

GRATUITO
FREE

MAIO/OUTUBRO 2013

Xitimela

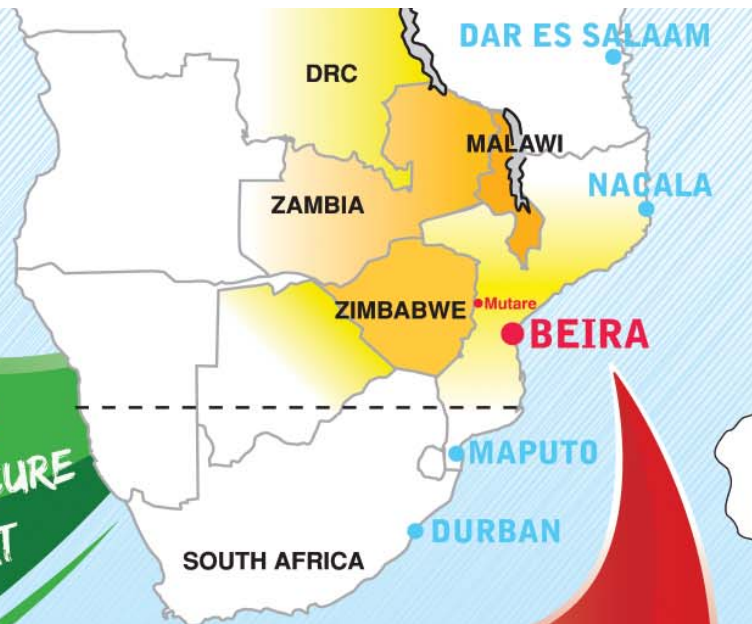
CFM Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P Nº 21

ACOMPANHANDO O BOOM QUE
SE ASSISTE NOS RECURSOS NATURAIS

**CFM realiza
investimentos
avultados**

ALONG THE BOOM IN NATURAL RESOURCES

CFM investing big



**SAFE
AND SECURE
PORT**

Elagrifica

**STRATEGICAL
LOCATION**

**EXCELLENT
CONNECTIVITY**



**MODERN
CARGO HANDLING
EQUIPMENT**

Outstanding Benefits

- Well-trained and experienced staff
- Safe and cost effective gateway for Mozambique and its landlocked countries
- Customer satisfaction

XITIMELA

Nº21 Maio - Outubro 2013



Director
Alves Cumbe

Redacção & Colaboradores

Adélio Dias, Adelino Mesquita, António Sopa, Boaventura Mandlate, Celina Mapilele, Domingos Baíña, Domingos Manjate e Refinaldo Chilengue

Fotografia
Photography

Abalade Vasconcelos, Jochua João, Naita Ussene e Adelino da Paula

Tradução
Translation

Gil Lauriciano e Manuel Mucari

Publicidade
Publicity

Irene Inroga

Design
Abalade Vasconcelos

Produção Gráfica
SOJORNAL

Edição
Publisher

Gabinete de Comunicação e Imagem do CFM
Communication and Image Office off CFM

Endereço
Address

CP/PO Box - 2158
Praça dos Trabalhadores
Maputo . Moçambique/ Mozambique

Telefone

Phone Number
429 659
(fax) 301 390

E-Mail

Xitimela@cfm.co.mz
Alves.Cumbe@cfm.co.mz

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





SUMÁRIO

12

12



72



06 Nota do Editor

08 Breves

USD20 B para revitalizar portos e caminhos de ferro

CFM reeleita presidente da SARA

MPDC alavanca actividade

Boom no sector extractivo

Extraordinárias potencialidades

12 CFM realiza investimentos avultados

70 PCA diz que CFM está a alcançar com sucesso objectivos traçados pela tutela

CONTENTS

14

06 Note from the Editor

10 briefs

\$20 billion to revitalize ports and railways

CFM reelected president of SARA

MPDC leverage activity

Boom in the extractive sector

Extraordinary potential

12 CFM investing big

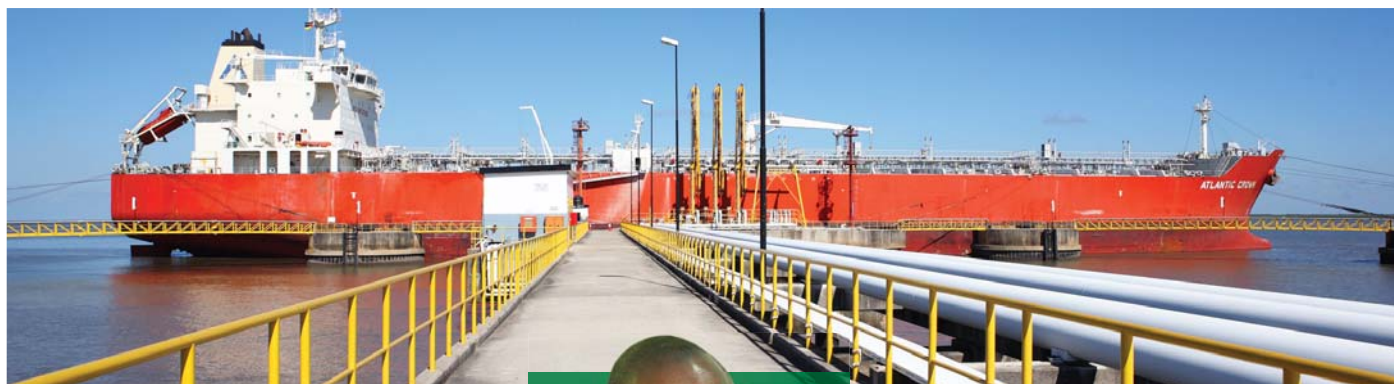
70 CFM successfully achieving targets
set out by the government

14



74





O nosso empenhamento e ambições

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) está atenta e acompanha a actual evolução socioeconómica do país, caracterizada pela descoberta e exploração de abundantes recursos naturais que necessitam de ser escoados dos pontos onde estão. É aqui onde a nossa empresa assume o seu papel.

Esse posicionamento está claramente reflectido no Relatório e Contas de 2010, destacado nesta edição, e sublinhado no informe do Excelentíssimo Senhor Presidente do Conselho de Administração (PCA) da empresa CFM, Eng.º Rosário Mualeia, durante o XVII Conselho de Directores, realizado em Março passado, no qual assumia o compromisso da empresa perante o desafio que nos foi colocado pelo Governo no sentido de repensar alguns dos projectos da empresa, com o intuito de dar resposta célere à demanda de soluções para a logística desses minérios e hidrocarbonetos, bem como responder à crescente demanda de transporte de passageiros e de carga diversa.

São documentos que ilustram claramente o que é, onde está e quais são as ambições da empresa CFM no xadrez empresarial de Moçambique. Definitivamente, os números deixam claro que a nossa empresa está a registar bons resultados em toda a linha, nomeadamente em termos de construção e modernização de infra-estruturas, aquisição de meios circulantes e desempenho no transporte de passageiros e carga.

Nesta edição da revista Xitimela está, igualmente, vincado o papel da empresa CFM no que toca à sua responsabilidade social, uma tradição já secular e peculiar, que se circunscreve em actos que visam contribuir para o desenvolvimento social do país, numa demonstração clara de que a companhia não está apenas interessada em buscar lucros, mas, igualmente, empenhada na resolução e satisfação das necessidades do público utente, no qual estão incluídas as crianças, nosso futuro, as flores que nunca murcham – como carinhosamente as apelidava o saudoso presidente Samora Moisés Machel.

É particularmente nesta esteira que, apesar do fardo que as cheias registadas no início do presente ano de 2013 trouxeram à empresa, esta, a par dos esforços visando a reconstrução e, quiçá, modernização das infra-estruturas danificadas pelas intempéries, não descurou de cumprir os projectos previamente traçados, designadamente a construção de escolas – “a base onde os nossos continuadores tomam o poder” –, bem como a aquisição de carruagens e locomotivas, estas últimas, para além de responderem à demanda da logística de transporte de cargas, irão, igualmente, aliviar o sofrimento dos nossos concidadãos que procuram o transporte ferroviário para os centros urbanos e vice-versa.

Imbuídos de amor incondicional por esta Pérola do Índico, e porque a nossa aposta é consolidar e melhorar o nosso posicionamento na rede ferro-portuária regional, aqui estamos fazendo a nossa parte com elevada paixão e entrega.

Saudações ferro-portuárias!

Txotxolosa! ●



Dr. Alves Cumbe
Director de Comunicação e Imagem
Director of Communication and Image

Our commitment and ambitions

The Mozambique Ports and Railways company (CFM) is aware of and follows the current socio-economic development of the country, characterized by the discovery and exploitation of abundant natural resources that need to be moved from the points where they are located. Here is where our company plays its role.

This position is clearly reflected in the 2010 Annual Report, highlighted in this issue, and underlined in

the inform of the Chairman and President of the Board of CFM, Eng Rosário Mualeia during the XVII Board of Directors meeting, held last March, which assumed the company's commitment to the challenge that was posed by the government to rethink some of the company's projects, in order to respond swiftly to demand solutions to the logistics of these minerals and hydrocarbons, as well as to answer to the growing demand for passenger and diverse cargo. These are documents that clearly illustrate what it is, where it is, and what are the company ambitions in Mozambique's business landscape.

Definitely, the numbers make it clear that our company is experiencing good results across the entire sphere, particularly in terms of construction and modernization of infrastructure, purchase of rolling stocks and performance in passengers and cargo transport. In this issue of Xitimela it is also creased the role of CFM in relation to its social responsibility, an already secular and quirky tradition, which is limited to acts that contribute to the social development of the country, a clear demonstration that the company is not only interested in striving for profits but also it is committed to meeting the needs of its customers, which includes children who “are our future, the flowers that never fade”, as affectionately nicknamed the late President Samora Machel.

It is particularly in this treadmill that, despite the burden that the floods that occurred at the beginning of this year, 2013, brought to the company, and over the efforts towards the reconstruction and, perhaps, modernization of the infrastructure damaged by the bad weather, it did not neglect to fulfill the previously outlined projects, namely the construction of schools - “the basis on which our followers takeover power” - as well as the purchase of coaches and locomotives, the latter, in addition to responding to the demand of the transport logistics of cargo to alleviate the suffering of our fellow citizens seeking rail transport to urban centers and vice versa.

Imbued by the unconditional love for this Pearl of the Indian Ocean, and because our focus is to consolidate and improve our position in the regional rail and port networks, here we are playing our part with high passion and dedication.

Port and railways Greetings!

Txotxolosa! ●

Rigor e Qualidade

Performance & Quality



Ao Serviço da Actividade Seguradora

Working for Insurance Activity

Rua da Sé 114, 1º andar
Rovuma Carlton - MAPUTO
Tel.: +258 21 306888 / 21 310427
Cel.: +258 82 3073700 / 82 3011982
Fax: +258 21 306998
E-mail: poliseguros@poliseguros.co.mz


POLISEGUROS
CORRETORES E CONSULTORES DE SEGUROS, LDA

FLASH POINTS

USD20 B para revitalizar portos e caminhos de ferro

Estima-se em 20 biliões de dólares norte-americanos o valor necessário para revitalizar o sistema de portos e caminhos de ferro de Moçambique.

Na óptica do Governo de Moçambique, quaisquer investimentos em projectos de desenvolvimento de infra-estruturas serviriam para outras finalidades que não são apenas o carvão, mas o escoamento de mercadoria diversa e passageiros para os países vizinhos a nível regional.

