge volumes of agricultural products from Zimbabwe to the Port of Maputo in the future," Zucule explained. #





A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P - CFM vai investir cerca de 4 milhões de dólares norte americanos na reparação e ampliação da capacidade de manuseamento do Terminal de Combustíveis da Matola, por forma a adequá-lo ao crescimento da procura local e regional.

→ Propriedade da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique e operado exclusivamente pelo pessoal afecto ao CFM-SUL, o Terminal de Combustíveis da Matola está equipado com quatro braços articulados de carga e descarga e com um sistema de condutas que encaminha os produtos para os depósitos de armazenamento das firmas gasoleiras localizadas a cerca de 1,6 metros de distância.

A intervenção proposta inclui a reparação dos sistemas defectivos por forma a repor a ope-

racionalidade e a permitir uma exploração do terminal com fiabilidade, segurança e eficiência, em estrito cumprimento dos regulamentos e recomendações internacionais.

Com efeito, será efectuada a revisão, reparação ou substituição de braços articulados, condutas e equipamentos associados, do sistema de alívio de pressões, dos mecanismos de prevenção e combate à corrosão. Serão também realizadas intervenções na infra-estrutura do cais, na rede de distribuição eléctrica e nos sistemas de iluminação.

Serão igualmente renovados, por completo, os sistemas de protecção e segurança, particularmente os de prevenção, detecção e combate a incêndios, contenção e mitigação da poluição marítima e controlo de acessos.

Nas actuais condições, o Terminal de Combustíveis da Matola tem capacidade para manusear um milhão de toneladas por ano, embora em 2006 a sua prestação não tenha ido

Mozambique Ports and Railways (CFM) will invest approximately US\$4 million tons in the repair and expansion of the handling capacity of the Matola Fuels Terminal so that it meets the Local and Regional demand. The Matola Fuels Terminal, owned by CFM and exclusively managed and operated by CFM-South personnel, is equipped with four articulated joints for loading and off-loading and a conduit system through which the products are piped to the storage tanks belonging to the Fuel Companies which are located about 1.600 metres away.

→ The proposed Project includes the repair of the defective systems so as to make them function once again and guarantee a reliable, safe and efficient operation in compliance with the Regula-

CFM redimensiona terminal de combustíveis

CFM expands the Fuels Terminal



além das 400 mil toneladas. Depois de concluído o projecto de ampliação, pretende-se que a capacidade do terminal atinja cinco milhões de toneladas de combustíveis por ano.

Paralelamente, o consórcio Petroline, que junta a empresa pública moçambicana PETROMOC e diversos parceiros seus, está a desenvolver um projecto que prevê a construção de uma nova conduta que liga o Terminal de Combustíveis da Matola às regiões de Mpumalanga e Witbank, com vista a minimizar o défice gerado pelo aumento dos níveis de consumo de derivados de petróleo naquele país vizinho.

A par das intervenções na cadeia logística global, estão igualmente previstas operações de dragagem do canal de acesso ao terminal, para permitir a entrada de navios até 80 mil toneladas, contra as cerca de 60 mil toneladas que actualmente fazem a capacidade do cais. #

tions and International Recommendations.

For the purpose, it is envisaged that the articulated joints, conduits and the associated equipment, the pressure system and the anti-corrosion system will be reviewed, repaired and substituted as well as the rehabilitation of the wharf infrastructure, the electricity distribution network and the lighting system.

Also, the protection and safety systems, especially the ones for the detection and fire-fighting, prevention and mitigation of maritime pollution and access control will be completely renewed.

In the present conditions, the Matola Fuels Terminal's handling capacity is 1 million tons per annum, though in 2006, it only handled 400 thousand tons. Upon the conclusion of the Expansion Project, the installed capacity will increa-

se to 5 million tons of fuel per annum. In line with the consortium Petroline, formed by Petromoc and partners is developing a project to erect a new Pipeline from the Matola Oil Terminal to the Mpumalanga and Witbank regions with a view to minimize the deficit originated by the increases in POL consumption in the above mentioned regions.

Parallel to these actions in the global logistics chain, the dredging of the access channel to the Terminal is planned so as to allow the entry of 80.000 dead weight tonnage compared to the existing limit of 60.000 dead weight tonnage. #

Adelino Mesquita, Director Executivo da Brigada de Reconstrução da Linha de Sena, faz uma radiografia do projecto

Exploração de carvão impõe novos investimentos

Adelino Mesquita, Executive Director of the Brigade for the Reconstruction of the Sena Railway Line, makes a review of the project

The mining of coal demands that new investments be made

por/by António Libombo e Júlio Manjate



→ A Linha Férrea de Sena vai exigir investimentos adicionais que poderão atingir os 200 milhões de dólares americanos para acomodar um tráfego superior a 15 milhões de toneladas de carvão por ano, provenientes das minas de Moatize, em Tete, para o Porto da Beira. Depois de concluídas as obras actualmente em curso, com um investimento estimado de 175 milhões de dólares, a Linha de Sena terá uma capacidade instalada de seis milhões de toneladas de carga por ano, segundo projecções de Adelino Mesquita, director executivo da Brigada de Reconstrução daquela ferrovia.

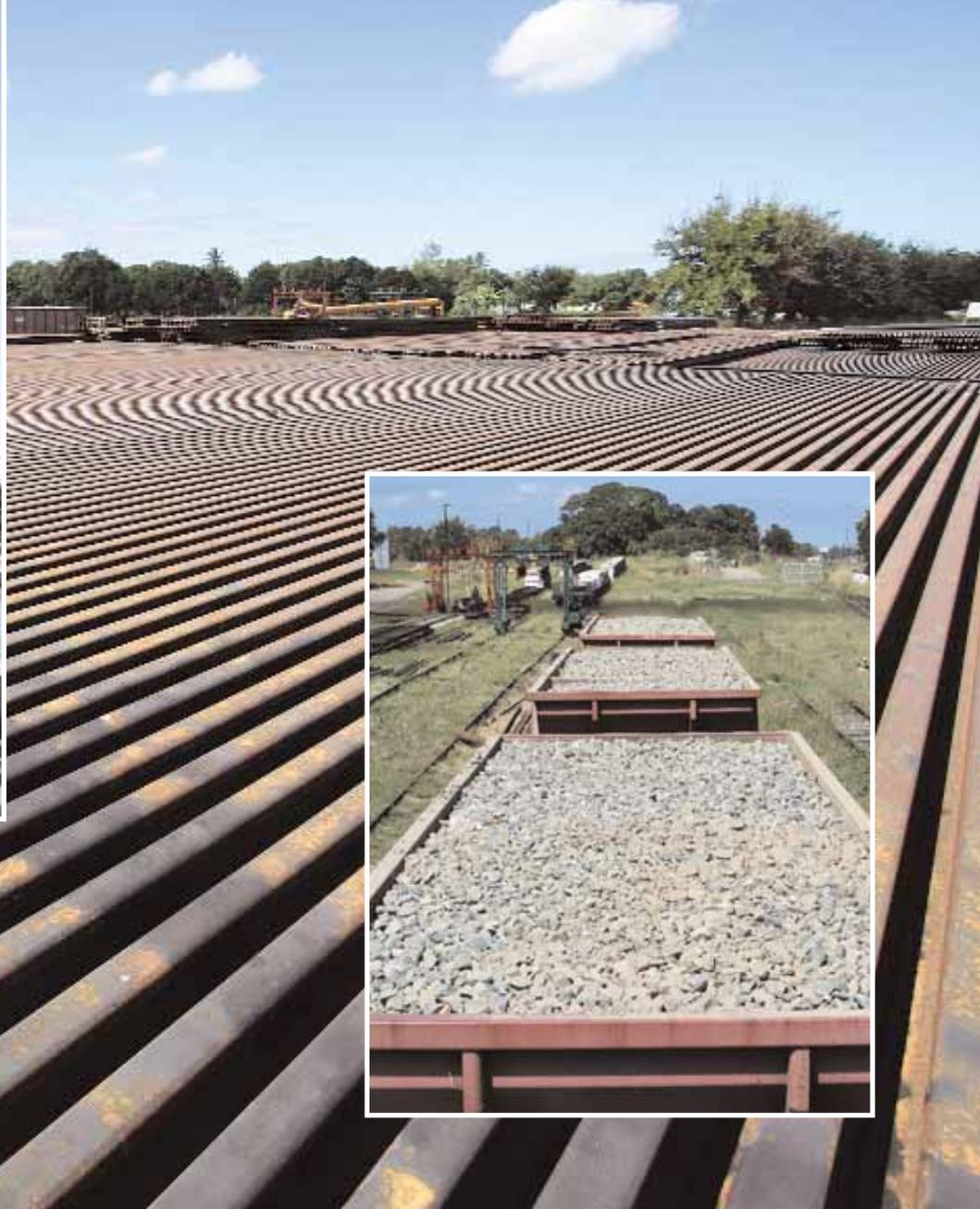
A Companhia de Caminhos de Ferro da Beira (CCFB) prevê, sem contar com o carvão de Moatize, um fluxo de carga na ordem dos 1,5 milhões de toneladas por ano, volume

que deverá crescer à medida que novos projectos forem florescendo como resultado da operação daquela via.

Tendo em consideração que o carvão deverá ser escoado através da linha de Sena até ao Porto da Beira, Adelino Mesquita aponta como necessárias intervenções adicionais no aumento do comprimento das linhas de cruzamento de comboios, nas estações, em sistemas adequados de sinalização e comunicações e no reforço de alguns pontos da ferrovia e na programação da troca antecipada dos carris de 40kg/metro, tudo para permitir que, tanto os cerca de 10 a 15 milhões de toneladas de carvão por ano como os restantes volumes projectados, sejam transportados com a necessária segurança e eficácia.

→ Additional investments - which may add up to US\$200 million - will be necessary for the Sena Railway Line to be able to cater for coal traffic from Moatize in the Tete Province to the Port of Beira that is more than 15 million tons per annum. According to Adelino Mesquita, Executive Director of the Brigade for the Reconstruction of the Sena Railway Line, upon the termination of the ongoing rehabilitation works, valued at US\$175 million, terminate, the Sena Railway Line's installed capacity will be 6 million tons per annum.

The Beira Railways Company (CCFB) forecasts that, without taking into account the coal from Moatize, a traffic flow of 1.5 million tons per annum, a tonnage that should increase as new projects are implemen-



Outra intervenção, segundo Adelino Mesquita, terá que ocorrer no Porto da Beira, onde deverá ser construído um novo terminal de carvão, com capacidade adequada para dar vazão à procura, assim como a dragagem do canal de acesso para permitir a entrada de navios de grande tonelagem.

Relativamente ao estado das obras de reconstrução da via, Adelino Mesquita confirma alguns problemas com a produção de balastro, devido à qualidade da pedra disponível nas pedreiras identificadas para alimentar o projecto ao longo da Linha de Machipanda, nas Províncias de Manica e Sofala.

Esta situação será superada assim que a reconstrução da via atingir a estação de Mutarara, pois passar-se-á a utilizar o balastro

ted as a result of the operation of the Railway Line

Considering that the coal will be transported through the Sena Railway Line to the Port of Beira, Adelino Mesquita pointed out that additional interventions will be necessary to increase the length of exchange lines at the train crossings, Stations in adequate signalling and communications systems and reinforcing some parts of the Railway Line and the scheduling of the timely substitution of the 40kg/metre rails so that the projected 10 to 15 million tons/year of coal as well as the other envisaged traffic can be transported with the necessary safety and efficiency.

