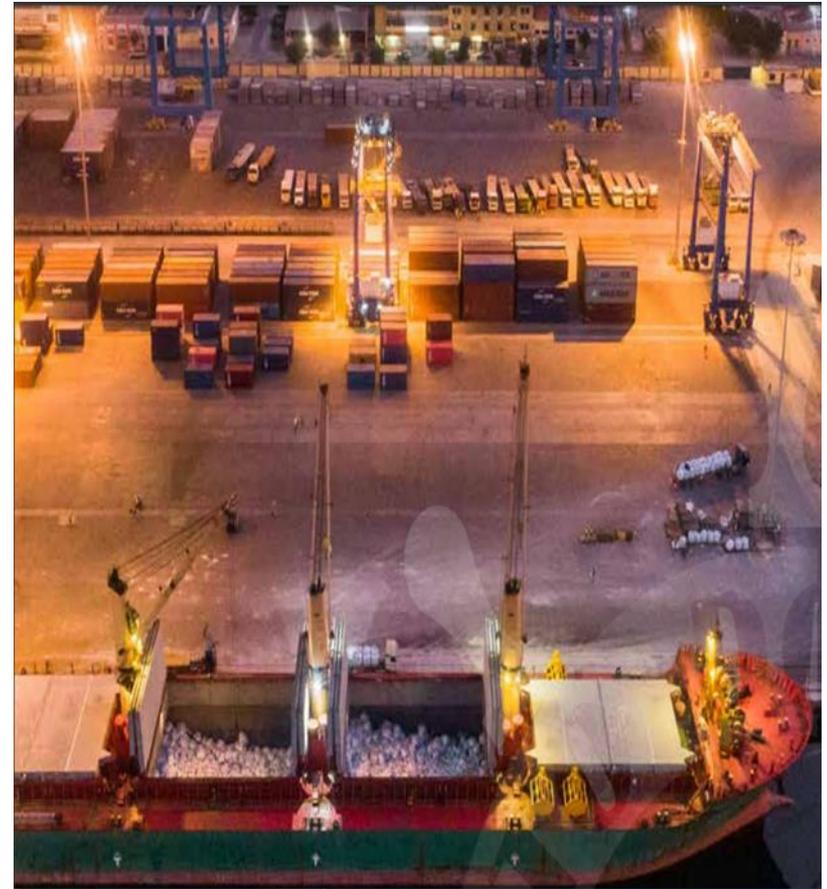




O Porto do Lobito “ Statu Quo e Perspectivas”



- I – HISTÓRIA DO PORTO DO LOBITO
- II – O PORTO DO LOBITO
- III – O CORREDOR DO LOBITO
- IV – PERSPECTIVAS DO PORTO



HISTÓRIA DO PORTO DO LOBITO

A história do Porto do Lobito, remota de 1903 com o início da construção do Caminho de Ferro de Benguela, que no sentido Leste atingiria a fronteira Luso –Belga(República Democrática do Congo).

Objectivo da obra do Porto foi o de descarregar todo material necessário para construção da linha férrea, para escoar o mineiro (RDC e Zâmbia) para a Europa, inspirou a ideia de se ligar a RDC com o litoral de Angola, pelo Caminho de Ferro de Benguela.

Em Março de 1928, iniciava-se as operações comerciais com atracação do primeiro navio “Paquete - Lourenço Marques”.

O objectivo seria a posterior ligação do circuito transafricano de linhas férreas, encurtando a distância entre os Oceanos Atlântico e Índico. Desta forma eram drenadas no sentido ascendente mercadorias destinadas ao Botswana, Zimbabwe e Tanzânia, no descendente os minérios do Shaba e Katanga (RDC), Kitwe e Ndola (Zâmbia).

A necessidade de procurar a via mais rápida para escoar o mineiro proveniente da região de Katanga (República Democrática do Congo) para a Europa, inspirou a ideia de se ligar a RDC com o litoral de Angola, Caminho de Ferro de Benguela.