Esta estimativa foi avançada pelo titular do pelouro dos Transportes e Comunicações de Moçambique, Paulo Zucula, tendo sublinhado que a construção de infra-estruturas no país não visa apenas responder aos novos desafios decorrentes da descoberta e exploração do carvão.

CFM reeleita presidente da SARA

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), através do seu Presidente do Conselho de Administração, Rosário Mualeia, foi reeleita presidente da Associação das Empresas Ferroviárias da África Austral (SARA).

A reeleição da empresa CFM para presidir a SARA aconteceu numa reunião desta organização regional realizada no primeiro semestre deste ano na cidade portuária sul-africana de Durban.

A reeleição de Mualeia foi unânime, facto interpretado como demonstração de uma confiança crescente da direcção da organização regional em Moçambique.

Criada em 1996, a SARA tem como principal objectivo promover os interesses comerciais das empresas ferroviárias da África Austral, que se traduzem na defesa de uma competição justa na área do transporte ferroviário.

Moçambique acolheu em 2012 em Maputo a 3.ª Conferência e Exposição desta organização, cujo tema central foi a Promoção de uma Integração Perfeita dos Serviços de Transportes das Empresas Ferroviárias da África Austral.

MPDC alavanca actividade

A Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) está a investir na aquisição de novo equipamento operacional que vai permitir reduzir o tempo de descarga de camiões, melhoria da produtividade dos navios e de gestão de *stock*.

Para o efeito, a MPDC adquiriu recentemente seis pás-carregadoras que vão garantir uma disponibilidade mínima para servir os requisitos operacionais.

O anúncio destes esforços foi feito pelo director de Operações da sociedade, Gerhard Botha.

Botha disse ainda que a sua empresa também está a investir na formação de operadores para assegurar a operação competente deste novo equipamento.

Para além do reequipamento e modernização em meios materiais, a MPDC está igualmente a privilegiar o rejuvenescimento da sua mão-de-obra.

FLASH POINTS

Boom no sector extractivo

Os investimentos no sector da indústria extractiva em Moçambique dispararam de 184 milhões de dólares norte-americanos em 2005 para mais de USD2,5 biliões em 2012, segundo fonte do Governo de Moçambique.

“Com estes investimentos, de que resultaram empreendimentos de produção em escala de gás natural, areias pesadas e carvão, consolidámos a posição privilegiada de Moçambique no mapa mundial de países receptores de investimentos”, explicou a ministra dos Recursos Minerais, Esperança Bias.

A governante referiu que graças a estes investimentos Moçambique dispõe actualmente de um acervo importante de informação geológica, disponível para todos os que queiram investir na actividade geológica e mineira no país.

Contudo, a governante fez questão de advertir que os potenciais benefícios da descoberta e identificação de grandes reservas de carvão e de outros recursos ainda estão por vir, porque os projectos de exploração ainda se encontram na fase de investimento e noutros casos na fase de estudo que irão determinar a sua viabilidade.

Extraordinárias potencialidades

A *Syrah Resources*, uma empresa mineradora australiana, diz que estimativas mais actualizadas de recursos no projecto de Balama, província de Cabo Delgado, norte de Moçambique, aumentaram as reservas para 117 milhões de toneladas de grafite, juntamente com 2,7 milhões de toneladas de pentóxido de vanádio.

A descoberta, segundo aquela companhia, confirma que o projecto contém muito mais grafite que as mais conhecidas reservas do mundo inteiro (77 milhões de toneladas de acordo com a *US Geological Survey*).

A *Syrah Resources* planeia tornar-se no maior produtor mundial de grafite de baixo custo, produzindo material de alta qualidade. Ela caracteriza Balama como “uma reserva extraordinária” que pode responder à demanda em todas as frentes da grafite natural, por várias gerações.

A baixa quantidade de impurezas contidas na grafite, segundo a *Syrah Resources*, alimenta as expectativas da empresa no alcance dos preços mais elevados na variedade de produtos.

A grafite é uma forma de carbono de alto valor, por causa das suas propriedades como condutor de energia. Pode ser usada nas baterias e pilhas de combustível, assim como é a base do grafeno, o material mais forte uma vez fabricado, com um vasto potencial para o uso nas indústrias electrónicas.

A produção mundial de grafite situa-se em cerca de 1,3 milhão de toneladas por ano, e os preços variam em função da qualidade e tamanho. A grafite em pó pode ser comercializada a 700 dólares norte-americanos por tonelada, enquanto a de qualidade superior em grandes quantidades por cerca de seis mil dólares a tonelada.

O pentóxido de vanádio é vendido a pouco mais de 13 mil dólares por tonelada. Este recurso pode ser usado na produção de aços inoxidáveis para instrumentos cirúrgicos e outras ferramentas.

FLASH POINTS

\$20 billion to revitalize ports and railways

It is estimated in \$20 billion the amount needed to revitalize the system of ports and railways in Mozambique.

In the view of the Government of Mozambique, any investments in developing projects of infrastructure that would serve other purposes that are not only coal, but the flow of diverse merchandise and passengers to neighboring countries at the regional level.

This estimate was provided by the Minister of Transport and Communications of Mozambique, Paulo Zucula, who stressed that the construction of infrastructure in the country is aimed not only to respond to the new challenges arising from the discovery and exploitation of coal.

CFM reelected president of SARA

The company Ports and Railways of Mozambique (CFM), through its Chairman, Mualeia, was re-elected president of the Association of Railway Companies in Southern Africa (SARA).

The reelection of CFM to chair SARA happened to preside over a meeting of this regional organization held in the first half of this year in the South African port city of Durban.

The reelection of Mualeia was unanimous, a fact interpreted as demonstrating a growing confidence in the leadership of the regional organization in Mozambique.

Founded in 1996, SARA has as main objective to promote the commercial interests of the railway companies in southern Africa that translates in defending fair competition in the area of rail transportation.

Mozambique hosted in 2012 in Maputo, the 3rd Exhibition and Conference of this organization, whose central theme was the promotion of a Seamless Integration of Transport Services of the Rail Companies in Southern Africa.

MPDC leverage activity

The Maputo Port Development Company (MPDC) is investing in the acquisition of new operating equipment which will lead to reducing trucks unloading time, improving the productivity of ships and stock management.

To this end, the MPDC recently acquired six backhoe loaders that will ensure a minimum availability to serve the operational requirements.

The announcement of these efforts has been made by the Director of Operations of the Company, Gerhard Botha.

Botha said that his company is also investing in the training of operators to ensure the responsible operation of this new equipment.

Beyond the retrofitting and upgrading physical facilities, the MPDC is also to focus on the rejuvenation of its workforce.

FLASH POINTS

Boom in the extractive sector

The investment in Mozambique's mining industry sector soared from \$184 million dollars in 2005 to more than \$2.5 billion in 2012, according to a source from the Government of Mozambique.

"With these investments, which resulted in enterprises of scale production of natural gas, heavy sands and coal, we consolidated the privileged position of Mozambique on the world map of countries receiving investment," the Minister of Mineral Resources, Esperança Bias, explained.

The minister said that thanks to these investments Mozambique currently has a stockpile of important geological information, available to everyone who want to invest in geological and mining activity in the country.

However, the minister made a point of warning that the potential benefits of the discovery and identification of large coal reserves and other resources are yet to come, because the mining projects are still in the investment phase and in other cases in the study phase that will determine its viability.

Extraordinary potential

Syrah Resources, an Australian mining company says updated resource estimates in the Balama project, Cabo Delgado Province, Northern Mozambique, indicate that the reserves increased to 117 million tons of graphite, along with 2.7 million tons of vanadium pentoxide.

The discovery, according to the company, confirms that the project contains more graphite than the known total world reserves (77 million tons according to the U.S. Geological Survey).

Syrah Resources plans to become the largest producer of low cost graphite, producing high quality material. It characterizes Balama as "extraordinary reserves" that can respond to the demand on all fronts of natural graphite, for several generations.

The low amount of impurities in graphite, according to Syrah Resources, boosts the company's expectations in achieving the highest prices on a variety of products.

Graphite is one form of high value carbon because of its properties as energy conductor. It can be used in batteries and fuel cells, as it is the basis of graphene, the strongest material once manufactured, with a vast potential for use in electronic industries.

World production of graphite is located at approximately 1.3 million tons per year and the prices vary depending on quality and size. The graphite powder can be sold at \$700 per ton, while the top quality in large quantities by about \$6000 a ton.

Vanadium pentoxide is sold just over \$13.000 per ton. This resource can be used in the production of stainless steel for surgical instruments and other tools.



A empresa Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) está envolvida em grandes projectos de investimento que obrigam a companhia a mobilizar recursos financeiros colossais.

O esforço gigantesco que a empresa CFM deve empreender para responder aos desafios actuais no sector ferro-portuário foi evocado pelo Presidente do Conselho de Administração (PCA) da empresa, engenheiro Rosário Mualeia, na intervenção que fez durante o XVII Conselho de Directores, realizado em Março de 2013.

Segundo Mualeia, a empresa CFM está muito activa nas regiões norte, centro e sul de Moçambique no domínio de construção e reabilitação de infra-estruturas, para apetrechar a firma com capacidade de resposta logística e operativa imposta pela demanda provocada pela descoberta e exploração de recursos minerais no país.

“No domínio de investimentos, estamos envolvidos em grandes projectos que demandam da empresa esforços financeiros elevados com recurso a autofinanciamento e a créditos bancários, bem como a aposta em parcerias público-privadas”, indicou o engenheiro Rosário Mualeia.

No norte, Rosário Mualeia apontou o início, em 2012, da implementação do Projecto do Corredor do Norte, que prevê a

construção da Linha Férrea Moatize-Nacala-a-Velha via Malaui.

Ao abrigo do mesmo empreendimento, será igualmente construída uma nova Terminal de Carvão e Cais de Nacala-a-Velha, visando a criação de um corredor logístico com capacidade de 30MTPA.

Ainda na região setentrional do país, a empresa CFM está a concretizar o Projecto de Construção do Porto das Águas Profundas de Macuse e a respectiva Linha Férrea Moatize/Macuse, com capacidade de 25MTPA, em processo de execução, bem como o Projecto de Desenvolvimento do Porto de Gás e Comercial em Palma.

Esta obra está a ser concretizada com o envolvimento de quadros do Ministério dos Transportes e Comunicações e da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, afirmou Rosário Mualeia.

No contexto do aludido empreendimento, referiu o Presidente, a Empresa Nacional de Hidrocarbonetos e o CFM são os principais concessionários.

“No âmbito dessa parceria, atendendo o déficit da

capacidade dos portos em Cabo Delgado, as duas empresas assinaram um memorando de entendimento cujo objectivo é estabelecer as bases da definição das actividades a serem desenvolvidas, tendo em vista a implantação do Projecto de Desenvolvimento de Infra-estruturas Logísticas Portuárias de Apoio às Operações Petrolíferas em Pemba e Palma”, sublinhou Rosário Mualeia.

A empresa CFM, adiantou, terá a incumbência de desenvolver os serviços e as infra-estruturas ferro-portuárias e promover a galvanização das actividades de transporte e operações.

Rosário Mualeia ressaltou que se pretende tornar os serviços ferro-portuários mais modernos, acessíveis, eficientes, competitivos e adequados à actual demanda dos múltiplos utilizadores, designadamente as empresas que desenvolvem as suas actividades na bacia do Rovuma.