Mesquita further adds that another intervention will have to be undertaken in the

Port of Beira where a new Coal Terminal will have to be constructed having the adequate capacity to satisfy the demand as well as the dredging of the access channel to allow the entry of large vessels.

With regards to the progress of the reconstruction works of the Railway Line, Mesquita said there was a problem with the production of ballast due to the quality of the rocks that are available at the Quarries along the Machipanda Railway Line in the Provinces of Manica and Sofala which have been identified to supply the Project.

This situation will cease to be a problem once the reconstruction works reach the Mutarara Station since from then onwards, ballast from the Mutarara Quarry in the Tete Province will be used. Until then, ba-



da pedra de Mutarara, na província de Tete. Até lá, a provisão de balastro vai sendo assegurada pelas pedreiras de Xiluvo, Nhamatanda e Matsinho.

A Fábrica de Travessas de Betão do Dondo, segundo Adelino Mesquita, está a laborar em pleno, tendo o empreiteiro alcançado uma média de produção de 800 unidades por dia, com expectativa de subir para as 1000 a 1100 travessas por dia, por forma a garantir o fornecimento exigido pelo ritmo das obras.

“Enquanto isso, está já em montagem a segunda Fábrica de Travessas de Betão, em Sena, na margem sul do Zambeze, com previsão de início de operação para meados de Setembro do corrente ano. É uma fábrica construída de raiz, com uma capacidade inicial inferior à da fábrica do Dondo. No en-

tanto, quando a montagem da ferrovia alcançar Sena, todo o equipamento que constitui a Fábrica do Dondo será transferido para lá, aumentando a capacidade desta unidade”, explica o director.

A 30 de Junho último, a montagem da linha principal atingiu a Estação de Muanza, prosseguindo agora os trabalhos em direcção a Inhaminga e Inhamitanga. Paralelamente, a construção do ramal de Marromeu encontra-se a cerca de 30 quilómetros da vila com o mesmo nome, registando algumas dificuldades no fornecimento de travessas metálicas. Com vista a reverter a situação, a CCFB está em negociações com um fornecedor sul africano.

“Para acelerar a reconstrução, o empreiteiro contratou vários sub-empregados que vão

last will continue to be supplied by the Xiluvo, Nhamatanda and Matsinho Quarries. According to Mesquita, the Concrete Sleeper Factory in Dondo is fully operational with the Contractor producing an average of 800 units per day and is expected to increase this to between 1000 and 1100 units per day so as to guarantee supplies as the rhythm of the works increases

“Meanwhile, the second Concrete Sleeper Factory in Sena on the southern margin of the Zambeze River is already being installed and is expected to begin operations towards the middle of September of the current year. It is a basic factory with a capacity that is less than that of the Dondo Factory. However, once the works reach Sena, all the equipment in the Dondo Factory



realizando os trabalhos de preparação, nomeadamente a desmontagem da linha férrea, a depuração do balastro, e a preparação da plataforma, entre outras intervenções que vão permitir que a montagem da nova linha seja acelerada.

Relativamente ao impacto sócio-económico imediato, há a referir que estão empregues no projecto cerca de 2500 trabalhadores nacionais, o que contribui para o aumento do poder de compra de milhares de famílias. Note-se também que pelo facto de se estar a desencravar o Vale do Zambeze, vários potenciais operadores nas áreas do açúcar, algodão, turismo e outros, estão agora a discutir com o Governo e com a CCFB a instalação de vários empreendimentos ao longo da zona de influência desta Linha. #

will be transferred to the Sena Factory and thus the latter's production capacity will increase," Mesquita explained.

On June last, the works reached the Muanza Station and they are now advancing towards Inhaminga and Inhamitanga. In parallel, the construction of the Marromeu Branch Line is about 30 kms from the Marromeu Village despite some difficulties that are being experienced in the supply of metallic sleepers. In an effort to try and overcome this situation, CCFB is currently involved in negotiations with a supplier from South Africa.

In order to accelerate the reconstruction, the Contractor has contracted various subcontractors who are executing preparatory tasks, namely, the dismantling of the rails,

removal of the ballast and preparation of the platform, among other tasks, in order to accelerate the mounting of the new railway line.

In relation with the immediate socio-economic impact, it must be pointed out that 2.500 Mozambican workers are employed in the Project, which signifies that the buying power of thousands of families has been increased. Reference must also be made to the fact that various potential operators in the areas of cotton, sugar, tourism and others along the Zambeze Valley are being stimulated and are now discussing with the Government and CCFB with the aim of installing various businesses along the Railway Line's zone of influence", he concluded. #

Porto de Quelimane Renovação termina em 2007

The Port of Quelimane
Renovation to be completed this year

por/by Júlio Manjate



O Porto de Quelimane estará reabilitado e renovado até finais deste ano, com a conclusão prevista de um projecto orçado em 14 milhões de dólares norte americanos financiados pelo Governo da Alemanha, através do banco KFW, e pelo CFM.

→ Iniciadas em 2006 sob a responsabilidade da CMC África Austral, as obras consistem na renovação das infra e super-estruturas do cais, tabuleiro, pavimentos, sistemas de drenagem, abastecimento de água e electricidade, armazéns, escritórios e vedação de todo o perímetro do porto. O projecto inclui ainda a aquisição de uma grua móvel de grande porte a ser utilizada no manuseamento de carga no Porto.

A gestão daquele estratégico Porto foi confiada ao parceiro privado Cornelder Quelimane, em Julho de 2004, ao abrigo de um acordo de concessão válido por 25 anos.

Com uma vocação de serviço de cabotagem, o Porto de Quelimane detém potencial para efectuar o escoamento do tráfego proveniente do interior da província da Zambézia, onde se faz exploração da madeira em regiões como Lugela, tabaco e milho em Milange, entre outros que presentemente são escoados via Porto de Nacala. A importância estratégica do Porto de Quelimane ganha maior relevo com a almejada reabilitação e entrada em funcionamento da fábrica açucareira de Luabo. #

The Port of Quelimane is currently being rehabilitated and renovated, at an estimated cost of US\$14 million and financed by the Government of Germany through the KFW Bank and the process is expected to be completed by the end of this year.

The works which began in 2006, with CMC Africa being the Contractor, consist of the renovation of the infra- and superstructures of the wharf, platforms, pavements, drainage system, water and electricity supply systems, sheds, offices and the whole fencing of the Port's perimeter. The Project also includes the acquisition of a mobile crane to be used for the handling of cargo in the Port.

The management of this strategic Port was awarded to Cornelder de Quelimane in July 2004 through an Agreement that is valid for 25 years.

Having the function of primarily rendering cabotage services, the Port of Quelimane has the potential to handle the products that originate from the interior of the Zambézia Province, and not only, such as timber from the Regions like Lugela, tobacco and maize from Milange and others which currently are being shipped through the Port of Nacala. The strategic importance of the Port of Quelimane becomes even more relevant with the long-awaited rehabilitation and functioning of the Luabo Sugar Mill. #

***Não fique
a ver a banda
passar.***

Mude-se já, TDM BandaLarga

Assine a internet mais rápida do mercado.

USE O FIXO
É SEMPRE MAIS
BARATO

www.tdm.mz



Protocolo Comercial da SADC

Optimizando desafios e estratégias

SADC Protocol on Trade
Examining the challenges and strategies

→Moçambique foi um dos primeiros Estados a promulgar todos os instrumentos necessários à implementação do Protocolo Comercial da SADC, tendo ratificado o mesmo em Dezembro de 1999 e iniciado a sua execução em Setembro de 2001. Sendo parte do processo regional de integração, o país deve tirar partido da sua situação geográfica privilegiada (uma porta de entrada e de saída ideal para os produtos que circulam na região) das suas potencialidades em recursos naturais inexploradas, e de outras vantagens comparativas e competitivas que possui, de modo a tirar benefícios do acesso ao mercado regional estimado em cerca de 230 milhões de consumidores, dos quais 19 milhões são moçambicanos.

A procura efectiva no país é, no entanto, baixa devido ao fraco poder de compra da população. Mas Moçambique tem uma abundante força de trabalho e um potencial enorme de crescimento, embora se encontre entre os países mais pobres do mundo.

Sendo assim, mostra-se necessário, entre outros aspectos, o desenvolvimento de uma

agricultura forte e da indústria e a criação de uma área de turismo bastante atractiva, reforçando assim a posição do País no mercado regional.

De recordar que o primeiro objectivo deste protocolo é o de fomentar a liberalização do comércio intra-regional em matéria de bens e serviços, na base de acordos comerciais justos, equilibrados e de benefício mútuo, complementados por protocolos noutras áreas.

Visa, igualmente, garantir uma produção eficaz dentro da SADC, que reflecta as actuais e potenciais vantagens comparativas dos seus membros, bem como contribuir para a melhoria de um ambiente favorável ao investimento nacional e estrangeiro.

Finalmente, preconiza-se no referido documento, o incremento do desenvolvimento económico, a diversificação e industrialização da região, bem como o estabelecimento de uma Zona de Comércio Livre (ZCL) na região da SADC.

Dados oficiais de 2004 indicam que a produção nacional encontra-se na sétima po-

→Moçambique is one of the first Countries to promulgate all the instruments that are necessary for the implementation of the SADC Protocol on Trade, having ratified the latter in December 1999 and initiating its implementation in September 2001. Being part of the Regional Integration Process, the Country has to take advantage of its privileged geographical location - a gateway for the products that circulate in the Region - of its potential in the not yet exploited natural resources and other comparative and competitive advantages which it has to reap so as to benefits of accessing the Region's market, which is estimated to have about 230 million consumers and 19 million of whom are Mozambicans.

Meanwhile, the real demand in the Country is low due to the weak buying power of the population. But, Moçambique has an abundant labour force and an enormous growth potential even though it is one of the poorest Countries in the world.