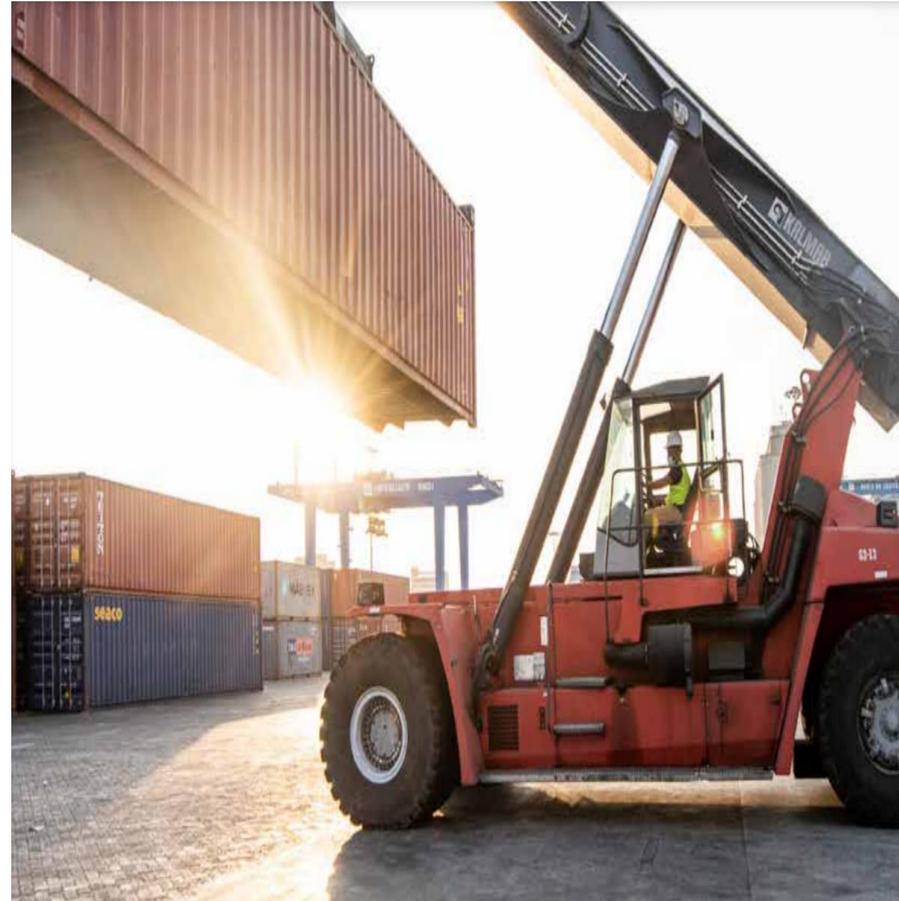


Agregado as infraestruturas que integram o Corredor do Lobito o Porto do Lobito é um Porto estratégico, serve fundamentalmente a região centro e sul do País, e a nível regional os países vizinhos sem acesso ao mar, com potencial para o trânsito de mercadorias diversas no sentido ascendente e descende.

Implantado numa baía natural de 5 km de comprimento, com larguras de 300 metros no canal de acesso e 1500 metros na parte mais larga, circundado pela restinga, A profundidade do canal de acesso é de 17 metros e a zona de manobras na Baía é a parte mais funda com 34 metros de profundidade, enquanto, nas muralhas (Cais) de acostagem, com uma extensão total de 2.169 metros lineares, as profundidades variam entre 5 e 15,30 metros.

O Porto do Lobito possui 6 Terminais especializados, nomeadamente o Terminal de Carga Geral, Terminal de Contentores, Terminal de apoio a Industria Petrolífera (Concessionado a Sonamet), Terminal Oceânico do Lobito (Concessionado a Sonangol), Terminal de Minérios e de Cabotagem.

O Porto tem o papel particular de integrador e facilitador comercio, do corredor do Lobito.



O Porto do Lobito cobre uma área total de cerca de 449.267m² em terraplenos, com oito postos de amarração, Silos verticais para cereais a granel com mais de 20.000 toneladas de capacidade, parque de contentores com 330 tomadas para contentores frigoríficos e armazéns para carga geral.