Também no norte, está em processo de elaboração o estudo do Projecto de Reabilitação da Ponte Cais de Mocimboa da Praia, que consiste na reabilitação da estrutura de atracação e ponte de acesso para permitir a reabertura deste porto.

A implementação deste empreendimento está prevista para o período 2013-2014.

O Projecto de Reabilitação e Expansão do Porto de Pemba, com o objectivo de dotar a estrutura com respostas de médio e longo prazos, é outra das iniciativas que está a ser implementada pela CFM na região nortenha de Moçambique.

Segundo o PCA da companhia ferro-portuária moçambicana, o empreendimento está a ser executado na perspectiva de vir a responder ao panorama de desenvolvimento nas

províncias de Cabo Delgado e Niassa, face à dinâmica imposta pela mineração, agricultura e outras potenciais actividades industriais.

Igualmente no norte, a empresa CFM está na fase de legalização do Direito do Uso e Aproveitamento de Terra (DUAT) para a materialização do Projecto de Construção da Plataforma Logística de Cuamba, visando contribuir para o reforço da cadeia logística de transportes.

Neste momento, adiantou Rosário Mualeia, a empresa CFM está em processo de reassentamento da população e demarcação do terreno para a execução do Projecto de Ligação Centro e Norte, que envolve a ligação ferroviária entre Mutarara (Linha de Sena) e Mutuali (Linha de Nacala), visando garantir a exportação até 25 milhões de toneladas por ano do carvão de Moatize.

A empresa CFM, enfatizou o PCA, está envolvida num amplo movimento de reabilitação e construção de infra-estruturas também no centro do país.

Os trabalhos na região central de Moçambique incluem o Projecto de Reabilitação da Linha de Sena, já em curso, para o aumento da capacidade para 20MTPA, Projecto de Construção da Nova Terminal de Carvão no Porto da Beira, com capacidade de 20MTPA, ainda na fase de negociação.

Ainda na mesma região, foi concluído o Projecto de Renovação Integral do Troço Beira-Dondo e está em avaliação o Projecto de Reabilitação de 306 vagões de CFM-Centro, visando providenciar a reposição paulatina da frota de vagões para atender a linha de Sena e Machipanda.

O centro do país, indicou Rosário Mualeia, está igualmente ►►





a registar a elaboração do Projecto de Reabilitação de Cais de Rebocadores, visando melhorar as operações de atracação e desatracação de embarcações no Porto da Beira e, por conseguinte, aumentar os níveis de desempenho do serviço marítimo.

Investimentos no sul

À semelhança do norte e centro do país, a região Sul também está a conhecer importantes desenvolvimentos a nível das infra-estruturas ferro-portuárias, anunciou Rosário Mualeia.

Com efeito, estão na fase conclusiva as obras de reposição da ponte sobre o Km 26+900 e está em curso o estudo envolvendo técnicos da empresa CFM e da TFR, para a reparação de emergência das respectivas pontes.

Essa acção decorre no quadro do Projecto de Modernização e Aumento da Capacidade da Linha de Ressano Garcia, visando a modernização e expansão da capacidade da Linha de Ressano Garcia e feixes ferroviários de Machava-Maputo e Matola.



O objectivo é aumentar a sua capacidade de suporte (de 20,5 para 26 toneladas/eixo) e melhorar as condições de segurança nas ferrovias.

Na mesma região, está em execução o Projecto de Renovação do Sistema de Telecomunicação e Instalação de Sistemas de Controlo Centralizado de Operações na rede ferroviária sul, com o objectivo de melhorar a eficiência e segurança da circulação de comboios.

A estrela Techobanine

Mas, de todos os empreendimentos em curso ou em cartei-

NOVAS LOCOMOTIVAS E CARRUAGENS

No âmbito dos investimentos em perspectiva na empresa CFM para a região sul de Moçambique, destaca-se a aquisição de 10 locomotivas e 70 carruagens, para incrementar a capacidade de transportar mercadorias e passageiros, um esforço orçado em três biliões de meticais.



Os investimentos no Sul de Moçambique incluem os Projectos de Reabilitação na Nave oficial do Departamento de Material Motor nas Oficinas Gerais; Gare de Triagem e Revisão de Maputo.

“Estes projectos visam melhorar as condições de habitabilidade e funcionalidade das instalações para revisão e reparação de locomotivas, melhorar as condições de habitabilidade e funcionalidade das instalações para revisão e reparação de vagões, melhorar as condições de habitabilidade e funcionalidade das instalações para reparação de carruagens”, segundo o PCA da empresa CFM, Rosário Mualeia.



ra na zona meridional do país, o PCA destacou o vultuoso Projecto do Corredor de Techobanine.

A iniciativa preconiza a construção, de raiz, de um porto de águas profundas, para complementar o Porto de Maputo na movimentação de navios de grande calado e a construção de um complexo industrial.

O empreendimento inclui igualmente a construção de uma via férrea ligando Techobanine a Botswana (via Chicualacuala e Zimbabwe), a ser implantada numa área de 22 mil hectares, numa primeira fase, com projecções de tráfego entre 10 e 50 milhões de toneladas por ano.

“Considerando que cerca de 30% do tráfego marítimo internacional realizam-se através do Canal de Moçambique, facilmente podemos concluir que este megaprojecto irá impulsionar o desenvolvimento económico regional”, salientou Rosário Mualeia.

Segundo o PCA da empresa CFM, o porto projectado no quadro do projecto em causa poderá ser expandido para acomodar um tráfego de até 200MTPA de carga a granel em duas bacias e quatro terminais.

Os terminais em previsão são: Terminal de Propósitos Múltiplos e Carga Geral, Terminal de Combustíveis (para reservas estratégicas), Terminal para Produtos Petroquímicos, bem como Terminal de Passageiros e Marina.

“O projecto de Techobanine encontra-se na fase de negociação do contrato de concessão”, afirmou o PCA dos CFM, engenheiro Mualeia.

Ainda no sul de Moçambique, realçou o PCA, está a ser

elaborado o Projecto de Expansão da Terminal de Contentores de Maputo, visando acomodar o crescente tráfego nacional, regional e internacional de contentores. **CFM**



ALONG THE BOOM IN NATURAL RESOURCES

CFM investing big

The company Railways and ports of Mozambique (CFM) is involved in major investment projects which require the company to mobilize colossal financial resources.

The massive effort that CFM should take to respond to current challenges in rail and port sector was evoked by the Chief Executive officer (CEO) of the company; engineer Rosário Mualeia, in his intervention during the seventeenth Board of Director meeting, held in March 2013.

According to Mualeia, CFM is very active in the northern, central and southern Mozambique in the field of construction and rehabilitation of infrastructure, to equip the firm with responsive logistics and operational capacity imposed by the demand caused by the discovery and exploitation of mineral resources in the country.

“In the field of investment, we are involved in large projects that require the company’s high financial company’s efforts to

resort to self-financing and bank loans, as well as the investment in public-private partnerships”, engineer Mualeia indicated.

In the North, Mualeia pointed out the beginning, in 2012, of the implementation of North Corridor Project, which includes construction of a Railway Line Moatize-Nacala-a-Velha via Malawi.

Under the same project, it will also be built a new coal terminal and the Nacala-a-Velha Pier, aiming at the creation of a logistics corridor with the capacity 30 Million Tons per Year (MTPY).

Still in the northern region of the country, the company is carrying out the construction project of the Port of the respective Macuse Deepwater Port and its Moatize / Macuse railroad, with a capacity of 25 MTPY, which is in ongoing, as well as the Development of the Gas and Commercial Port Project in Palma.



A large red crawler crane is the central focus, positioned on a paved port area. Its boom extends upwards and to the left. In the background, several stacks of shipping containers are visible, with brands like MAERSK and EVERGREEN clearly marked. The sky is clear and blue. The crane's tracks are visible in the foreground, and its operator's cab is situated on the boom.

This project is being implemented with the involvement of the staff of the Ministry of Transport and Communications and Ports and Railways of Mozambique company, Mualeia said.

In the context of this project, according to the CEO, the National Hydrocarbons Company and CFM are the main stakeholders.

“Under this partnership, given the deficit of capacity of the ports in Cabo Delgado, the two companies signed a memorandum of understanding, which aims to establish the basis of the definition of the activities to be undertaken, with a view to implant the Development of the Port Logistics infrastructure Project to Support Oil Operations in Pemba and Palma”, Mualeia stressed.

The company, he said, will be responsible for developing rail and port services and promote the galvanization of transport and operations activities.

Mualeia cautioned that it aims to make rail and port services more modern, accessible, efficient, competitive and appropriate to the current demands of multiple users, in particular, the companies carrying out their activities in the Rovuma basin.

Also in the north, it is in the process of drafting the study of the Rehabilitation Project of the Mocimboa Bay Pier, which consists of the rehabilitation of the berthing structure and access bridge to allow the reopening of this port. The implementation of this project is scheduled for 2013-2014.

The Rehabilitation and Expansion of the Port of Pemba Project, with the aim of endowing the infrastructure with medium and long term response capacity, is another of the initiatives ➡➡

being implemented by CFM in the northern region of Mozambique.

According to the CEO of the Mozambican port and railways company, the project is being implemented in preparation to respond to the development landscape in the provinces of Cabo Delgado and Niassa, given the dynamics imposed by mining, agriculture and other potential industrial activities.

Also in the North, the CFM is in the stage of the legalization of the Right of Use and Exploitation of Land (DUATs) for the realization of the construction project of the Cuamba Logistics Platform, aiming to contribute to the strengthening of the transport logistics chain.

In the moment, Mualeia added, CFM is in the process of relocating the population and demarcation of land for the implementation of the Centre and North Linking Project, which involves the rail link between Mutorara (Sena Line) and Mutuali (Nacala Line), to ensure the export of up to 25 million tons per year of Moatize coal.

The company, emphasized the CEO, is involved in a broad rehabilitation and construction of infrastructure initiative also in the center of the country.

The works in central Mozambique include the Sena Line Reha-

bilitation Project, already underway, to increase the capacity to 20MTPY, the construction of the New Coal Terminal in the Port of Beira, with capacity of 20MTPY, which is still being negotiated.

Still in the same region, the Integral Renovation Project of the stretch Beira-Dondo was completed and is in evaluation the Rehabilitation Project of 306 wagons of CFM-Center region, aimed at providing the gradual replacement of the fleet of wagons to meet the Sena and Machipanda line demand.

The center of the country, as indicated by Rosario Mualeia, is also undergoing the preparation of the Rehabilitation Project of Tugs Pier, to improve the operations of docking and undocking of vessels at the port of Beira and therefore increase levels of sea service performance.

Investments in the South

Like the North and Centre of the country, the southern region is also experiencing important developments in rail and port infrastructure, Rosário Mualeia announced.

Indeed, the works on the replacement on the Km 26 +900 bridge are in the final phase and it is being carried out the study, involving CFM and TFR technicians for the emergency repair of three respective bridges.

This action takes place in the framework of the Project for the Modernization and Capacity Increase of the Ressano Garcia line, to modernize and expand the capacity of the Ressano Garcia line and Machava-Maputo and Matola rail beams.

The aim is to increase its capacity (from 20.5 to 26 tons / axle) and improve safety on the railways.