This being so, it becomes apparent that, among other things, the development of a



sição ao nível da SADC, com 5,933 milhões de dólares americanos, e que representa cerca de dois por cento da produção da região. É preciso, porém, considerar a contribuição dos grandes projectos, cujos rendimentos não se reflectem significativamente na capacidade de despesa pública e dos consumidores nacionais. O produto per capita é de 313 dólares americanos e ocupa a décima primeira posição na região. O produto per capita regional é de 1251 dólares americanos. A economia nacional ocupou, pelo menos até 2004, a segunda posição em termos de crescimento, após a angolana. A dívida externa é das mais altas da região, logo a seguir à da África do Sul. De uma forma geral, a situação económica do país mostra-se estável e com tendência para crescer, atendendo ao comportamento dos principais agregados macro-económicos nos últimos anos e às projecções feitas para os próximos anos, no contexto do Plano Económico e Social, no Programa Quinquenal do Governo e no Programa para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA). #

strong agriculture and industry as well as the creation of a very attractive tourism area are very necessary so as to strengthen the Country's position in the Regional Market. It must be noted that the first objective of the Protocol is to stimulate the liberalisation of intra-regional trade in terms of goods and services on the basis of fair, balanced and mutually beneficial commercial agreements, complemented by further Protocols in other areas. It also aims to guarantee an efficient production within SADC, which reflects the existing and potential comparative advantages of its Members as well as to contribute towards the improvement of a favourable environment to National and Foreign investment. Finally, the same Document envisages an increase of the economic development, diversification and industrialization of the Region as well as the creation of a Trade Free Zone of the SADC Region. The 2004 Official data, published by the Ministry of Trade and Industry indicate that

the national production occupies the seventh position in SADC with US\$5.933 million and represents about 2% of the Region's production. However, it is necessary to take into account the contribution of the big projects, whose income do not make a significant impact on the capacity of the public expenses and the national consumers. The product per capita is US\$313 and occupies the 10th position in the Region. The Regional product per capita is US\$1251. The National Economy occupied, until 2004, the 2nd position in terms of growth, after Angola. The external debt is the highest in the Region, followed by that of South Africa. All in all, the Country's economic situation is stable, with a tendency to grow in view of the reaction of the main macroeconomic aggregates during these past few years and the forecasts made for the next years, within the context of Government's Social and Economic Plan, the Five-Year Plan and the Programme for the Reduction of Absolute Poverty. #

Ponte sobre o Zambeze

Grande sonho torna-se realidade

por/by Daniel Cuambe

The Zambeze Bridge
A great dream becomes a reality

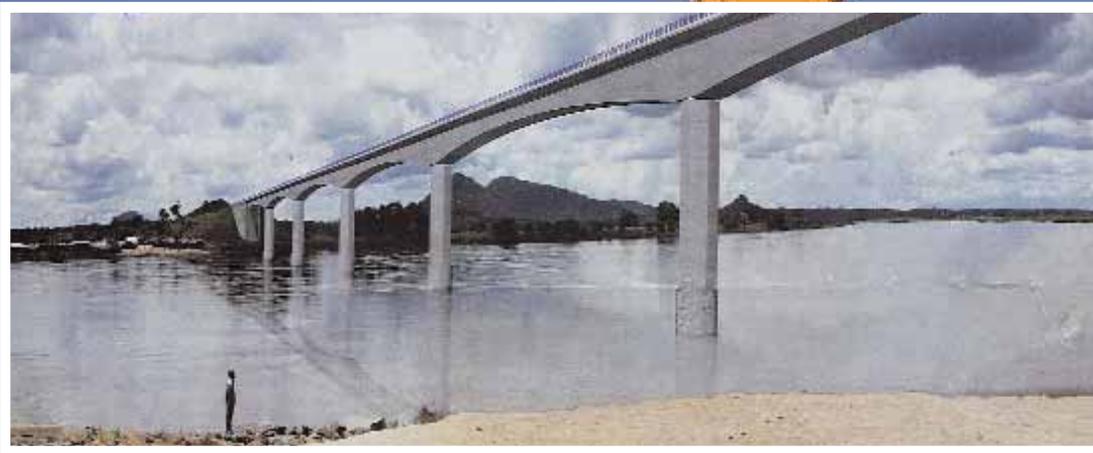
No limiar de 2009, Moçambique concretizará um dos seus grandiosos sonhos. Estará concluída a Ponte sobre o rio Zambeze, que ligará as regiões Sul, Centro e Norte do país, por via rodoviária, através da Estrada Nacional N^o1, no distrito de Caia, Província de Sofala, e Chimuara, Distrito de Mopeia, na Zambézia.

→ A ausência de uma ponte sobre o rio Zambeze constitui ainda um forte constrangimento na ligação rodoviária entre o Sul, Centro e Norte de Moçambique. O Governo moçambicano sempre tornou claro que este factor contribui para o agravamento das assimetrias no desenvolvimento económico, social, e cultural e político entre as três regiões moçambicanas.

Mas antes disso, a necessidade imperiosa de construção desta ponte foi descrita pelo Executivo como sendo uma questão de soberania, conquanto para se fazer a ligação norte-sul e vice-versa tinha que se escalar o vizinho Malawi.

Assinado o Acordo Geral de Paz, em Roma, o Governo definiu, entre outros, dois objectivos complementares no seu Programa Quinquenal, sendo o primeiro a reabertura de estradas com destaque para o Centro - Nordeste, entre Inchope, Gorongosa e Caia, na margem sul do rio Zambeze, e Nicoadala, no Norte. O segundo enfoque é precisamente a construção da Ponte sobre o Zambeze.

E que horizontes se desenham, ou seja, qual o impacto deste empreendimento, uma das majestosas obras do género em África? A ponte vai permitir, em primeiro lugar, um aumento considerável de tráfego rodoviário.



During early 2009, Mozambique will have implemented one of its greatest [10] dreams. The construction of the Bridge over the Zambeze River will have been completed and will link the Southern, Central and Northern Regions of Mozambique by road, through the National Road N° 1 in Caia, in the District of the same name, Sofala Province and Chimuara, District of Mopeia in the Zambezia Province.

→ The absence of a bridge over the Zambeze River has always constituted a serious impediment to the link by road between the Country's Southern, Central and Northern Regions, and vice versa. The Mozambican Government has always made it clear that this fact continues to be a factor that contributes to the worsening of asymmetries

in the economic, socio-cultural and political development among the Country's three Regions.

But before all this, the overriding need for the construction of this Bridge has been described by the Executive as a question of sovereignty so long as, in order to move from the North to the South, and vice versa, one has to go through neighbouring Malawi. Upon the signing of the General Peace Agreement (AGP) in Rome, the Government specified, inter alia, two objectives that were complementary to the Five-Year Plan: the first was the re-opening of the roads, with emphasis being placed on the Centre and North-west, between Inchope, Gorongosa and Caia, on the Southern margin of the Zambeze River, and Nicoadala in the North. The second was precisely the construction of the

Bridge over the Zambeze River.

What would be the perspectives with the construction of this Bridge? Or, in other words, what would be the impact of this undertaking, one of the most majestic in the whole of Africa? Firstly, the Bridge will facilitate a significant increase in road traffic between the North and South of Mozambique.

Secondly, the Zambeze Valley Development Project will catapult a considerable progress in the cultivation of sugar and rice. Right from the beginning, during the construction phase, at least 600 direct posts of employment were created and more than 2000 indirect forms of jobs appeared. Further, nowadays, it can be noted that small and medium business people in the vicinity of the Bridge are getting more interested. At a fast rate, restaurants, service sta-



rio entre o Norte e o Sul de Moçambique. O projecto de desenvolvimento do Vale do Zambeze irá catapultar e, a par disso, fortes progressos se esperam nas culturas de cana e do arroz.

À partida, só a fase da construção da ponte gerou pelo menos 600 empregos directos e pouco mais de duas mil ocupações indirectas. Acresce que neste momento já se nota o despertar do interesse de pequenos e médios empresários pela zona circundante à ponte. Estão em ritmo progressivo construções de restaurantes, estações de serviços oficiais e de abastecimento de combustível, habitações, entre outro tipo de infra-estruturas.

O projecto de construção da terceira ponte sobre o maior curso hídrico de Moçambique e um dos maiores do Continente data da década de 70. Foi o já falecido professor Edgar Cardoso, de nacionalidade portuguesa, que concebeu a ideia, depois dos primeiros estudos levados a cabo na década de sessenta.

Decorria o ano de 1976 quando se iniciaram as obras da Ponte sobre o Zambeze, cuja interrupção viria a ocorrer em 1978, devido à eclosão da guerra de desestabilização.

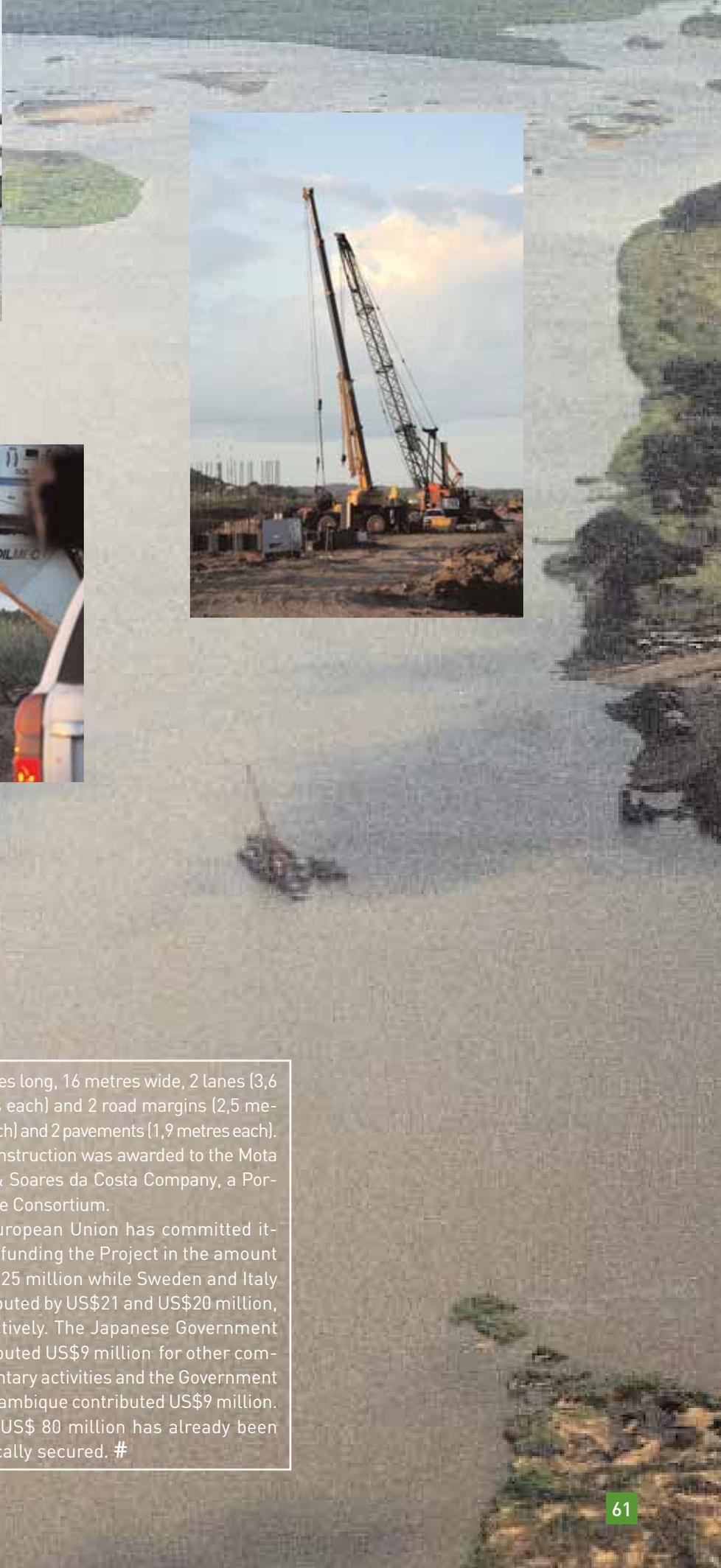
Em Dezembro de 2005 foi lançada a primeira pedra das obras.

A ponte terá um comprimento de 2,3 quilómetros, 16 metros de largura, duas faixas

tions, garages, buildings, among other infrastructures, are cropping up.