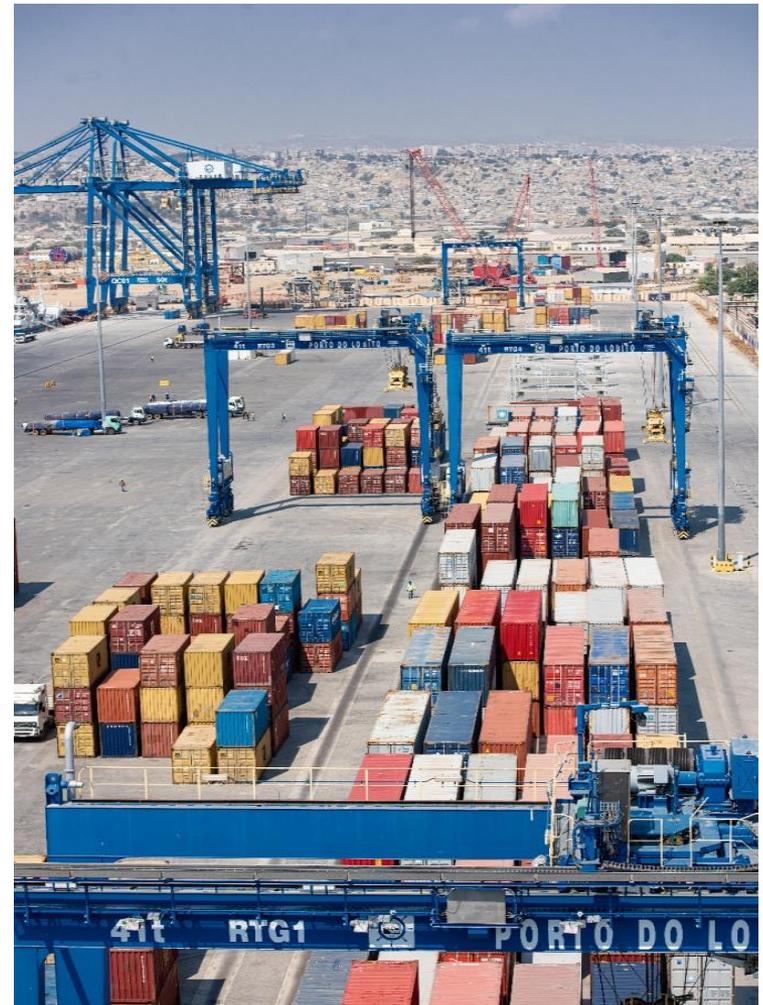
- **Terminal de cabotagem:**

- Área Bruta – 41.387,27 m²
- Extensão de Cais - 608,97 m
- Posto de Atracação – 3 (1 Posto p/ Zona de passageiro e
- 2 Postos p/ Pesqueiro e Rebocadores)
- Calado – 5-9 metros de profundidade.