In the same region, it is running the Renewal of the Telecommunication System and the Installation of Centralized Con-



NEW LOCOMOTIVES AND WAGONS

Within the investment outlook of CFM in the South of Mozambique, there is the acquisition of 10 locomotives and 70 wagons to increase capacity to transport goods and passengers, an effort estimated at three billion metical.



Investments in Southern Mozambique include Rehabilitation Projects in the nave workshop of the Department of Motor Material at the General Workshops; at the Screening and Revision station of the Maputo Terminal.

“These projects aim to improve the livability and functionality of facilities for overhaul and repair of locomotives, improve the livability and functionality of facilities for overhaul and repair of wagons, improve the livability and functionality of facilities for repair of carriages”, according to CFM’s CEO, Mualeia.

trol Operations System in the south rail network, with the aim of improving the efficiency and safety of train movement.

Techobanine, the Star

But of all the projects underway or in the pipeline in the southern part of the country, the CEO highlighted the magnificent Techobanine Corridor Project.

The initiative aims to build, from scratch, a deepwater port to complement the Port of Maputo in the movement of deep draft ships and the construction of an industrial complex.

The project also includes the construction of a railway linking the Techobanine to Botswana (via Chicualacuala and Zimbabwe), to be located in an area of 22 000 hectares in the first phase, with traffic projections between 10 and 50 million tons per year.

“Considering that about 30% of international shipping is done

through the Mozambique Channel, we can easily conclude that this megaproject will boost regional economic development,” Rosario Mualeia said.

According to the CFM chairman, the port designed under the project in question can be expanded to accommodate traffic until 200MTPY of bulk cargo in two basins and four terminals.

The foreseen terminals are: Multipurpose Terminal and General Cargo, Fuel Terminal (for strategic reserves), Terminal for Petrochemicals and Passenger Terminal and a Marina.

“The Techobanine project is in the negotiation phase of its concession agreement,” the engineer Rosario Mualeia stressed.

Still in southern Mozambique, as highlighted by the CEO, it is being prepared the Maputo Container Terminal Expansion, aiming to accommodate the growing national, regional and international container’s traffic. 



CFM - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique EP

20

DOIS MIL E DEZ
RELATÓRIO & CONTAS

10



ÍNDICE



I. INTRODUÇÃO

II. RESULTADOS OPERACIONAIS

Pag3

III. PROJECTO DE RESTRUTURAÇÃO DO CFM

Pag4

IV. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

Pag12

V. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO

Pag16

VI. PERSPECTIVAS

Pag18

VII. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Pag19

I. INTRODUÇÃO

O presente relatório tem por objectivo divulgar as principais realizações e resultados económico-financeiros da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. (CFM), no exercício económico do ano de 2010.

No âmbito do Decreto n.º 70/2009, de 22 de Dezembro, no seu Artigo 2, a Empresa CFM, E.P., que possui o estatuto de grande Empresa e é detida em 100% pelo Estado, preparou as suas demonstrações financeiras de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (PGC-NIRF). Assim, as Demonstrações Financeiras do ano 2010 foram preparadas em conformidade com o referido Decreto e houve necessidade de reconverter as contas do ano 2009 também com base no PGC-NIRF, o que provocou alterações nas informações históricas da empresa.

Pelo efeito do aumento da área produtiva, registou-se durante o exercício em análise um crescimento dos proveitos operacionais na ordem de 68%, comparativamente a igual período de 2009. Contudo, em termos de tesouraria esse aumento não é totalmente visível pelo facto das facturações do CDN - Corredor de Desenvolvimento do Norte continuarem a não serem pagas. No Zimbabwe, onde o CFM possui alguns investimentos e relações comerciais, a crise que se vive continua a afectar o plano de negócios da empresa, com grande influência na tesouraria. De igual modo, o CDN, em virtude de continuar a não honrar com os pagamentos devidos ao CFM, tem causado à empresa acumulados saldos por cobrar, propiciando que o CFM pague impostos ao Estado sobre facturações cuja receita não foi cobrada.

Relativamente aos custos operacionais, a empresa conheceu um incremento de 32%, tendo como principal causa o aumento do custo de fornecimento e serviços de terceiros, mais concretamente os custos com as dragagens nos diversos portos moçambicanos, o custo com combustíveis e com o material de manutenção e reparação de equipamentos, o aumento dos custos com o pessoal e o aumento do custo de amortizações motivado pelos investimentos realizados em 2010.

O nosso resultado operacional foi negativo da ordem de 287,7 milhões de Meticais, contra 671,2 milhões de Meticais em 2009, o que significa uma melhoria substancial.

Considerando os resultados financeiros, resultados extraordinários, e deduzido os impostos, o resultado líquido do exercício revela um lucro na ordem dos 845,7 milhões de Meticais, muito acima dos 354,3 milhões de Meticais atingidos no exercício anterior.

Recordamos que estes números reportam as demonstrações financeiras elaboradas com base no novo PGC-NIRF, cujo impacto é reportado no capítulo V (Demonstrações Financeiras do Exercício).

Apesar das constantes oscilações das economias regionais e mundiais, situações a que não estamos alheios, o CFM tem procurado sempre (e tem conseguido) melhorar o seu desempenho em prol do crescimento económico do país e contribuído no combate à pobreza absoluta, tendo para isso, durante o ano 2010, participado de forma directa em acções de responsabilidade social. O CFM possui uma longa tradição de mais de um século em acções de responsabilidade social, que consiste no provimento de água e electricidade a vilas e cidades ao longo das principais vias-férreas, construção e reabilitação de escolas, centros de saúde, locais de culto, complexos desportivos, lares de estudantes, entre outros empreendimentos.

No decurso do ano ora em análise, o CFM investiu recursos materiais e financeiros em acções de promoção desportiva, bem como concedeu apoios multiformes às comunidades rurais, instituições de carácter social e humanitário, construção de estabelecimentos escolares, de campos de jogos polivalentes nas escolas, apoio a jovens artistas plásticos, escritores, escultores, pintores, músicos, grupos culturais, entre outros.

Na sua intervenção a nível da Saúde, destaca-se o patrocínio anual do CFM às actividades do Instituto do Coração, entre outras instituições do ramo, facto que permite que crianças moçambicanas desprovidas de recursos tenham igualmente acesso à assistência especializada e tratamento.

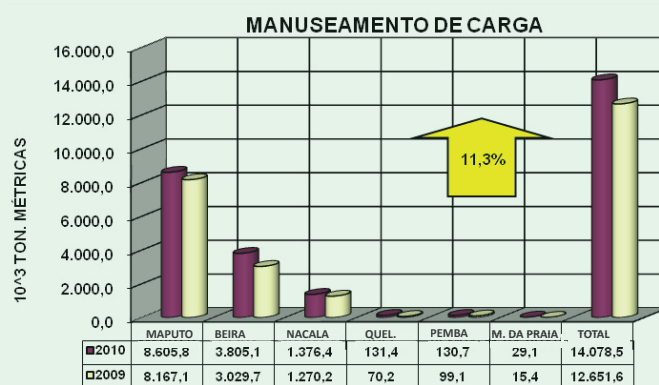


II. RESULTADOS OPERACIONAIS

2.1 MANUSEAMENTO DE CARGA E CONTENTORES

2.1.1 Manuseamento de Carga

Em 2010 foram manuseadas, no global, 14.078,5 mil toneladas métricas contra 12.651,6 mil do ano anterior, representando um crescimento de 11,3% (+1.426,9 mil toneladas métricas).



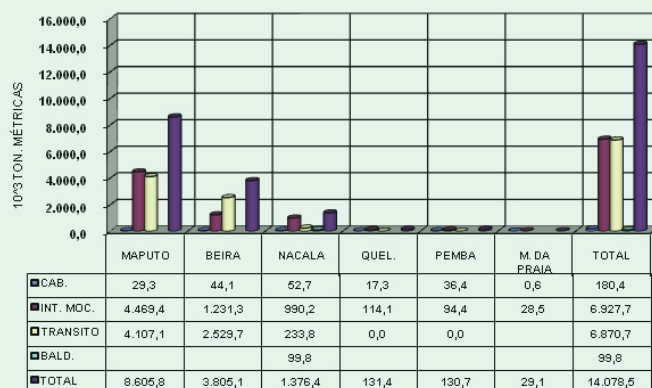
Comparativamente ao período homólogo do ano anterior:

- O Porto de Maputo cresceu 5,4% (+438,7 mil toneladas métricas);
- O Porto da Beira cresceu 25,6% (+775,4 mil toneladas métricas);
- O Porto de Nacala cresceu 8,4% (+106,2 mil toneladas métricas);
- O Porto de Quelimane cresceu 87,1% (+61,2 mil toneladas métricas);
- O Porto de Pemba cresceu 32,0% (+31,6 mil toneladas métricas) e;
- O Porto de Mocimboa da Praia cresceu 89,5% (+ 13,7 mil toneladas métricas).

O tráfego internacional representa 98,0% do total manuseado, onde o tráfego internacional Moçambique (importações e exportações) representa 49,2% e o trânsito 48,8%. A cabotagem representa 1,3% e a baldeação 0,7%.



MANUSEAMENTO DE CARGA



No tráfego nacional (cabotagem) manusearam-se 180,4 mil toneladas métricas, o que representa um crescimento de 5,4% (+9,3 mil toneladas métricas) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

Contribuíram para este crescimento:

- Porto de Pemba 193,0% (+24,0 mil toneladas métricas);
- Porto da Beira 109,9% (+23,1 mil toneladas métricas);
- Porto de Nacala 19,2% (+8,5 mil toneladas métricas)

No tráfego internacional Moçambique (Exportações e Importações) manusearam-se 6.927,7 mil toneladas métricas, o que representa um decréscimo de 1,3% (-89,7 mil toneladas métricas) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

As exportações, ao manusearem-se 2.118,2 mil toneladas métricas, decresceram 4,1% (-90,0 mil toneladas métricas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. Houve um crescimento das exportações em todos os portos, com exceção no Porto de Maputo que teve decréscimo nas exportações de açúcar e de alumínio

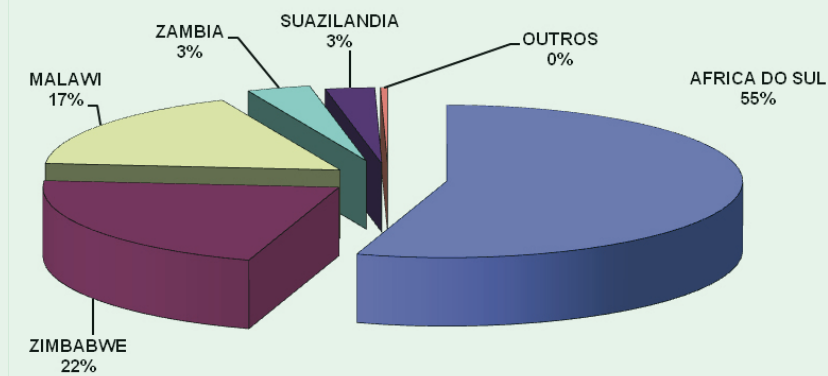
As importações, ao manusear-se 4.809,5 mil toneladas métricas, mantiveram quase o mesmo nível do período homólogo de 2009 (4.809,2 mil toneladas métricas).