The Project for the construction of the third bridge over the largest River in Mozambique, and one of the largest in the African Continent, dates as far back as the beginning of the 70's. It was the late Professor Edgar Cardoso, a Portuguese National, who conceived the Project following studies that had been undertaken in the decade of the 60's. It was during 1976 when the works on the Zambeze Bridge began only to be interrupted in 1978 because of the war of destabilisation.

In December 2005, the first foundation stone was launched. The Bridge will be 2,3 ki-



de rotação com 3,6 metros cada uma, duas bermas com 2,5 metros cada e dois passeios com 1,9 metros cada.

As obras foram adjudicadas a um consórcio português, a Mota Engil & Soares da Costa. A União Europeia participou com 25 milhões de euros, enquanto que os Governos da Suécia e a Itália contribuíram com 21 e 20 milhões de euros, respectivamente. Os japoneses contribuíram com nove milhões de dólares, destinados a financiar actividades complementares e outros tantos valores do Estado moçambicano, sendo que, ao todo, as contribuições exteriores ascenderam a cerca de 80 milhões de dólares americanos. #

16 metres long, 16 metres wide, 2 lanes (3,6 metres each) and 2 road margins (2,5 metres each) and 2 pavements (1,9 metres each). The construction was awarded to the Mota Engil & Soares da Costa Company, a Portuguese Consortium.

The European Union has committed itself to funding the Project in the amount of US\$25 million while Sweden and Italy contributed by US\$21 and US\$20 million, respectively. The Japanese Government contributed US\$9 million for other complementary activities and the Government of Mozambique contributed US\$9 million. In all, US\$ 80 million has already been practically secured. #

Os desafios da cabotagem marítima em Moçambique

The challenges facing cabotage (coastal shipping) in Mozambique

por/by Sebastião Figueiredo



→ Para os menos familiarizados com esta actividade, Cabotagem Marítima significa a navegação entre portos numa determinada zona geográfica, utilizando normalmente navios de pequeno porte que navegam ao longo da costa. Se a mesma for efectuada exclusivamente ao longo dos portos de um país denomina-se Cabotagem Nacional, se abranger os portos de vários países denomina-se Cabotagem Internacional.

Este sector de actividade tem sido muito pouco debatido em Moçambique, pelo que pouca gente tem um conhecimento claro à cerca da sua importância e das suas potencialidades. Efectivamente, o desenvolvi-

mento da cabotagem é considerado como um dos instrumentos fundamentais para a dinamização da economia de um país. No caso de Moçambique, que possui uma larga extensão de costa, o modo marítimo revela ser um potencial prestador de serviço de transporte, uma vez que é um meio de transporte mais barato, mais eficiente e de maior capacidade que os seus concorrentes ferroviário ou rodoviário. Por outro lado, o transporte marítimo de cabotagem permite a criação de trabalho especializado e a obtenção de um *know how* necessário ao desenvolvimento do transporte marítimo através de todo o Cluster marítimo⁽¹⁾.

To those who are not very well familiarised with this activity, Cabotage (Coastal Shipping) means navigation between Ports in a determined geographic zone, normally used by small-sized cargo vessels which navigate along the coast. If same is operated exclusively along the Ports of a Country, then such an operation is defined as National Cabotage and if it involves Ports of other Countries, then it is called International Cabotage.

→ There has been very little discussion about this activity Sector in Moçambique hence few people have a clear picture

Mantém-se a esperança de que a situação evolua num sentido mais favorável, para que a cabotagem possa ter futuro assegurado em Moçambique, com as vantagens que lhe são inerentes.

A cabotagem constitui, por isso, um sector que merece ser entendido e desenvolvido. Ela abarca mais do que uma mera operação comercial de navios, na medida em que constitui um instrumento muito relevante na dinamização da economia, na poupança de divisas, e na consolidação das actividades que compõe o Cluster marítimo.

É por esta razão que muitos países, um pouco por todo o mundo, têm estabelecido políticas de apoio à existência e desenvolvimento das suas cabotagens nacionais. Um dos instrumentos mais utilizados neste âmbito baseia-se na criação das condições necessárias a uma regulamentação adequada, apoio ao investimento e à formação de marítimos e outras condições que contribuam para um ambiente favorável ao investimento nesta actividade.

Também em Moçambique já se verificaram algumas tentativas de regulamentação e de apoio à Cabotagem Nacional, as quais todavia não foram suficientemente consistentes e eficazes para alcançarem o objectivo pretendido. A título de exemplo, a própria União Europeia e até os Estados Unidos da América estabeleceram regras de participação e exercício das respectivas cabotagens marítimas bastante mais elaboradas e orientadas para esse objectivo. Um enquadramento legal deste tipo seria tanto mais necessário quanto é certo que presentemente só sobrevive entre nós uma empresa de transporte marítimo nesta área

– a Navique, S.A.R.L. que resultou da privatização da Navique, E.E., uma parceria bem sucedida de um armador português, um investidor moçambicano e o próprio Estado, que tendo tudo para dar certo carece do apoio do Estado na criação das condições referidas para que possa ser desenvolvida com sucesso. Só assim será possível criar as vantagens competitivas próprias relativamente à concorrência e que permitam à empresa sobreviver num mercado aberto e fortemente concorrencial que caracteriza este nicho de mercado.

Este foi desde o início um projecto com vista ao crescimento de uma empresa moçambicana de cabotagem, no pressuposto de vir a existir um enquadramento favorável, o que apesar dos esforços que o Governo desenvolveu, não foi até agora inteiramente conseguido. Mantém-se, no entanto, a esperança de que a situação evolua num sentido mais favorável, para que a cabotagem possa ter futuro assegurado em Moçambique, com as vantagens que lhe são inerentes.

O esforço de investimento que foi efectuada nos portos, acompanhado das concessões dos terminais portuários ao longo duma costa com cerca de 2500 Kms, utilizando uma via gratuita que é o mar, constitui um bem público muito valioso que importa rentabilizar da melhor forma através da utilização do navio.

Tal como se verifica noutros países, sobretudo europeus, existe uma política activa no sentido da transferência de cargas do modo rodoviário para o marítimo, pelas razões referidas, designadamente através de um maior controlo e restrição ao uso da rodovia, e por outro lado, a eliminação de estrangulamentos que afectam o transporte marítimo ao nível burocrático e administrativo.

Importa ainda sublinhar que na ausência de um quadro regulador eficiente e favorável ao desenvolvimento da cabotagem nacional, tendem a surgir situações de oportunismo e utilização indevida de mecanismos que comprometem a concorrência leal e o fortalecimento das empresas

about how important it is and its potentialities. Effectively, the development of Cabotage is considered as one of the basic instruments for stimulating a Country's economy. In the case of Moçambique, which possesses a long coast this type of maritime transport has the potential of being a worthy transport service provider since it is a fact that it is a means of transport that is cheaper, more efficient and has more loading capacity than the railways and road transport, its competitors. On the other hand, Cabotage has the advantage of creating specialized employment and the acquisition of the know-how that is necessary for the development of maritime transport through this whole Maritime Cluster.

Therefore, Cabotage is a sector that merits to be understood and developed. It encompasses more than a simple commercial operation of vessels since it is an instrument which is very vital for the stimulation of the economy, in foreign earning saving and in the consolidation of the activities that constitute the Maritime Cluster.

It is for this reason that many countries world-wide have defined policies of support to the existence and development of their national Cabotage services. One of the most used instruments in this context is based on the creation of the necessary conditions for an appropriate regulation, support to the investment and the training of maritime personnel as well as other conditions that contribute towards the creation of an environment that contribute towards a favourable environment to investment in this area. In Moçambique, there are some attempts to regulate and support National Cabotage but, however, they have not been sufficiently consistent and efficient enough to achieve the desired objective. For example, the European Union itself and even the United States of America established rules of participation and operation of the respective national Cabotage, which are more elaborate and directed towards this objective.

A legal framework of this nature would even be more necessary just it is certain that currently only a Maritime Transport Company, in this case Navique S.A.R.L. which resulted from the privatization of Navique, a State Company, and a well-established joint venture involving a Portuguese ship-owner,

1 Entende-se por Cluster Marítimo as actividades de transporte marítimo e portuário que constituem seus vectores ancora e todo um conjunto de actividades a estas directa ou indirectamente associadas.

nacionais. Os casos de armadores internacionais que utilizam a referida ausência para criar soluções artificiais em proveito próprio é disso um exemplo significativo. Por vezes acena-se com a baixa dos preços como factor positivo para justificar essas situações. Não nos podemos esquecer, porém, de que na maior parte das vezes essa descida pode ser meramente aparente ou temporária, que não se mantém a médio e longo prazo e que prejudica de forma irreparável as oportunidades de desenvolvimento do sector.

Em termos comerciais, o mercado moçambicano depende essencialmente do preço. O cliente está muito bem informado do preço que é praticado não apenas pelo transporte marítimo como pelos outros modos de transporte. É, por isso, um cliente exigente essencialmente em termos de preço, mas também o começa a ser em termos de rapidez do serviço, de fiabilidade da entrega e de regularidade do serviço e cada vez mais de um transporte completo porta-a-porta, onde os modos de transporte sejam otimizados, utilizando da melhor forma a eficiência e as potencialidades de cada um.

No que respeita aos portos, o tempo de passagem do navio pelo porto (*turn around*) é um factor importante para a eficiência do transporte marítimo. Neste âmbito, Moçambique vive actualmente uma fase de desenvolvimento positivo devido à concessão dos terminais a entidades privadas, interessadas em rentabilizar operacional e comercialmente os mesmos e oferecendo, por isso, melhores condições em termos de preço e, sobretudo, em menor tempo de operação dos navios. Este desenvolvimento permite perspectivar uma evolução positiva também para a cabotagem.

Hoje em Moçambique o ambiente para uma empresa que actua no mercado de cabotagem evoluiu muitíssimo, uma vez que os portos estão cada vez mais especializados no tratamento de entradas e saídas de cargas, fazendo com que o factor tempo em porto tanto do navio como da carga diminua, o que acaba por ser um factor de preferência tanto da parte do armador como da do cliente. #

a Mozambican investor and the State itself, which has all to give but faces a lack of support from the State in the creation of the abovementioned conditions which can be successfully developed. It is only in this way that will it be possible to create the appropriate competitive advantages in relation to the competition, which make it possible for the Company to survive in an open market, which is highly competitive.

Ever since the beginning, this Project has had the objective to promote the growth of a Mozambican Cabotage Company, on the assumption that a favourable framework would exist which, despite the Government's efforts towards this purpose, they have not yet been fully established. There is still hope that the situation will evolve in a favourable manner so that the Cabotage might have a secured future in Moçambique, with the advantages which are inherent to it as referred above.

The efforts at investing made in the Ports, accompanied by the Concessions of the Port Terminals along a coast of approximately 2500 km, using a free way, which is the sea, constitutes a most valuable public asset that needs to be profitably exploited through the utilization of shipping.

Just as is the case in the other countries, such as in Europe, there is an active policy aimed at transferring cargo from the road to maritime transport, namely through more control and restriction to the use of the roads as well as the elimination of bottlenecks that affect maritime transport, namely at the bureaucratic and administrative levels.