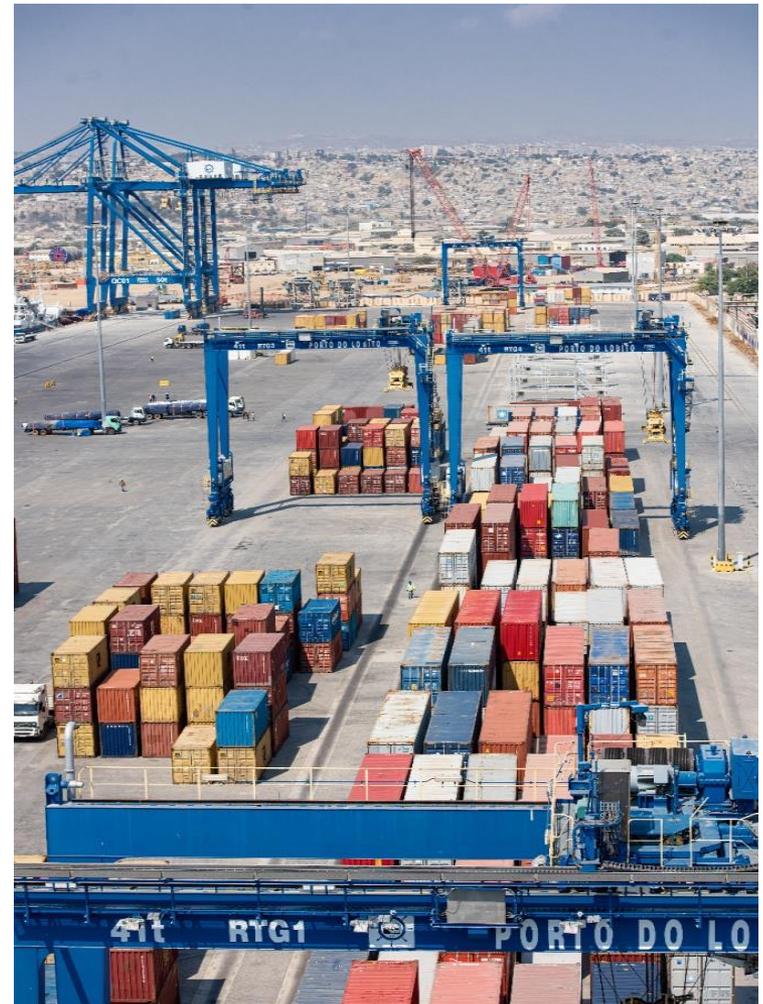
- **Terminal Polivalente:**

- Área Bruta – 264.619,81 m²
- Área de exploração de 241.540,94 m²
- Extensão de Cais de 1.234,21 m

Postos de atracação (3 postos para carga geral e calado que varia de 08 a 10 metros; 3 postos de atracação para navios contentorizados e calado varia de 10 a 14,7 metros de profundidade).



- **Terminal de Apoio a Indústria Petrolífera:**
 - Cais Acostável – 210 m
 - Profundidade – 9,5 m
- **Terminal Mineiro:**
 - Cais Acostável – 310 m
 - Profundidade – 15,3 m
 - Terrapleno – 180.000 m²
- **Terminal Oceânico do Lobito**
 - Plataforma flutuante para carga petrolífera
 - Profundidade – 20 m



O CORREDOR DO LOBITO

O crescimento e aumento da densidade populacional, gerado pela necessidade de identificar mecanismos para escoar os produtos, levaram a exploração dos mares e oceanos.

A necessidade da intermodalidade na gestão logística e a integração de serviços, vem dar particular importância aos corredores, no auxílio ao desenvolvimento dos países, destacando-se aqui as regiões sem Portos com capacidade e sem acesso ao mar.

Dentre os corredores com referência a região sul da RDC (Katanga), o Corredor do Lobito, é a rota mais curta servida por via ferroviária pelo Caminhos de ferro de Benguela com 1.344 km, que liga a região leste até a fronteira do Luau ao Porto do Lobito.

Doptado de infra-estruturas ferroviárias, rodoviária, e aeroportuária, interligando a região sul da RDC (Katanga), podendo servir os países vizinhos sem acesso ao mar.

O corredor é servido, através da ligação a províncias com terras aráveis com potencialidade no desenvolvimento do agronegócio, exploração mineira. Destaca-se ainda o potencial industrial da região.

Na cadeia logística, o Porto deve suportar a sua estratégia de desenvolvimento orientada para o mercado, sendo que os seus projectos de investimentos e processos administrativos devem estar combinados e voltados para a optimização dos seus recursos, garantindo eficiência, qualidade na prestação do serviço e a promoção do desenvolvimento económico.



O Porto do Lobito “ NO CORREDOR DO LOBITO”

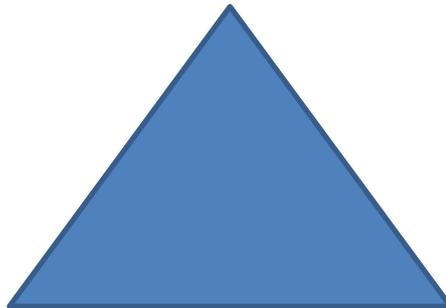
Os Portos funcionam como polos de desenvolvimento logístico, onde partindo do eixo marítimo, surgem novas valências ao combinar modais, e centros como terminais ferroviários, entrepostos e plataformas logísticas, que permitem ganhos de oportunidade e competitividade, desenvolvendo e incrementando, através da inter-operacionalidade e interconexão, soluções logísticas optimizadoras e inovadoras.

No seu hinterland, o Porto do Lobito serve fundamentalmente a região centro, leste e parte da região Sul, através de um sistema ferroviário e rodoviário. Serve províncias que possuem terras aráveis com potencialidade no desenvolvimento do agronegócio, exploração mineira, destacando-se ainda o grande potencial industrial da região.