Contribuíram para este resultado os portos:

- Beira 12,1% (+104,5 mil toneladas);
- Nacala 1,7% (+10,7 mil toneladas métricas);
- Quelimane 101,5% (+18,0 mil toneladas métricas);
- Pemba 3,0% (+0,8 mil toneladas métricas).
- Porto de Maputo teve um desempenho negativo de 4,1% (-133,8 mil toneladas métricas);
- Porto de Mocimboa da Praia manteve o mesmo nível de 2009 (2,7mil toneladas métricas).



No porto de Maputo contribuíram as exportações de carvão, citrinos, manganês, rolos de aço, ferro-crómio, níquel, açúcar e viaturas pela África do Sul; açúcar pela Suazilândia, açúcar pelo Zimbabue. No Porto da Beira contribuíram as exportações de crómio, ferro-cromio, asbestos, carga contentorizada e importações de adubo, combustível, trigo, arroz, milho, óleo de palma e carga contentorizada pelo Zimbabue; as importações de adubo, óleo vegetal, combustível e carga contentorizada pelo Malawi e exportações de carga contentorizada e as importações de carga contentorizada e adubo pela Zâmbia. No porto de Nacala importações de trigo pelo Malawi.



MANUSEAMENTO NOS TERMINAIS SOB GESTÃO DIRECTA DO CFM

Manusearam-se nos terminais sob gestão do CFM 4.309,7 mil toneladas métricas, representando 31,0% do total manuseado em todos os Portos e um crescimento de 7,2% (+289,0 mil toneladas métricas) relativamente a igual período do ano anterior.

TERMINAIS	MAPUTO		BEIRA		NACALA		QUELIMANE		PEMBA		M. DA PRAIA		TOTAL		VARIÇÃO
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	
CARGA GERAL			72,9	50,5					130,7	99,1	29,1	15,4	232,7	164,9	41,1%
CEREAIS	186,4	199,6											186,4	199,6	-6,6%
ALUMÍNIO	1.808,9	1.820,8											1.808,9	1.820,8	-0,7%
COMBUSTÍVEIS	578,0	703,1	1.254,6	901,2	239,4	220,1	9,6	11,0					2.081,6	1.835,4	13,4%
TOTAL	2.573,4	2.723,5	1.327,5	951,7	239,4	220,1	9,6	11,0	130,7	99,1	29,1	15,4	4.309,7	4.020,7	7,2%

Porto de Maputo

Foram manuseadas 2.573,4 mil toneladas métricas contra 2.723,5 mil de igual período do ano anterior representando um decréscimo de 6,0% (-150,1 mil toneladas métricas).

No terminal de Cereais manusearam-se 186,4 mil toneladas contra 199,6 mil em 2009, representando um decréscimo de 7,0% (-13,2 mil toneladas métricas).

No terminal de Alumínio manusearam-se 1.808,9 mil toneladas métricas contra 1.820,8 mil do ano anterior, representando um decréscimo de 1,0% (-11,9 mil toneladas métricas).

No terminal de Combustíveis manusearam-se 578,0 mil toneladas métricas contra 703,1 em 2009, representando um decréscimo de 18,0% (-125,1 mil toneladas métricas).

Porto da Beira

No terminal de Combustíveis manusearam-se 1.254,6 mil toneladas métricas contra 901,2 do ano anterior, representando um crescimento de 39,0% (+353,4 mil toneladas métricas).

Porto de Nacala

No terminal de Combustíveis manusearam-se 239,4 mil toneladas métricas de granéis líquidos contra 220,1 mil do ano anterior, representando um crescimento de 9,0% (+19,3 mil toneladas métricas).

Porto de Quelimane

Manusearam-se 9,6 mil toneladas métricas de granéis líquidos contra 11,0 mil do ano anterior, representando um decréscimo de 13,0% (-1,4 mil toneladas métricas).

Porto de Pemba

Manusearam-se 130,7 mil toneladas métricas contra 99,1 mil do ano anterior, representando um crescimento de 32,0% (+31,7 mil toneladas métricas).

Porto de Mocimboa da Praia

Manusearam-se 29,1 mil toneladas métricas contra 15,4 mil do ano anterior, representando um crescimento de 89,5% (+13,7 mil toneladas métricas).

MANUSEAMENTO NOS TERMINAIS CONCESSIONADOS

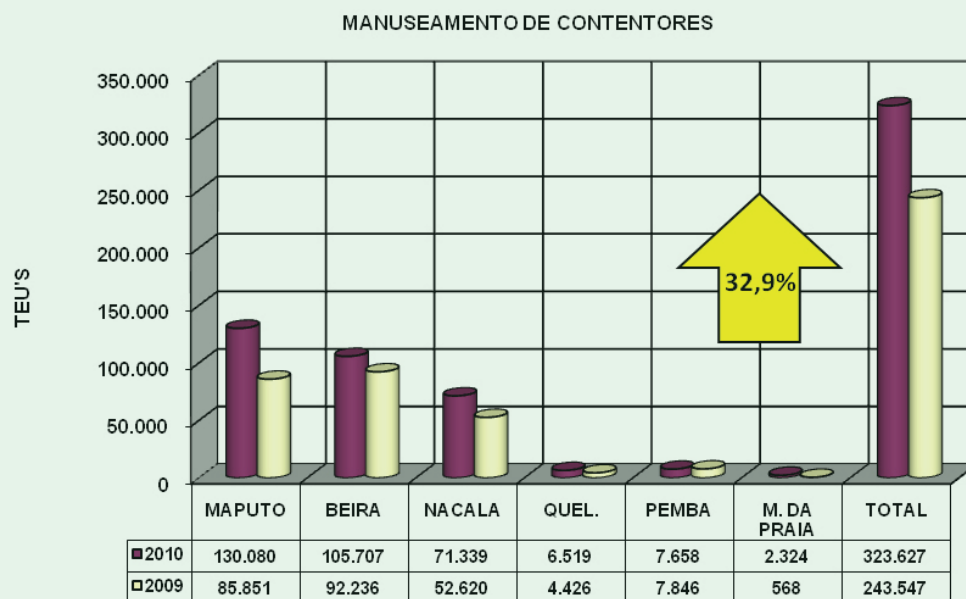
Nos terminais sob gestão dos concessionários manusearam-se 9.768,9 mil toneladas métricas, representando 69,0% do total manuseado em todos os Portos e um crescimento de 13,2% (+1.138,0 mil toneladas métricas) em relação a igual período do ano anterior. Mais pormenores no mapa abaixo:

TERMINAIS	MAPUTO		BEIRA		NACALA		QUELIMANE		TOTAL		VARIACÃO
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	
CABOTAGEM	29,3	73,6							29,3	73,6	-60,2%
MPDC	6.003,2	5.370,0							6.003,2	5.370,0	11,8%
CARGA GERAL	2.486,7	2.411,3	1.243,9	981,0	372,4	455,6	121,8	59,3	4.224,9	3.907,2	8,1%
AÇÚCAR	530,5	472,4							530,5	472,4	12,3%
CARVÃO	1.789,3	1.428,7							1.789,3	1.428,7	25,2%
CONTENTORES	1.127,5	1.008,0	1.233,7	1.097,0	764,6	594,4			3.125,8	2.699,4	15,8%
CITRINOS	69,1	49,6							69,1	49,6	-
TOTAL	6.032,4	5.443,6	2.477,6	2.078,0	1.137,0	1.050,1	121,8	59,3	9.768,9	8.630,9	13,2%



2.1.2 MANUSEAMENTO DE CONTENTORES

Foram manuseados no global 323.627 Teu's contra 243.547 Teu's do ano anterior, correspondendo a um crescimento de 32,9% (+80.080 Teu's), resultante dos crescimentos deste movimento nos terminais dedicados a este tipo de tráfego.



Em termos de evolução no manuseamento de contentores temos:

- Porto de Maputo cresceu 51,5% (+44.229 teu's);
- Porto da Beira cresceu 14,6% (+13.471 teu's);
- Porto de Nacala cresceu 35,6% (+18.719 teu's);
- Porto de Quelimane cresceu 47,3% (+2.093 teu's);
- Porto de Pemba decresceu 2,4% (-188 teu's) e;
- Porto de Mocímboa da Praia cresceu 309,2% (+1.756 teu's).

Em termos percentuais o tráfego internacional representa 94,7% do total manuseado, onde o trânsito representa 18,3% e o internacional Moçambique (exportações e importações) 76,4%. A cabotagem representa 2,2% e a baldeação somente 3,1% do tráfego total.

No tráfego nacional (cabotagem), manusearam-se 6.917 teu's contra 6.905 teu's do período homólogo do ano anterior o que representa um crescimento de 0,2% (+12 teu's).

No tráfego internacional Moçambique (importações e exportações), manusearam-se 247.241 teu's correspondentes a um crescimento de 32,9% (+61.137 teu's) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

No tráfego em trânsito, manusearam-se 59.343 teu's correspondentes a um crescimento de 27,0% (+12.629 teu's) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

2.1.3 CONTENTORIZAÇÃO DE CARGA

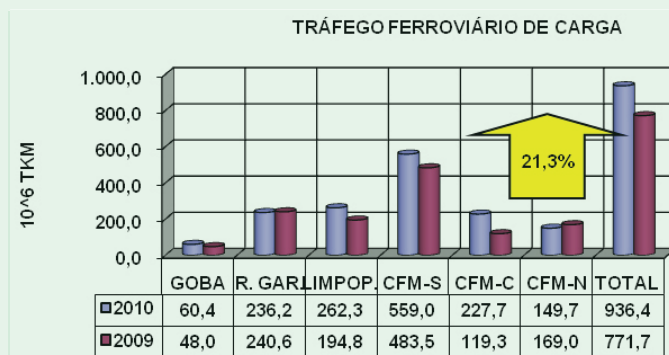
O volume de carga contentorizada, relativamente ao período homólogo do ano anterior, cresceu 18,0% (+525,2 mil toneladas métricas) e o seu peso no global da carga manuseada passou de 22,4% para 23,9% no presente período.

	2010	2009	(10/09)%
Carga em contentores	3,359.90	2,834.70	2,834.70
Carga total	14,078.50	12,651.60	11%
% de contentores	24%	22%	

2.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA E PASSAGEIROS

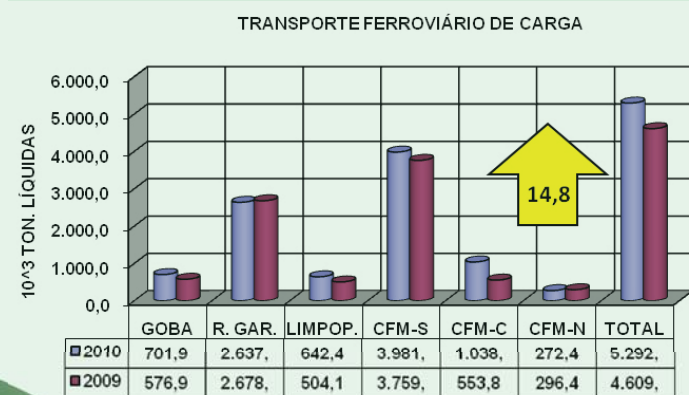
2.2.1 TRANSPORTE DE CARGA

Foram realizadas 936,4 milhões de toneladas quilómetros contra 771,7 milhões do ano anterior, representando um crescimento de 21,3% (+164,7 milhões de toneladas quilómetros). Deste tráfego, 377,4 milhões de toneladas/km foram realizadas nas linhas sob gestão dos concessionários e 559,0 milhões nas linhas sob gestão do CFM.



O tráfego internacional representa 74,1% do global realizado enquanto o nacional representa 25,9%.