It is important to emphasise that in the absence of an efficient regulatory framework that is favourable to the development of National Cabotage, situations of opportunism and the improper use of mechanisms that compromise fair competition and the consolidation of National Companies. The case of those international ship-owners who take advantage of this omission in order to create artificial solutions in their own benefit is a very clear example of this. Sometimes they are content with the low rates as a positive factor to justify these situations. However, we cannot forget that, most of the time, this reduction may be merely apparent or temporary, that it will not be main-

tained in the mid and long term and which will negatively affect in a serious way the development opportunities of the sector. In commercial terms, as mentioned above, the Mozambican market basically depends on pricing. The client is well-informed about the prices that are applied, not only by maritime transport operators, but by the operators of the other transport sectors as well. Thus, the client is very firm with regards the price but is also becoming so with regard to the fastness of the service, certainty of delivery and regularity of the service and each time more, about a complete door-to-door transport service, where the modes of transport are optimized using in the best way the efficiency and the potentialities of each.

With regards to the Ports, the turn-round time of the ship in the Port is an important factor for the efficiency of maritime transport. In this context, we are currently in a positive development phase in Moçambique due to the concessioning of the Terminals to private entities, who are interested to operationally and commercially to profitably operate the same and, to this effect, offer better conditions in terms of prices and, above all, less handling time in the operation of ships. This development permits one to foresee a positive evolution with regard to Cabotage as well.

In Moçambique, today, the environment for a Company which is involved in the market of Cabotage evolves very well since the Ports are becoming more specialized in the treatment of the entry and exit of cargos thus the time factor in the Port by the ship as well as for the cargo, reduces which, in the final analysis becomes a preference factor for both the ship-owner and for the client. #

With regards to the Ports, the turn-round time of the ship in the Port is an important factor for the efficiency of maritime transport.

Para mais informações sobre a nossa rede, produtos e serviços
favor contactar + 258 21 32 50 21/5.
www.airbp.com



For further information or assistance on our network product
or service please call us on + 258 21 32 50 21/5.
www.airbp.com

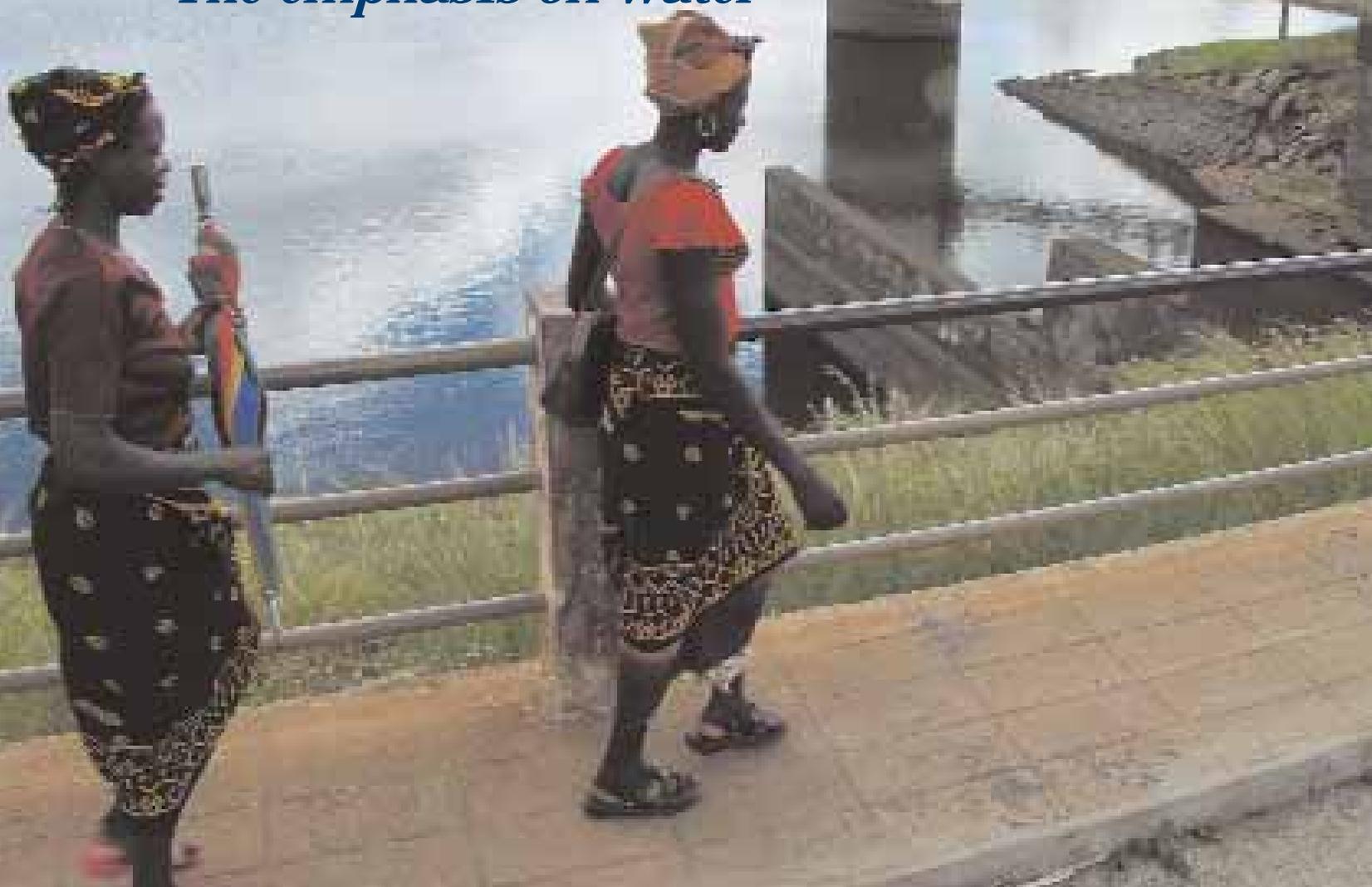
Moçambique adere ao programa Compacto para investir no bem-estar das pessoas

por/by Sigaúle Manhiça

O enfoque na água

Mozambique adheres to the Compact Programme to invest in the well-being of the people

The emphasis on water



A água potável é, se calhar, o bem mais precioso que o homem encontrou na natureza. Contudo, vários milhões de pessoas em todo o mundo têm falta dela. Em Moçambique chega agora o primeiro grande projecto destinado

a levar a água a mais pessoas. Em prol do desenvolvimento sócio-económico.

→ Moçambique é desde o ano 2000 o país africano não produtor de petróleo com a maior taxa anual de crescimento económico.

Drinking-water is, perhaps, the most precious thing that humanity has found in nature: but millions of people world-wide are deprived of this liquid. The first Project, whose objective is to bring water to more people, has just arrived in Mozambique as

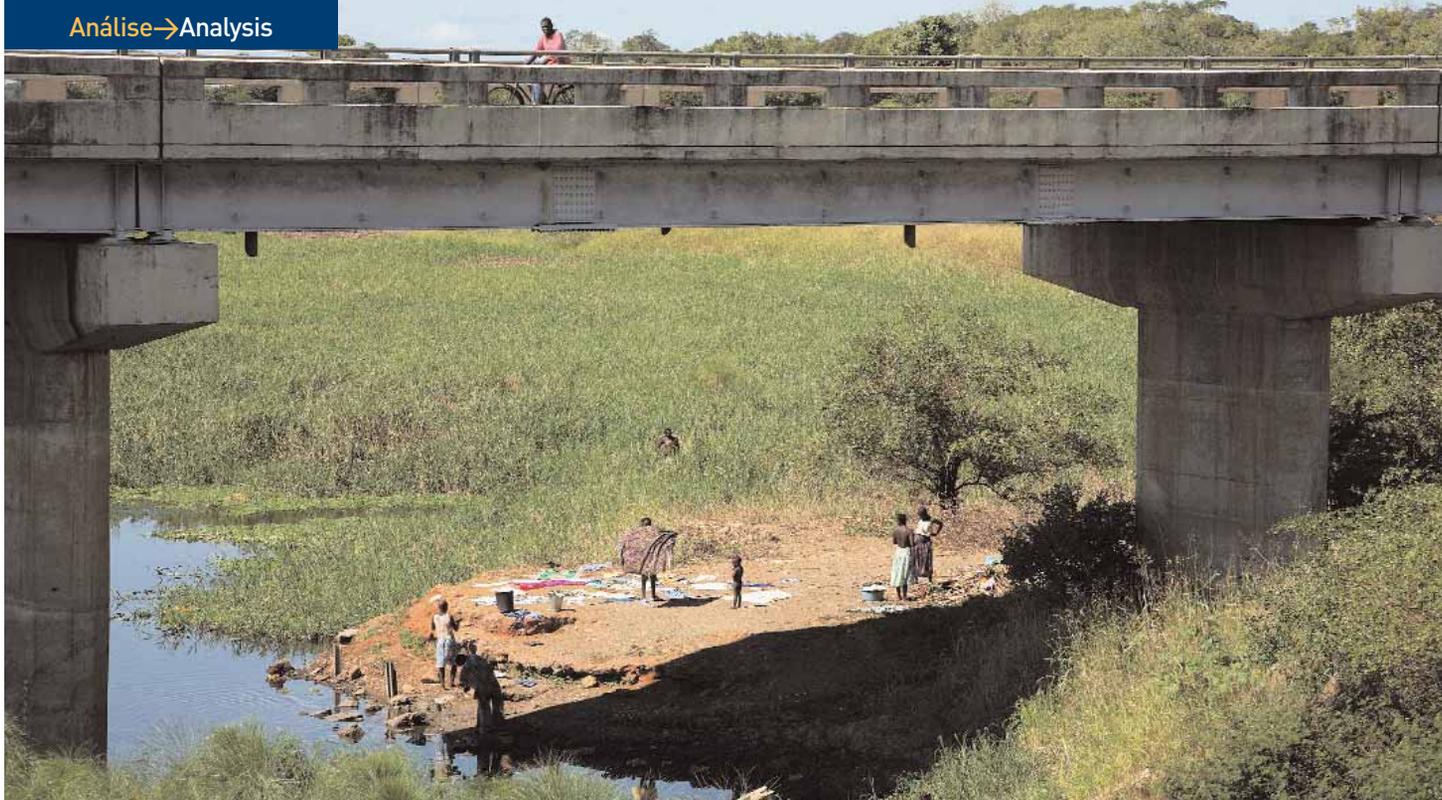


co: 7,8%. Não obstante, mais de metade da sua população vive na pobreza, sem acesso a infra-estruturas e a serviços básicos de água e saneamento. Cerca de 80% das doenças de que os moçambicanos padecem resultam do fraco acesso a água potável. O Governo moçambicano, de acordo com

part of the efforts for socio-economic development.

→ Since 2000, Mozambique is a non-petrol producing African Country with the highest annual economic growth rate, which is 7, 8%. Notwithstanding, more than half of her

population lives in poverty, without access to basic water and sanitation infrastructures. Approximately, 80% of the diseases from which the Mozambicans suffer are as a result of non-access to drinking-water. In accordance with the Plan for the Reduction of Absolute Poverty (PARPA II), the Mo-



o PARPA II (Plano para a Redução da Pobreza Absoluta) considera que a redução da pobreza não será bem sucedida sem o alargamento da base do crescimento económico. Por outro lado, as assimetrias regionais podem inviabilizar a transição de Moçambique para a segunda fase da sua recuperação económica. A região mais pobre do país está identificada: é o Norte, onde habitam mais de dez milhões de pessoas. É lá que nos próximos cinco anos o Governo vai fortalecer os investimentos no capital humano, no saneamento e no abastecimento de água e no fornecimento de serviços.