Serve os países vizinhos a leste (RDC), a Zâmbia, Botswana. O Porto constitui uma alavanca, para o desenvolvimento do corredor do Lobito, do País e dos países vizinhos (RDC e Zâmbia). É um multiplicador económico por natureza.



Valor Económico



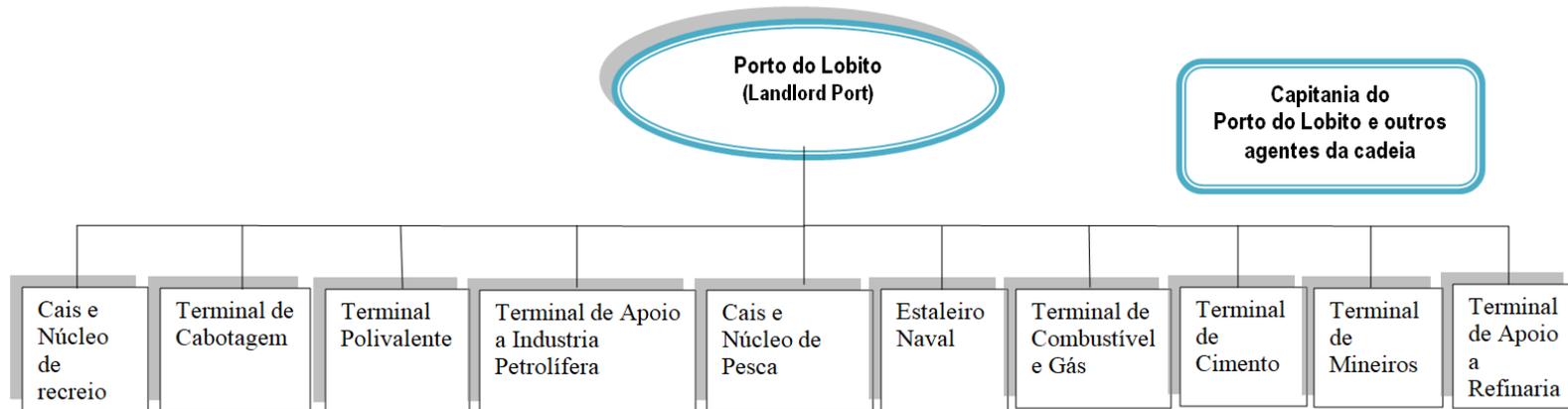
Valor Ambiental

Valor Social



PERSPECTIVAS “O PORTO SENHORIO”

Concessão de serviços portuários tem sido, uma das vias mais usadas promover uma maior participação da iniciativa privada e a partilha de risco do negócio na gestão dos portos, resultando assim num alívio para o Estado no financiamento dos investimentos necessários para garantir a eficiência portos.



A semelhança dos demais Portos de Angola que já actuam no modelo LandLord Port como o Porto de Luanda, do Namibe e Soyo, o Porto do Lobito passará através da concessão dos seus terminais Polivalente que agrega o Terminal de Contentores e Carga Geral, e o Terminal Mineiro agregado ao concurso de concessão da gestão e manutenção das infra-estruturas e serviços ferroviários do Corredor do Lobito e outros projectos no âmbito do Ordenamento Portuário à gestão de Porto Senhorio.

Ao passar para este modelo Landlord Port (Porto Senhorio), prevê-se uma participação do sector privado (concessionário) na gestão e exploração das actividades operacionais e comerciais, em regime de serviço público nomeadamente os serviços de movimentação da carga com realce para a estiva, o tráfego, armazenagem e outros, passando o porto a regular e fiscalizar as actividades de acordo com o contrato de concessão e normas aplicáveis, bem como coordenar os serviços ao navio (acostagem, entrada e estacionamento e amarração de acordo com as boas práticas de mercado).



PERSPECTIVAS “O PORTO SENHORIO”

- Conclusão do Plano Director do Porto do Lobito;
- Implementação da Janela Única Portuária;
- Implementação da Janela Única Marítima;
- Ligação da energia da rede pública nos Terminais de contentores e Mineiro, estando já ligado o Porto Seco;
- Reestruturação da empresa, ao modelo Porto Senhorio;
- Continuar a desenvolver iniciativas para a integração de serviços, criando sinergias com os vários intervenientes da cadeia logística do corredor do Lobito.



OBRIGADA