Este tráfego corresponde a um volume de 5.292,6 mil toneladas líquidas transportadas, contra 4.609,9 mil toneladas líquidas do ano anterior, representando um crescimento de 14,8% (+682,7 mil toneladas líquidas). Nas linhas sob gestão do CFM transportaram-se 3.981,4 mil toneladas líquidas e nas sob gestão de concessionários (CFM-Centro e CFM-Norte) 1.311,2 mil toneladas.



No tráfego nacional transportaram-se 1.443,9 mil toneladas líquidas representando um crescimento de 40,8% (+418,2 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

No tráfego internacional transportaram-se 3.848,7 mil toneladas líquidas representando um crescimento de 7,4% (+264,5 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

As causas deste desempenho estão reflectidas na avaliação por linhas como se segue:

2.2.1.1 DESEMPENHO DAS LINHAS SOB GESTÃO DIRECTA DO CFM

Nas linhas sob gestão do CFM transportaram-se 9.759,8 mil toneladas líquidas, representando 81,6% do global transportado em todas as linhas com uma diminuição de 1,2% relativamente ao ano anterior.

Descrição	2010	2009	variação
Linha de Goba	701,9	576,9	+21,7
Linha de Ressano Garcia	2.637,1	2.678,7	-1,6%
Linha do Limpopo	642,4	504,1	+27,4%
Total	3.642,8	3.472,9	+4,9%

Na linha de Goba transportaram-se 701,9 mil toneladas líquidas, sendo 435,4 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 266,5 mil toneladas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 21,7% (+125,0 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional houve crescimento nos volumes de açúcar transportado.

Na linha de Ressano Garcia transportaram-se 2.637,1 mil toneladas líquidas, sendo 4,0 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 2.633,1 mil toneladas no tráfego internacional, havendo um decréscimo global de 1,6% (-41,6 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional, houve decréscimo nos volumes transportados de aço, citrinos, açúcar, combustível, enxofre, milho, adubo, tabaco, klinker, magnetite e bentonite.

Na linha do Limpopo transportaram-se 642,4 mil toneladas líquidas sendo 197,4 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 445,0 mil toneladas líquidas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de +27,4% (+138,3 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional houve um crescimento de 39,7% (+126,4 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de crómio, ferro-cromio, trigo, adubo, combustível e carga diversa. No tráfego nacional houve um crescimento de 6,4% (+11,8 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de açúcar, melão e combustível transportado.

2.2.1.2 DESEMPENHO NAS LINHAS SOB GESTÃO DOS CONCESSIONÁRIOS

Nas linhas sob gestão dos concessionários (CFM-Centro e CFM-Norte)

Transportaram-se 1.311,2 mil toneladas líquidas, representando 24,0% do global transportado em todas as linhas e um crescimento global de 54,2% relativamente ao ano anterior conforme a tabela:

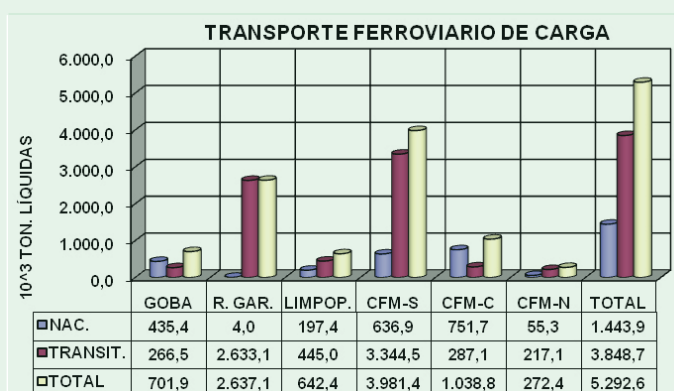
Descrição	2010	2009	variação
Linha de Machipanda	546,5	390,4	+40,0%
Linha de Sena	492,3	163,4	+201,4%
Linha do Norte	272,4	296,4	-8,1%
Total	1.311,2	850,1	+54,2%

Na linha de Machipanda transportaram-se 546,5 mil toneladas líquidas, sendo 259,4 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 287,1 mil toneladas líquidas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 40,0% (+156,1 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego nacional cresceram os

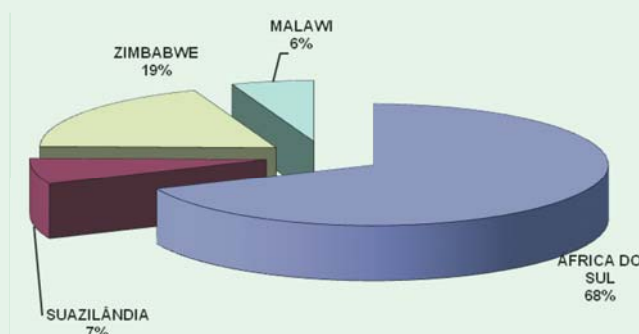
volumes transportados de açúcar, melão, carga diversa e pedra. No tráfego internacional houve um crescimento de 33,9% (+72,6 mil toneladas líquidas) nos volumes de adubo, milho, carga contentorizada, trigo e arroz transportados.

Na linha de Sena transportaram-se 492,3 mil toneladas líquidas contra 163,4 mil toneladas de igual período do ano anterior, com destaque para o balastro, calcário e carga diversa.

Na linha do Norte transportaram-se 272,4 mil toneladas líquidas, sendo 55,3 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 217,1 mil no tráfego internacional, havendo um decréscimo global de 8,1% (-24,0 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego nacional houve um decréscimo de 9,0%. No tráfego internacional houve um decréscimo de 7,8% (-18,4 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de tabaco em contentores, batata, sucata e trigo transportados.

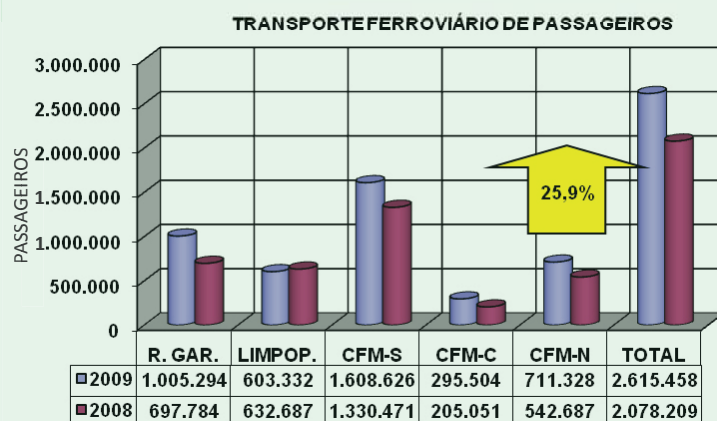


Distribuição do Tráfego Internacional



2.2.2 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Realizaram-se 254,3 milhões de passageiros quilómetros contra os 164,0 milhões do ano anterior, o que representa um crescimento de 55,1% (+90,3 milhões de passageiros quilómetros). Este tráfego corresponde a 3.702.642 passageiros transportados, contra 2.615.458 de igual período do ano anterior, o que representa um crescimento de 41,6% (+1.087.184 passageiros).



III. PROJECTO DE RESTRUTURAÇÃO DO CFM

3.1 Concessões

Desde o início da década de 90 que o Governo e o CFM vêm introduzindo a participação do sector privado na gestão de terminais específicos da actividade portuária. Em 1998, foi definida a nova missão do CFM, nomeadamente:

- Reconstruir o sistema de transporte ferro-portuário, para que ele seja moderno, competitivo, eficiente, orientado para o mercado e financeiramente viável.
- Investir, promover e fomentar o desenvolvimento estratégico das infra-estruturas ferro-portuárias.
- Envolver o sector privado – nacional e estrangeiro – na exploração e desenvolvimento de sistemas ferroviários e portuários, via concessões. Os CFM, contudo, continuariam a explorar algumas actividades que, por razões estratégicas, não seriam concedidas, tais como, de entre outras, o manuseamento de granéis líquidos em todos os portos; o Terminal de Cereais e o Terminal de Alumínio, ambos localizados na Matola.
- Diversificar a sua intervenção empresarial, como forma de promover a sua sustentabilidade a longo prazo e rentabilizar os seus activos, alargando deste modo, a sua participação para sectores como o turismo, transporte aéreo, indústria de construção, gestão imobiliária, sector financeiro, etc.

No quadro da reestruturação, os CFM alteraram profundamente a sua missão e os seus objectivos programáticos. Após o concessionamento da actividade portuária nos 3 principais portos e no porto de Quelimane e da totalidade da actividade ferroviária nos sistemas Centro e Norte, ao CFM cabe a exploração dos terminais de combustíveis (em todos os portos), alumínio (no Porto de Maputo), dos serviços marítimos do Porto da Beira, a exploração dos Portos de Pemba e de Mocimboa da Praia, bem como do Sistema Ferroviário do Sul, que é composto pelas linhas férreas de Ressano Garcia, Limpopo, Goba e Ramal de Salamanga e que, por decisão do Governo, sob recomendação do CFM, não serão objecto de concessão.

Como a experiência tem demonstrado, a gestão das concessões é um processo extremamente complexo, dos pontos de vista técnico, legal e financeiro, envolve interesses privados, estrangeiros e nacionais, nem sempre alinhados com os interesses do País e do CFM, urgindo, portanto, reflectir profundamente sobre o assunto e adoptar medidas e mecanismos eficazes para a sua boa gestão.

Sem prejuízo de outras ideias que resultem dessa reflexão, consideramos que existe, como medida mínima, um imperativo de acção concertada, harmoniosa e comum, inter-institucional, para fazer cumprir os acordos de concessão e travar anomalias e irregularidades graves existentes. Reiteramos a necessidade de reforço do poder institucional do CFM na fiscalização das concessões, inclusive por via legislativa, pois esta entidade actua, verdadeiramente, como braço executivo do Governo nessa matéria.

3.2 Estrutura da Força de Trabalho

A Empresa possui presentemente, um total de 2.890 trabalhadores, sendo 2.318 trabalhadores contratados a prazo indeterminado, 572 contratados a prazo certo ou incerto. Possui ainda 23 estagiários pré-profissionais e 44 candidatos a emprego em processo de formação.

Está em curso o processo de avaliação de alguns trabalhadores contratados a prazo certo ou incerto para passarem ao quadro dos contratados por tempo indeterminado, em função das vagas existentes em cada unidade orgânica.

Os trabalhadores contratados a prazo indeterminado, distribuem-se da seguinte maneira: 1.511 trabalhadores na área ferroviária, 570 na área de apoio e 237 na área portuária.

Presentemente está em preparação o processo de Avaliação Profissional dos trabalhadores da empresa para o seu enquadramento nas respectivas unidades orgânicas de acordo com as vagas identificadas no Quadro de Pessoal.

IV. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

4.1. Dragagem de Aprofundamento do Canal de Acesso ao Porto de Maputo

No âmbito do projecto de dragagem do Porto de Maputo, teve início a 30 de Julho 2010 a dragagem do canal de acesso ao porto, actividade desenvolvida pela *Dredging Internacional*, empreiteiro encarregue de realizar o aprofundamento do canal. Para a concretização deste projecto avaliado em cerca de **USD 15 Milhões** foi criada a **EDPM, SA - Empresa de Dragagem do Porto de Maputo**, uma unidade destinada ao financiamento e à gestão dos trabalhos de dragagem daquele porto.