Moçambique apresenta uma das taxas mais baixas de consumo de água potável por pessoa no mundo. Com uma média diária de menos de dez litros, o país está muito aquém das metas globais. Mulheres e raparigas gastam, por dia, mais de 1/3 do seu tempo útil à procura de água, sobrando-lhes pouco tempo para a escola, para o cuidado das crianças ou para as acções de geração de rendimentos.

Para reverter este cenário, o Governo moçambicano aderiu ao Compacto, um programa de assistência do Governo americano aos países mais pobres do mundo. Estabelecido em Janeiro de 2004, o Compacto já disponibilizou cerca de 3,5 biliões de dólares para 12 países, sendo seis do Continente Africano, incluindo Moçambique.

Os projectos da componente água e saneamento vão consumir 203,6 milhões de dólares, de um total de 506. Estes projectos enfatizam o lado da sua rentabilidade económica e vão basear-se mais na capacidade de resposta dos consumidores do que no mero desejo das autoridades de fornecer água, o que quer dizer que conta, em primeiro lugar, a preferência dos consumidores e a sua vontade de pagar. O projecto vai cobrir as cidades de Quelimane, Nampula, Pemba, Gurué, Mocuba e Nacala nas vertentes saneamento e abastecimento de água, e Monapo e Montepuez apenas na vertente abastecimento de água.

Inclui ainda a construção de 600 novas fontes de água nas províncias de Cabo Delgado e Nampula, o reforço da capacidade das instituições locais de gestão (*capacity building*) e o desenvolvimento de políticas.

Em Julho passado, o Presidente Armando Guebuza visitou os Estados Unidos para rubricar com as autoridades norte-americanas um financiamento no âmbito do Compacto. Orçado em 506 milhões de dólares, o financiamento foi negociado durante dois anos consecutivos, partindo de uma plataforma de 265 milhões de dólares.

Agricultura, estradas e gestão da terra em Moçambique

Com este financiamento o Governo pretende incrementar a capacidade produ-

zambican Government considers that absolute poverty will not be overcome if there is no expansion of the basis for economic growth. On the other hand, the regional asymmetries may hinder Mozambique's transition to the second phase of her economic recovery. The Country's poorest Region has been identified. It is the North, where more than 10 million people live. For the next 10 years, it is there where the Government will reinforce investments in human capital, sanitation and provision of water and in the supply of services.

Mozambique has the lowest drinking-water consumption rate per person in the world. With a daily average of 10 litres, the Country is far behind from the global targets. Daily, women and children spend over 1/3 of their useful time searching for water, with little time for them to go to school, give due attention to their children or usefully apply the time in activities that generate income.

In order to reverse this situation, the Government has adhered to the Compact Programme, an Assistance Programme of the American Government to benefit the world's poorest Countries. Having been established in 2004, the Compact Programme has already disbursed almost US\$3,5 billion to 12 Countries, 6 of which are of African Continent including Mozambique.

The water and sanitation components of the Programme will amount to US\$203,6 mi-



e → LAM

Bilhete Electrónico

Como funciona?

No acto da compra da passagem aérea, será feito apenas um registo electrónico de toda a informação antes contida no bilhete de passagem convencional.

Vantagens

- O processo de reserva e compra é simples e rápido.
- O passageiro no momento do check-in deverá apresentar a sua identificação pessoal (BI, Passaporte, etc).
- O passageiro não corre o risco de perda do seu bilhete.

* Disponível nas rotas regionais e bilhetes "one way", a partir de Maputo para as rotas domésticas.

Linha do Cliente: 800 147 000, 82 147 ou 84 147
email: linhadocliente@lam.co.mz
www.lam.co.mz



LAM
Linhas Aéreas de Moçambique

SEMPRE A SUBIR.



va e o rendimento familiar do Norte do país (nas províncias de Nampula, Niassa, Zambézia e Cabo Delgado), elevando desse modo o produto interno bruto da região de 80 milhões de dólares em 2015 para 190 milhões de dólares em 2025. Serão cerca de 5,7 milhões de beneficiários, mais de metade dos quais residentes de Nampula, sendo que dos agregados cobertos 40% são encabeçados por mulheres.

Devido à falta de estradas, ainda segundo o relatório citado, a extração da madeira é limitada, não obstante a abundância e a reconhecida qualidade das espécies disponíveis, acontecendo o mesmo com os recursos pesqueiros, nomeadamente o camarão e a lagosta, e minerais como o carvão, tantalite, grafite, ferro, bauxite, sal, ou potencialidades ainda em prospecção como o ouro, o gás e o petróleo. O projecto das estradas cobre três províncias e prevê a reabilitação de 491 kms da Estrada Nacional Número 1, que é a espinha dorsal do sistema nacional de transportes. Inclui os segmentos Rio Lúrio-Metoro, em Cabo Delgado (74 kms); Namialo-Rio Lúrio, em Nampula (148 kms); Nampula-Rio Ligonha, em Nampula (102 kms) e Nicoadala-Chimuara, na Zambézia (167 kms). Estas vias são parte do programa integrado do sector de estradas, o qual preconiza a reabilitação integral do sistema nacional de estradas.

O Compacto vai igualmente disponibilizar

cerca de 40 milhões de dólares, ainda do total dos 506, para a informatização do cadastro e registo de terras nas províncias do Norte de Moçambique.

Em 1997, o país aprovou uma nova Lei de Terras que reconhece um acesso equilibrado das comunidades e do sector privado à terra disponível, incluindo o reconhecimento do direito costumeiro. Porém, a sua implementação é considerada morosa, carecendo de um sistema de administração que garanta melhor a segurança aos titulares e acelere os novos pedidos de acesso.

Neste sentido, o projecto prevê melhorar a política de terras, melhorar a sua implementação e fazer uma revisão dos seus termos regulamentares. Este programa vai igualmente apoiar os camponeses nos processos de geração de rendimentos através da introdução de culturas novas alternativas ao coqueiro, enquanto se faz a reposição das plantas afectadas pela doença do amarelecimento.

Algumas áreas das províncias da Zambézia e Nampula (5% até agora) estão afectadas por esta doença, receando-se que ao actual ritmo de contaminação cerca de 50% das áreas do coqueiro fiquem completamente perdidas nos próximos nove anos, o que privaria cerca de dois milhões de pessoas dos seus meios de subsistência: o coqueiro cresce à vontade nos solos empobrecidos, arenosos e muitas vezes salgados do Norte de Moçambique. #

llion from a total of US\$203.6 million. These Projects stress their economic viability and will be based on the consumers; response capacity rather than the Authorities' mere desire to supply water. This signifies that what counts most, in the first place, is the reaction of the consumers and their desire to pay. The Project will cover the towns of Quelimane, Nampula, Pemba, Gurué, Mocuba e Nacala with regard to the sanitation component and Monapo and Montepuez only for the water supply component. The Programme also envisages the opening and construction of 600 fountains in the Cabo Delgado and Nampula Provinces, capacity building of the local administration institutions and policy development. In July, President Armando Guebuza paid a visit to the United States of America where he signed with the North American Authorities an Agreement to fund "Compact" in the amount of US\$506 million. This Agreement is a result of negotiations that took two consecutive years to finalise, with US\$260 million as a starting point.

Agriculture, Roads and Land Management in Mozambique

With this funding, the Government plans to increase the productive capacity and family income in the Northern part of the Country (in the Nampula, Niassa, Zambézia and Cabo Delgado Provinces), thus raising the Gross Domestic Product from US\$80 million in

2015 to US\$190 million in 2025. This will benefit approximately 5,7 million people, half of whom reside in Nampula and 40% are women.

Still quoting the above Report, due to lack of roads, the timber industry is limited despite the abundance of high quality species of timber, the same being the case with the fishing industry (prawns and lobster) and mining (coal, tantalite, graphite, iron ore, bauxite, salt and other minerals which are still at the phase of exploration, such as gold, gas or petrol).

The Road Project covers three Provinces and it is envisaged that 491 kms of the National Road N° 1, the backbone of the National Road Network, will be rehabilitated. It includes the sections: Rio Lúrio-Metoro, in Cabo Delgado (74 kms); Namialo-Rio Lúrio, in Nampula (148 kms); Nampula-Rio Ligonha, in Nampula (102 kms) e Nicoadala-Chimuara, in Zambézia (167 kms). These roads form part of an integrated programme of the Road Sector whose sole objective is to rehabilita-

te the National Road System.

Funds will also be made available through "Compact" in the amount of about US\$40 million (from the US\$506 million) for the computerisation of the Land Register in the Country's Northern Provinces.

In 1997, the new Land Law was approved and recognises the fair access of the communities and the private sector to the land that is available, including the recognition of the Law of Customs. However, its implementation is considered as slow, requiring an administration system that guarantees more security for the title-holders and to speed up the processing of applications for access.

Consequently, the Project aims at improving the land policies as well as their implementation and to revise their regulatory terms. This Programme will also support the peasants in the process of income generation through the introduction of new crops which are alternatives to the coconut, while the process of the substitution of those coconut plants that have

been affected by the yellowing disease being carried out. Some of the areas in the Zambézia and Nampula Provinces (until now, 5%) are affected by this disease and there is concern that, at the current rate of contamination, about 50% of the coconut areas will be completely destroyed during the next 9 years, which will affect about 2 million people who depend on this fruit for their subsistence. The coconut thrives very well in the poor, sandy and, mostly salty, soils of Northern Mozambique. #

The Road Project covers three Provinces and it is envisaged that 491 kms of the National Road N° 1, the backbone of the National Road Network, will be rehabilitated.



O CDN, Corredor de Desenvolvimento do Norte.
Gestão, reabilitação e exploração comercial de forma integrada das
infra-estruturas do Porto de Nacala e da rede ferroviária do norte de Moçambique

Nampula
Rua dos Trabalhadores, Nº 11, 2º Andar
Tel.: 21 441 142
Fax: 21 430 074
Email: info@cdnmozambique.mz
Caixa Postal: 292

Nampula
Av. do Trabalho, Intersecção da antiga
Direcção Nacional dos C.M. Norte
Tel.: 21 211 007/34 717 867
Fax: 21 212 040
Email: info@cdn@nampula.mz

Nacala
Zona Portuária
Tel.: 28 535 040
Fax: 28 536 190
Email: info@cdn@nacaladeleite.mz
Caixa Postal: 39



BEIRA

A cidade improvável

Beira: An improbable city

por/by António Sopa

→ O surgimento do ‘comando militar da Aruângua’, que está na origem da cidade da Beira, em 1884, insere-se no grande quadro da ocupação colonial que se deu em África, a partir do último quartel do século XIX, e que se pautou, entre outras coisas, por viagens de exploração e reconhecimento, contactos e acordos diplomáticos com as chefias locais, construção de entrepostos comerciais e militares no litoral e a procura de vias de penetração para o interior, on-

de se localizavam as zonas agrícolas e auríferas, privilegiando o caminho-de-ferro. O pano de fundo que deu origem a esta dinâmica foi o despertar das grandes potências europeias pelos grandes espaços africanos e asiáticos, projectando no resto do mundo as suas rivalidades, fruto de um nacionalismo agressivo e belicoso.