Este projecto foi financiado em 30% pelos accionistas da EDPM, SA e os remanescentes 70% foram financiados com recurso a um empréstimo bancário. Os accionistas da EDPM, SA são CFM (49%), Grindrod Mauritius (25,5%) e DP World FZE (25,5%), sendo que estes são igualmente accionistas da MPDC, concessionária do Porto de Maputo, na mesma proporção do capital social.

A dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Maputo teve a duração de 5 meses, tendo sido dragados cerca de 2 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

Trata-se de um projecto que representa um passo decisivo e histórico no desenvolvimento do Porto, pois possibilitará a entrada de navios de grande calado, melhorando significativamente a competitividade do Porto em relação a outros portos da região. O Porto está capacitado a receber navios de calado superior a 9,4 metros, o que se traduzirá no aumento dos volumes de carga a manusear, propiciando economias de escala para os armadores que demandam o porto. Outra vantagem situa-se ao nível da redução dos custos de logística e, consequentemente, obtenção de melhores preços para os consumidores.

As projecções que têm sido feitas em relação ao desenvolvimento da economia da região apontam para a necessidade de potenciar o Porto de Maputo, em termos de aumento de sua capacidade de manuseamento e redução dos custos, de modo a torná-lo mais eficiente e competitivo, sendo a dragagem de aprofundamento do canal de acesso, uma das acções prioritárias e básicas que se impõe.





OS MELHORES DESTINOS EM UMA SÓ AGÊNCIA...

*Com alto padrão de qualidade, encantar
o cliente sempre fez parte do nosso dia a dia...*



GRUPO



AGÊNCIA
Av. Karl Marx, (esquina c/ Ahmed Sekou Touré) Nº 1179 R/C
Cel.: (+258) 82 3008950
Tel.: 21 359700 - Fax: 21 359701
E-mail: cotur@cotur.co.mz
www.cotur.co.mz
MAPUTO - MOÇAMBIQUE

BALCÃO DE ASSISTÊNCIA
Aeroporto Internacional de Maputo
Tel.: 21 466038
MAPUTO - MOÇAMBIQUE



cotur
TRAVEL & TOURS

4.2. Projecto do Porto de Ponta Techobanine

Os Governos de Moçambique e do Botswana rubricaram em Julho de 2010 um Memorando de Entendimento para mobilização de financiamentos visando a implementação do Projecto de Ponta Techobanine, que consiste na construção de um Porto de águas profundas, bem como de uma infra-estrutura ferroviária que assegure a exportação de carga dos Países do *Hinterland*, através daquele Porto.

Este projecto, que será implantado numa área de 22 mil hectares, está avaliado entre USD 500 Milhões e 1 bilhão de USD, numa primeira fase, com projecções de tráfego entre 10 a 50 Milhões de toneladas por ano.

Este porto natural de águas profundas poderá constituir uma importante reserva estratégica regional de combustíveis e uma infra-estrutura ideal para exportação de Minerais diversos de países como o Botswana, África do Sul, Zimbabwe, entre outros. De referir que o Botswana anunciou recentemente a descoberta de grandes reservas de carvão-coke e tem uma firme pretensão de exportar via Moçambique.

Se considerarmos que cerca de 30% do tráfego marítimo internacional realiza-se através do Canal de Moçambique, facilmente podemos concluir que este mega-projecto irá impulsionar o desenvolvimento económico regional.

Se considerarmos que cerca de 30% do tráfego marítimo internacional realiza-se através do Canal de Moçambique, facilmente podemos concluir que este mega-projecto irá impulsionar o desenvolvimento económico regional.

4.3. Dragagem do Canal de Acesso e Bacias de Manobras do Porto da Beira

A conclusão da reabilitação da Linha de Sena vai aumentar o volume anual de cargas a manusear no Porto da Beira para mais de 10 milhões de toneladas, principalmente com o início da exportação do carvão de Moatize. Este aumento de volumes de carga vai exercer pressão na reposição do canal de acesso para os níveis originais -8,00m (abaixo do ZH) para permitir a atracação de navios Panamax (60.000 TBA). O crescimento da demanda dos navios vai, por sua vez, exigir que o Porto da Beira opere 24 horas por dia. Actualmente e devido aos constrangimentos do canal de acesso, este porto só pode receber navios até cerca de 30.000 TBA e durante o período diurno, causando enormes prejuízos a todos os actores da cadeia logística.

Tendo presente a necessidade imperiosa e urgente de dragagem do canal de acesso do Porto da Beira, estão sendo investidos 43 milhões de Euros, dos quais 23 milhões do Governo Moçambicano, via Banco Europeu de Investimentos, 10 milhões provenientes do Governo Holandês (Fundo ORET) e 10 milhões de contribuições do CFM. Ainda para este efeito, foi criado o Fundo Nacional de Dragagens (Decreto nº 38/2006 de 5 de Outubro), que suportará despesas de manutenção do canal.

A dragagem do Canal de Acesso do Porto da Beira teve início em Julho 2010, devendo a implementação do projecto durar 14 meses com os seguintes aspectos principais:

4.4. Reabilitação do Terminal de Carvão do Porto da Beira

O CFM e as empresas Vale Moçambique e Riversdale assinaram em Julho 2010 um Memorando de Entendimento que tem por objecto a capacitação e utilização temporária do terminal existente no Porto da Beira para o embarque do carvão de Moatize que

deverá garantir as empresas mineradoras, uma capacidade de manuseamento e embarque de carvão na ordem de 5 Milhões de toneladas por ano.

Ao abrigo do referido memorando os signatários comprometem-se a partilhar a capacidade útil do Terminal na proporção de 68% para a Vale e 32% para a Riversdale, com base em contratos de “Take or Pay” a serem firmados com o CFM na qualidade de operador Portuário. De acordo com o planeamento de construção mineira, o início da exportação do carvão pelos utilizadores terá início no segundo semestre de 2011.

Sublinhe-se que o projectado novo Terminal de Carvão da Beira, não estará disponível para operação à data do início das exportações do carvão, estando a sua

operação inicial prevista para finais de 2013, a ser desenvolvido pelo CFM e sujeito a garantias de volumes que justifiquem a sua construção e desenvolvimento, facto que determinou a necessidade de viabilizar uma alternativa para a exportação do carvão, que é a ampliação da capacidade do terminal existente naquele porto.

4.5. Terminal de Cereais do Porto da Beira

Com um investimento total estimado em 18 milhões de dólares, esta infra-estrutura estratégica de manuseamento de cereais de importação e exportação, nacional e em trânsito, entrou em operação no primeiro semestre de 2010.

4.6 Participações Financeiras

O envolvimento do sector Privado na gestão de infra-estruturas ferro-portuárias constituiu uma das vertentes que nortearam a estratégia de reestruturação do CFM. Para além disso, no âmbito da diversificação das actividades da empresa para a rentabilização dos seus activos, o CFM participa noutros empreendimentos e iniciativas.

Assim, o CFM possui participações nas seguintes Sociedades:

Sociedades Participadas	% do capital social detida pelos CFM
Cimentos de Moçambique, SARL	3.97
Cornelder de Quelimane, SARL	49.0
DP World Maputo, SA	40.0
SDCM – Soc. De Desenv. do Corredor de Maputo, SARL	27.5
Cornelder de Moçambique, SA	33.0
Central East African Railways	49.0
Airplus, SARL	18,4
Terminal de Cabotagem de Maputo, SARL	49.0
Bukusha, Lda	49.0
Xitimela Leasing Limited	67.5
CFM-Transporte e Trabalhos Aéreos, SA	100.0
CCFB – Companhia dos Caminhos de Ferro de Moçambique, SARL	49.0
STM – Sociedade de Terminais de Moçambique, Lda	27.5
CDN – Corredor de Desenvolvimento do Norte, SARL	49.0
MPDC – Sociedade de Des. Do Porto de Maputo, SARL	49.0
Terminal de Granitos de Maputo	49,9
Beira Grain Terminal, SA	15.0
Bela Vista Holding	65.0
CFM – Sociedade Turística, SA	100
EDPM – Empresa de Dragagem do Porto de Maputo, SA	49.0
INTUR – Sociedade de Turismo do Índico, SARL	75.5

De notar que uma parte destas Sociedades participadas apresentam já capitais próprios negativos, pelo que foram constituídas, nas contas do CFM, provisões no montante da sua participação naquelas Sociedades.

V. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO

5.1 RESULTADOS ECONÓMICO-FINANCEIROS

Demonstração de Resultados em 31.12.09 e em 31.12.10

000 Mts

	2010	2009
Vendas de bens e prestação de serviços	2,794,923	1,660,731
Custo dos inventários vendidos ou consumidos	(85,209)	(31,194)
Margem bruta	2,709,714	1,629,537
Investimentos realizados pela própria empresa	38,512	17,556
Rendimentos suplementares	961,981	742,818
Gastos com pessoal	(916,649)	(706,999)
Fornecimento e serviços de terceiros	(1,353,134)	(906,454)
Depreciações	(726,630)	(664,220)
Provisões	(1,004)	(23,045)
Imparidade	(106,685)	-
Reversões do período de perdas por imparidade	271,003	32,722
Outros ganhos e perdas operacionais	138,399	(42,858)
	1,015,507	79,057
Rendimentos financeiros	1,422,032	892,887
Gastos financeiros	(1,061,052)	(476,630)
Resultado antes do imposto	1,376,4	495,314
Imposto sobre o rendimento	(530,788)	(141,033)
Resultado líquido do exercício	845,699	354,281

Balanço em 31.12.09 e em 31.12.10

ACTIVO	2010	2009
Activo não corrente		
Activos tangíveis	9,785,390	9,661,323
Activos tangíveis de investimento	11,960,712	12,025,793
Activos financeiros disponíveis para venda	218,704	190,435
Activos por impostos diferidos	162,076	26,099
	22,126,882	21,903,650

Activo corrente

Inventários	121,961	105,509
Clientes	1,424,384	1,106,876
Outros activos financeiros	188,714	33,267
Outros activos correntes	663,334	437,462
Caixa e bancos	3,713,325	2,833,771

TOTAL DO ACTIVO 6,111,718 4,516,885

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO 28,238,600 26,420,535



Foto: Jochua João



Foto: Jochua João

Capital próprio

Capital social	1,242,981	1,242,981
Reservas	526,575	162,603
Resultados transitados	20,872,294	20,911,496
Resultado líquido do exercício	845,699	354,281
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO	23,487,549	22,671,361

Activo corrente

Provisões	26,447	25,443
Empréstimos obtidos	2,845,713	2,520,958
Outros passivos financeiros	22,253	21,091
Passivos por impostos diferidos	238,840	27,098
	3,133,253	2,594,590

Passivo corrente

Fornecedores	26,447	25,443
Empréstimos obtidos	2,845,713	2,520,958
Outros passivos financeiros	22,253	21,091
Outros passivos correntes	238,840	27,098
	1,617,798	1,154,584
TOTAL DO PASSIVO	4,751,051	3,749,174
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	28,238,600	26,420,535

5.1.1 Enquadramento

Como referimos na parte introdutória deste relatório, a entrada em vigor do Decreto n.º 70/2009, de 22 de Dezembro, fez alterar a forma tradicional com que as demonstrações financeiras eram apresentadas. Essa alteração reflecte-se não só nas contas de 2010, como também nas contas do ano anterior, o que é justificável pela necessidade de se proceder a comparações entre os dois anos.