A Beira é um caso exemplar para ilustrar o movimento concorrencial entre as metrópoles coloniais e os jogos diplomáticos que

então se realizavam visando esquarterar o continente africano. O interesse pela baía do Pungué vem desde 1882, quando o explorador Joaquim Carlos Paiva de Andrade chamou a atenção da Sociedade de Geografia de Lisboa para a ocupação efectiva da vasta zona compreendida entre Sofala, Manica e Sena. Esta região era já conhecida dos portugueses, deste o século XVI, mas estes preferiram as rotas de Sofala e, posteriormente, do Zambeze, para fazer che-





gar o ouro de Manica ao litoral. António Enes, que viria a assumir a função de Comissário Régio na colónia, justifica o desinteresse pela região em virtude das suas condições geográficas, profundamente adversas à fixação colonial.

As origens e o desenvolvimento da povoação têm a ver com a sua posição privilegiada na futura rede de comunicações que se viesse a construir para o interior. A sua localização definitiva, na margem esquerda do Pungué, à revelia das determinações oficiais de 16 de Agosto de 1884, reflectem a necessidade de encontrar um melhor ancoradouro, como a existência de fundos mais apropriados, após o reconhecimento hidrográfico do rio Pungué. Em 1897, a fixação naquele local era justificada por razões geográficas, políticas e comerciais. Mas a fixação definitiva de Portugal na região, no interior duma pobre paliçada de paus e matope, só viria a dar-se em Agosto de 1887, após demoradas e difíceis negociações com Ngungunhane, senhor da região. Toda a re-

gião de Manica e Sofala viria ainda a ser palco de graves conflitos internacionais, nos quatro anos imediatos, estando iminente a sua ocupação pelas forças policiais da British South Africa Company, em 1891.

A ocupação e o desenvolvimento de tão vastos territórios viria a ser logo entregue a uma sociedade comercial - a primeira Companhia de Moçambique - como era comum na época. Mas só após o regresso da tranquilidade aos territórios e a constituição da segunda Companhia, com poderes majestáticos, se iniciaram então os primeiros grandes trabalhos que vieram a transformar a Beira. Procedeu-se aos estudos do porto, visando ter completo o seu plano hidrográfico, executou-se a sua balizagem e construiu-se um cais acostável para lanchões, na foz do Chiveve; iniciou-se, em 1893, a construção da linha férrea de 0,607 (tendo sido substituída em 1899/1900 pelo actual caminho-de-ferro de 1,067), já referida no pedido de concessão da Companhia ao Governo, em 1888; começaram-se as obras da

→The emergence of the 'Aruângua military command', to which Beira owes its origin, in 1884, forms part of the grand plan for the colonial occupation that occurred in Africa during the last Quarter of the XIX Century and which was characterised by, among others things, exploration and reconnoitre missions, contacts and diplomatic agreements with the local chieftainships, the construction of commercial and military outposts along the coast and the search for ways of penetration to the interior where agricultural zones and of gold were located, giving priority to the Railways. The background to this whole episode was the interest of the European great powers in the enormous African and Asian spaces and this interest is reflected throughout the world by their rivalries, products of an aggressive and bellicose nationalism.

Beira is a typical example to demonstrate the competitive movement among the colonial metropolises and the political manoeuvres that were in play in order to divide Africa. The interest in the Pungue Bay dates as far back as 1882 when the explorer Joaquim Carlos de Paiva de Andra-



defesa da povoação, com a construção dum muralha e aterros do lado do estuário; elaborou-se o primeiro plano da povoação em 1893.

O engenheiro Joaquim José Machado, primeiro governador da majestática, a quem se devem os primeiros grandes trabalhos realizados, dá-nos em 1892 esta imagem depressiva da urbe: “Na margem direita do Chiveve havia as Casas da Companhia de Moçambique e mais nada. Na margem esquerda, estava o acampamento da expedição militar e a aringa do comando militar do Aruângua, já em ruínas”.

E será assim, a partir deste povoado, pobre e mesquinho, num ambiente de grande insegurança política e em condições geográficas adversas que a cidade cresceu, vindo a tornar-se um dos maiores portos de África, com uma importância estratégica para os países da região. Isto mesmo viria a ser reconhecido no diploma de elevação da Beira a cidade, em 29 de Junho de 1907, referindo-se a “excepcional importância da sua posição e manifesto valor do movimento do seu porto e do tráfego do caminho-de-ferro”, transformando-a num “grande centro de navegação e de comércio de largo e promissor futuro”.

Seria à volta da linha férrea que se viriam a desenhar-se as novas ameaças contra Portugal. Este país viria a ser obrigado, pelo acordo de fronteiras com a Inglaterra, de 11 de Junho de 1891, a apresentar o projecto da linha férrea, num prazo de seis meses, acarretando a sua falta a rescisão do referido documento.

A obrigatoriedade da construção e exploração duma ligação ferroviária, sem qualquer garantia ou subvenção, tinha já sido imposta pelo Governo português à Companhia de Moçambique, em 1889. Esta exigência viria novamente a ser expressa aquando da concessão da carta majestática à segunda Companhia, dois anos depois. Este caminho-de-ferro, no sistema ‘*decauville*’, deveria atravessar o vale do Pungué ou do Búzi, terminando em Macequece ou na fronteira Oeste de Manica.

Na impossibilidade de se poderem realizar trabalhos num tão curto espaço de tempo, as autoridades portuguesas apresentam os estudos efectuados pelo engenheiro francês Pouhin, realizados ainda no tempo da pri-

de drew the attention of the “Lisbon Geographic Society” to the effective occupation of the vast zone stretching from Sofala, Manica to Sena. The Portuguese already knew about this Region since the XVI Century but they had preferred the the Sofala routes and, later, Zambeze's in order to bring in the Manica gold to the Coast. António Enes, who was later to become the Royal Commissar in the Colony, justified his disinterest for the Region due to its geographic conditions which were profoundly adverse to colonial occupation. The origin and the development of the settlement have to do with its privileged position in the future communications network to the interior that was later to be installed. Its definite location, on the left margin of the Púngue River, without considering the official determinations of 16 August 1884, reflects the need to find a better place as well as the appropriate funds after the realisation of hydrographic studies about the Púngue River. In 1897, the occupation of the place was justified for geographic, political and commercial reasons. But the final occupation of the Region, in the interior of a poorly fenced place with wooden sticks and mud, by Portugal would only occur in August 1887, after prolonged and difficult negotiations with Ngungunhane, Lord of the Region. The whole of the Manica and Sofala Region would later become a theatre of serious international conflicts during the following four years and it was eminent that it would be occupied by the police forces of the “British South Africa Company” in 1891.

The occupation and the development of these vast territories would later be immediately transferred to a Company - the First “Company of Mozambique” - as it was common during that time. But it was only after the tranquility returned to the territories and the constitution of the Second Company, with majestic powers, that the first significant works began to transform Beira: studies for the Port were undertaken so as to have a complete hydrographic plan; the laying of buoys was done and a wharf was constructed that was dockable by large barges on the mouth of the Chiveve; in 1893 the construction of a 0, 607 metre gauge railway line (to be later substituted by the current 1, 607 metre one) was constructed, which had already been referred to in the Company's application for a concession from the Government in 1888; the works regarding the defence of the settlement began with the construction of a fortification and and embankments on the side of the estuary and; the first plan of the settlement was elaborated in

1893. Eng. Joaquim José Machado, the first Royal Governor and to whom the first significant works are attributed, writes in 1892 about this depressive picture of the town: “On the right margin of the Chiveve, there were houses belonging to the Company of Mozambique and nothing else. On the left margin, there was the campsite of the military expedition and the aringa of the ‘Aruângua’ Military Command, now in ruins”. It was to be like this, starting from this settlement, poor and sordid, in an environment of great political insecurity and in unfavourable geographic conditions that the town sprang up, later to become one of Africa's biggest Ports with a strategic importance for the Countries of the Region. This was even to be acknowledged in the Diploma that elevated Beira to the category of a City on 29 June 1907, mentioning the “exceptional importance of its location and obvious value of the movement of its Port and the Railway traffic”, transforming it into a “big navigation centre and one of trade of an ample promising future”.

It was to be around the Railway Line that the new threats against Portugal emerged. This Country was forced, through the Border Agreement with England dated 11 June 1891, to submit within six months, the Railway Project and in the absence of which the referred document would be rescinded.

The compulsoriness of the construction and operation of a railway link, without any guarantee or subvention, had already been imposed by the Portuguese Government in relation with the Company of Mozambique in 1889. This requirement was once again expressed during the concession of the Majestic Charter to the Second Company, two years later. This Railway, in a “*decauville*” system, had to cross the Pungué or Búzi and terminate at Macequece or at the Eastern Manica Border.

Being unable to execute the works at such a short time, the Portuguese Authorities submitted the studies that had been undertaken by the French Engineer, Pouhin, during the period of the First Company and which now was being readily given. It was still the Company that managed to obtain the approval of Sir George Bruce, the Chairman of the Association of English Engineers regarding the layout of the railway starting from the Pungué.

All that was to happen later demonstrates Portugal's serious weakness regarding this important matter, avoiding adopting positions that

VENHA DAR ASAS AO SEU NEGOCIO



Temos ao seu dispor uma avioneta, Beech King Air C90, com capacidade para 8 passageiros, com a comodidade e o conforto que você precisa. Garantimos maior economia de tempo e rentabilidade ao seu negócio.

Contatos:
82 3205320
82 3113000
21 313728

www.cfmnet.co.mz

MODERNIDADE • COMPETITIVIDADE • EFICIÊNCIA

CFM



meira Companhia e que esta agora prontamente lhe oferece. E será ainda a Companhia a conseguir a aprovação de Sir George Bruce, presidente da Associação dos Engenheiros Ingleses, do traçado do caminho de ferro com início no Pungué.

Tudo o que decorre imediatamente a seguir revela a enorme fraqueza de Portugal neste importante assunto, evitando assumir posições que possam hostilizar os interesses britânicos.

O contrato assinado entre a Companhia de Moçambique e Henry Theodore Van Laun, em 12 de Setembro de 1891, para a construção do caminho-de-ferro, revela enormes deficiências, com a falta de penalização para o não cumprimento das disposições que lhe são impostas. O construtor pretende mesmo, na impossibilidade de reunir os capitais necessários, transferir a sua concessão para as mãos da British South Africa Company (Chartered). E será a recusa da Companhia de Moçambique que vai levar à constituição da Beira Railway Company, em 1892, iniciando-se então a construção da linha férrea, de via reduzida, que viria a ficar terminada em Outubro de 1896.

Em 1897, à revelia da Companhia de Moçambique, a Beira Railway viria a ceder os direitos de exploração à empresa Pauling & Cop., contrato este que viria a perdurar ainda por três anos. Posteriormente, com a conclusão da linha férrea Umtali-Salisbúria e a sua ligação à Beira, as duas linhas passaram a ser exploradas conjunta-

mente pela Beira Railway, Beira Junction Railway e Mashonaland Railway.

Finalmente, a via larga viria a ser inaugurada em 10 de Julho de 1900.

A linha viria a ser explorada pela The Beira Railway Company Limited até 30 de Setembro de 1949, altura em que passou para a administração portuguesa, através do Caminho-de-Ferro da Beira, tendo a sua aquisição custado quatro milhões de libras. Esta decisão teve em vista impedir que o Governo inglês viesse a interferir na gestão ferroviária do lado português, em resultado das nacionalizações a que tinha procedido nas explorações ferroviárias na Rodésia do Sul, em 1948, e da ligação administrativa até então existente entre a Beira Railway e a Rhodesia Railway.

O 'resgate' do porto e a sua administração pelo Estado português, em 1 de Janeiro de 1949, e a 'nacionalização' da linha férrea, em 30 de Setembro do mesmo ano, tiveram fortes repercussões na cidade, sendo uma das mais visíveis o rápido crescimento da população colonial, que assumiu a gestão daquelas importantes infra-estruturas. A Beira não estava preparada para este súbito aumento demográfico: durante toda a década de 1950 os preços das rendas de casa mantiveram-se extraordinariamente elevados, obrigando as famílias de menos recursos a alugarem as dependências dos prédios. Uma portaria da Câmara Municipal de 1956 viria a impedir a ocupação destas dependências por parte dos 'indivíduos civilizados'. #

might jeopardise the British interests.

The Contract that was signed by the Company of Mozambique and Henry Theodore Van Laun on 12 September 1891 regarding the construction of the railway reveals enormous deficiencies: no penalisation for non-fulfilment of the Provisions that were therein specified. The Constructor even intended, in the case of not being able to mobilise the necessary funds, to transfer his concession to the hands of the British South Africa Company (Chartered). It was the Company of Mozambique's refusal that resulted with the constitution of the Beira Railway Company in 1892, and that was when the construction of the railway line, of a reduced gauge, began and terminated in October 1896.

In 1897, with the Company of Mozambique not being consulted, the Beira Railway Company was later to cede the operation rights to the Pauling & Cop. Company, a contract that would last for three years. Later, with the conclusion of the Umtali-Salisbury Railway Line and linking it to Beira, the two Lines were jointly operated by the Beira Railway, the Beira Junction Railway and the Mashonaland Railway Companies. Finally, the wider gauge line was inaugurated on 10 July 1900. The Line was operated by the Beira Railway Company, Limited until 30 September 1949 when it was transferred to the Portuguese Administration through the Beira Railway (CFB) at an estimated purchase price of 4 million Pounds. This decision was to prevent the English Government from interfering in the management on the Portuguese side as a result of the nationalization of the railway companies in Southern Rhodesia in 1948, including the administrative connection that existed at the time between the Beira Railway and the Rhodesia Railway.

The repossession of the Port and its Administration by the Portuguese Government on 1 January 1949 and the 'nationalisation' of the Railway Line on 30 September of the same year had a very profound impact on the City, the most visible being the steep growth of the colonial population which assumed the management of these important infrastructures. Beira was not yet ready for such a sudden demographic increase: throughout the 50's the rents of houses remained extraordinarily high forcing those families with less financial resources to rent the servants' quarters of the storeys. An Edit issued by the Municipal Council in 1956 prohibited that these quarters should be occupied by "civilized people". #

POTENCIALIDADES

Oferecemos produtos e serviços com valor acrescentado



SASOL
reaching new frontiers

Prédio Jet
Av. 25 de Setembro, 420 2º Andar
Tel. +258 21 300 507
+258 21 380 301
Fax. +258 21 301 610
Cell. +258 82 322 6630

Maputo - Moçambique

"Queremos ser a sua preferência"

Parlamentares do Banco Mundial visitam Linha de Sena

World Bank Parliamentarians visit the Sena Railway Line

→ Deputados de onze países da África, Ásia, Europa e América, que compõem a chamada “rede parlamentar do Banco Mundial”, visitaram as obras do projecto de reconstrução da Linha férrea de Sena e o Porto da Beira, na província de Sofala, com o objectivo de se aperceberem do seu impacto social e do

peso que o mesmo representa no contexto do desenvolvimento de Moçambique e da região austral de África.

O grupo, que veio a Moçambique no âmbito do programa “parlamentares no terreno”, mostrou particular interesse pelo impacto sócio-económico imediato e a médio prazo e pelas condições em que tra-



balham as equipas envolvidas na reconstrução da Linha de Sena.

O projecto de reconstrução da Linha de Sena possui uma componente sócio-económica muito forte, sendo co-financiado pelo Banco Mundial em cerca de 110 milhões de dólares, o equivalente a mais de metade do orçamento inicial do projecto. #

→ Parliamentarians from 11 African, Asian, European and American Countries, who form the so-called the “World Bank Parliamentary Network”, visited the works of the Reconstruction of the Sena Railway Line Project and the Port of Beira in the Province of Sofala with the aim of learning about their social impact and the influence they have within the context of the development of Mozambique and the Southern Africa Region. The Group, which arrived in Mozambique within the “Parliamentarians in the Field” Programme expressed special interest in the immediate and mid-term socio-economic impact as well as the conditions under which the teams that are involved are working in the reconstruction of the Sena Railway Line. The Project for the Reconstruction of the Sena Railway Line has a very strong socio-economic component, which is co-financed by the World Bank to the tune of US\$110 million, corresponding to more than half of the Project’s initial budget. #



Almoço pelo 25 de Junho

Lunch on the occasion of 25 June

→ O Conselho de Administração do CFM E.P. ofereceu um almoço a cerca de mil e quinhentos trabalhadores da empresa, no quadro das celebrações do 32º aniversário da proclamação da independência nacional, comemorada a 25 de Junho último. O almoço teve lugar nas Oficinas Gerais da empresa, em Maputo, tendo proporcionado momentos de confraternização entre quadros técnicos, dirigentes e operários do CFM, uma experiência que se pretende replicada por todas as Direcções Executivas da Companhia, na perspectiva de criar uma cada vez maior aproximação entre os operários e os dirigentes da empresa. #

→ The CFM Board of Directors offered a lunch to about one thousand and five hundred employees of the Company on the occasion of the celebration of the 32nd Anniversary of the Proclamation of National Independence, which was commemorated on 25 June last. The lunch was served in the Company’s General Workshops in Maputo. The occasion provided moments of fraternisation among CFM’s Senior Management, Technical and Artisan staff, an experience which will be repeated in all the Company’s Executive Directorates with the intention of ensuring more approximation between the Senior Management Staff and the Artisans. #

Complexo de Férias da **Praia do Bilene**



- **Challets T1, T2 e T3**
- **Restaurante e Bar**
- **Serviços de Conferências e Banquetes**
- **Lavandaria**
- **Estacionamento seguro**



Av. Marginal nº 101 * Tel: 282 59001 * Fax: 282 59001 Cel: 82 8802900 * Bilene - Moçambique
www.clubnet.co.mz

Presidente da DP World visita Moçambique

The President of DP World visits Mozambique

→ O presidente do Grupo DP World, o Sultão Ahmed Bin Sulayem, visitou Moçambique em Junho último, acompanhado de vários directores de empresas ligadas ao seu Grupo, para discutir com as autoridades locais questões ligadas ao interesse que a DP World tem nos sectores do turismo e serviços portuários. Proprietária de 52 terminais portuários em todo o mundo, a DP World é uma das três maiores operadoras do ramo no planeta, detendo actualmente 60% das acções da MIPS (Mozambique International Port Services), entidade gestora do Terminal de Contentores do Porto de Maputo, em parceria com os Caminhos-de-Ferro de Moçambique, que detêm os restantes 40% de acções no empreendimento. Para além de ter sido recebido pelo Presidente da República, o Sultão manteve en-



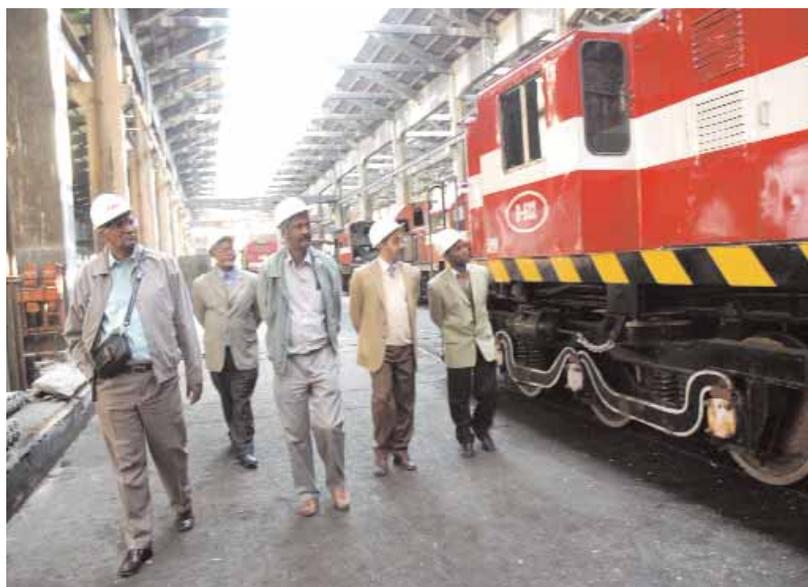
contros com o presidente do Conselho de Administração do CFM, Rui Fonseca, com quem analisou aspectos de interesse comum, nomeadamente o interesse turístico que o grupo DP World tem no Norte de Moçambique.

O turismo integra o grupo de acções inscritas no programa de diversificação de actividades do CFM, no quadro da reforma institucional em curso. #

→ The President of the DP World Group, Sultan Ahmed Bin Sulayem, visited Mozambique during last June and was accompanied by the various Directors of Companies that are linked to his Group, to discuss with the local Authorities about issues that are related with DP World's interests in the areas of Tourism and Port Services. Owner of 52 Port Terminals throughout the world, DP World is one of the 3 major operators on the Planet, currently holding 60% of the shares in MIPS (the Mozambique International Port Services), the Company that manages and operates the Container Terminal in the Port of Maputo in partnership with CFM, which detains the remaining 40%. In addition to having been received by the President of the Republic, the Sultan held discussions with the Chairman of CFM's Board of Directors, Eng. Rui Fonseca, with whom he analysed issues of common interest, namely, the touristic interest which the DP World Group has in Northern Mozambique. Tourism forms part of the set of activities that are specified in the Programme for the Diversification of CFM's Activities within the context of the Institutional Reform currently underway. #

Conselho Fiscal desce às Oficinas Gerais

The Supervisory Board descends to the General Workshops



→ Três membros do Conselho Fiscal da Empresa Portos e Caminhos-de-Ferro de Moçambique visitaram, recentemente, as Oficinas Gerais da empresa, em Maputo, para se inteirarem do trabalho em curso no âmbito da requalificação das Oficinas de reparação de vagões. O grupo integrou, além do presidente, João Loureiro, dois vogais, respectivamente Carlos Taju e Matias Mboa. #

→ The three Members of CFM's Supervisory Board recently visited the Company's General Workshops in Maputo to get to know of the work that is being done within the context of the re-qualification of the Workshops and the repair of wagons. The Board is composed of João Loureiro, its President and the two Members, Carlos Taju and Matias Mboa. #



**10 anos juntos
fazendo o Melhor**

Obrigado pela Preferência

1997 - 2007



O Melhor para si, Sempre!

 [®] **Páginas
Amarelas**

a consulta que resulta...



www.paginasamarelas.co.mz