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com o novo PGC-NIRF exigiu que o Conselho de Administração do CFM formalizasse julgamento, estimativas e pressupostos que afectam a aplicação das políticas contabilísticas e mensuração dos activos, passivos, rendimentos e gastos. As estimativas foram sempre realizadas com base em factores razoáveis de acordo com as circunstâncias. Porque anteriormente as demonstrações financeiras eram apresentadas de acordo com o PGC e outras normas complementares, as principais alterações que se podem encontrar pela adopção do PGC-NIRF, dizem respeito a:

- Alteração do balanço de abertura de 2010, em virtude da reconversão das demonstrações financeiras de 2009;
- Alteração do lucro que havia sido reconhecido em 2009;
- De acordo com o PGC-NIRF alguns encargos são reconhecidos em resultados quando incorridos;
- Em PGC-NIRF as depreciações são calculadas mediante a perspectiva económica dos bens, e reconhecendo o seu valor residual;
- Outras alterações

5.2 Análise de Resultados Económicos e Financeiros

Proveitos

Os proveitos totais da empresa no ano 2010 (excluindo as receitas financeiras e extraordinárias) foram de 2.794,9 milhões de Meticais (mais 1.134,2 milhões de Meticais do que em 2009) ou seja um aumento de 68%. Este crescimento deveu-se ao aumento global do manuseamento de carga na ordem de 11.3%, com destaque para o Porto da Beira com um aumento de 25,6%, ao aumento do tráfego ferroviário em 21,3% e ao aumento dos proveitos resultantes das concessões.

Custos

O volume total dos custos operacionais no ano 2010 (antes dos custos financeiros e extraordinários) foi de cerca de 3.082,6 milhões de Meticais o que representa um aumento de 32% em relação a 2009 cujos custos situaram-se na ordem de 2.331,9 milhões de Meticais. Este aumento resulta fundamentalmente do aumento dos custos com fornecimentos e serviços de terceiros em 49% e ao aumento dos custos com o pessoal em 30% e nas depreciações na ordem 9%.

Resultados

O Lucro Operacional de 2010 (antes dos resultados extraordinários e financeiros) foi de 287,7 milhões de Meticais contra os 671,2 milhões de Meticais de 2009. Esta melhoria, embora continue negativa, é explicada pela melhoria do desempenho na arrecadação de proveitos.

Com a inclusão das depreciações, resultados financeiros e extraordinários, a empresa obteve um resultado positivo de cerca de 845,9 milhões de Meticais, contra os 354,3 milhões de Meticais de 2009, ou seja 139% melhor.

5.3 Análise dos Rácios de Gestão

Rácio de Liquidez Geral - mostra uma evolução positiva ao crescer de 140% para 550% entre os anos 2009 e 2010. O crescimento do activo circulante comparativamente ao passivo exigível entre os dois anos em análise contribuiu para o melhoramento deste rácio.

Rácio de Trabalho (exclui amortizações) – embora em valores não desejáveis, mostra uma melhoria ao passar de 140% para 110% do ano 2009 para o ano 2010. O impacto da passagem do PGC para o PGC-NIRF é claramente visível neste rácio.

Rácio Operacional (inclui amortizações) - registou uma melhoria ao passar de 100% em 2009 para 84% em 2010. O impacto da passagem do PGC para o PGC NIRF também é claramente visível neste rácio. A melhoria é explicada por um aumento dos proveitos e um melhor controlo dos custos operacionais.

VI. PERSPECTIVAS

O CFM é pelo reforço da capacidade de gestão tanto da área sob exploração directa assim como das concessões, privilegiando-se a concretização das seguintes medidas:

- Avaliar e formular recomendações ao Estado sobre as concessões problemáticas visando corrigir os erros e as deficiências que o CFM vem reportando;
- Aprofundar a implementação do novo Sistema de Informação de Gestão da empresa nas aplicações que darão suporte à actividade operacional da empresa, particularmente na Direcção Executiva do CFM-Sul, onde ainda exploramos toda a rede ferroviária, bem como outros importantes centros de resultados como a Terminal de Combustíveis e a Fábrica de Travessas de Betão. O projecto irá ainda implementar os módulos de gestão de recursos humanos, controlo documental e gestão de circuitos e processos de trabalho.
- Concluir o processo de legalização do património imobilizado sujeito a registo, designadamente através das seguintes acções:
 - ✓ Em coordenação com as entidades competentes do Estado, acelerar as acções tendentes à criação de uma Fundação ou instituição similar considerada adequada, com forte intervenção do CFM na estrutura de gestão, bem como de outras entidades relevantes do Estado, que se encarregará de gerir e desenvolver os activos sociais e desportivos do CFM, identificados quando do processo de saneamento económico-financeiro da empresa;
 - ✓ Acelerar as acções tendentes a concretizar uma apropriada gestão e um maior aproveitamento do parque habitacional dos CFM, incluindo através da constituição de empresas imobiliárias, onde e quando se mostrar proveitoso e oportuno;

- ✓ Potenciar a Direcção do Património na empresa encarregue de gerir e dar orientação estratégica ao melhor uso e aproveitamento do património imobilizado da empresa.

Julgamos que os casos da concessão do Porto de Nacala e da Linha Férrea do Norte requerem uma particular atenção, dado o seu estado actual que se caracteriza, de forma resumida, por uma má conservação das infra-estruturas, aumento galopante da dívida do Concessionário ao Estado e ao CFM, desrespeito pelos órgãos sociais e pelos Estatutos da Sociedade.

Em diversas ocasiões alertámos, face à realidade preocupante no que tange à inexistente manutenção da linha férrea do Norte, para a necessidade de medidas urgentes sob pena de, a qualquer momento, vivermos situações dramáticas que podem redundar na perda de vidas humanas e danos materiais avultados em infra-estruturas importantes e vitais para o desenvolvimento da zona norte do país e para os países vizinhos do “hinterland” servidos pelo Porto de Nacala.

A dragagem do canal de acesso ao Porto da Beira é fundamental para a reposição do canal para os níveis originais de modo a permitir a atracação de navios Panamax (60 000 TBA), 24 horas por dia, em condições de absoluta segurança. Actualmente, devido aos constrangimentos do canal de acesso, este porto só pode receber navios até cerca de 30 000 TBA e durante o período diurno, causando prejuízos enormes a todos os actores da cadeia logística.

Os CFM iniciaram já um processo tendente à construção, no Porto da Beira, de um terminal dedicado exclusivamente ao manuseamento do carvão de Moatize. No entanto, para que este empreendimento se concretize, é fundamental que as empresas de mineração ofereçam, previamente, garantias inequívocas de volumes a serem manuseados.

Entretanto, está em fase adiantada o entendimento para a reabilitação do terminal de carvão existente (de menor capacidade) para o qual as empresas de mineração se comprometeram a garantir (por contratos em regime de “take or pay”) volumes na ordem de 5 milhões de toneladas.

Consideramos igualmente fundamental, tendo em vista o seu particular posicionamento geográfico, a construção do porto de águas profundas em Techobanine. Esta importante infra-estrutura servirá, com importantes ganhos de escala, países da região como a República Sul Africana, o Zimbábwe, o Botswana, entre outros. Para um desenvolvimento rápido deste projecto, para o qual já existem manifestações de interesse de vários actores, com particular destaque para a parceria estratégica com o Botswana, é crucial que se conclua o processo de legalização da terra e a criação de uma reserva dedicada ao projecto integrado que se pretende desenvolver e que abarcará, entre outros, infra-estruturas portuárias, tancagem para acomodação de reservas estratégicas de combustíveis, linhas férreas e outros projectos satélites e/ou complementares.

VII. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Embora a Empresa tenha obtido em 2010 um resultado líquido de imposto no montante de 845.699.000 Meticais, parte deste valor não está ainda traduzido em entradas nas contas da Empresa, uma vez mais pelos reiterados incumprimentos de algumas concessionárias, nomeadamente, o CDN (Corredor de Desenvolvimento do Norte, S.A.) e a CCFB (Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira, S.A.), para além da crise socioeconómica prevalecente no Zimbábwe, que condiciona o pagamento atempado ao CFM dos serviços que temos vindo a prestar, quer ao NRZ (National Railways of Zimbábwe), quer ainda aos demais clientes deste País vizinho, aos quais somos obrigados a servir à crédito.

Face ao momento particularmente difícil que o CFM está a atravessar, designadamente, a reiterada má prestação de algumas concessionárias e o consequente imperativo de a Empresa se potenciar para fazer face a avultados investimentos destinados a recuperar as suas infra-estruturas severamente degradadas, apraz-nos propor uma abordagem diferente no que concerne à aplicação de resultados.

Com efeito, fazendo uma breve retrospectiva da prestação do CFM, constata-se com agrado que esta Empresa tem vindo a contribuir de forma crescente e significativa para o tesouro do Estado, quer através do pagamento dos impostos devidos, quer ainda através da canalização de resultados. O quadro abaixo ilustra o esforço empreendido pelo CFM nesta matéria a partir de 2007:



	2007	2008	2009	2010	Total em Contos	Total em 10^3USD
IRPC	68.881,00	70.791,00	159.482,32	530.788,00	829.942,32	28.618,70
DIVIDENDOS	18.399,27	0	29.511,30	0,00	47.910,57	1.652,09
TOTAL Pago ao Estado	87.280,27	70.791,00	188.993,62	530.788,00	877.852,89	30.270,79

Ocorre, entretanto, que se prevêem grandes desafios para a Empresa, desafios esses que vão exigir grande esforço e engenho para a sua superação.

Referimo-nos, concretamente, aos avultados investimentos que deverão ser realizados para a conclusão das obras da Linha de Sena e reabilitação total da Linha de Machipanda, no centro do País. Com a recente decisão do nosso Governo de rescindir o Contrato de Concessão do Sistema Ferroviário da Beira, ficam evidentes as grandes responsabilidades que recaem sobre o CFM na mobilização de financiamentos para garantir a operacionalidade do Sistema.

Outro grande desafio tem a ver com o Sistema Ferro-Portuário do Norte, cujas infra-estruturas encontram-se em avançado estado de degradação em virtude de não estarem a beneficiar da necessária manutenção por parte do Concessionário (CDN). O CFM deve estar financeiramente capacitado para intervir, assim que o Governo entender oportuno, sendo certo que qualquer demora na tomada de decisão poderá concorrer para o colapso total do Sistema, com todas as consequências daí resultantes.

Para o Sistema Ferroviário do Sul foi projectado o reforço da organização da gestão e das estações, manutenção pesada e mecanizada das linhas férreas e reforço das pontes, duplicação e electrificação da Linha de Ressano Garcia, numa primeira fase, e das outras linhas assim que se justifique.

As indicações que temos apontam para um crescimento, a breve trecho, dos volumes de tráfego, sobretudo pela Linha de Ressano Garcia. O CFM-Sul prevê transportar nas suas linhas, 10 Milhões de toneladas por ano, nos próximos 2 anos, 21 Milhões dentro de 5 anos e 30 Milhões num período de 10 anos. 59% deste tráfego na Linha de Ressano Garcia, 12% na Linha do Limpopo, 17% na Linha de Goba e 12% no Ramal de Salamanga. Esta projecção de tráfego representa um crescimento dos actuais 26 comboios de carga diários, para 31 comboios/dia nos próximos 2 anos; 76 comboios/dia em 5 anos e 91 comboios/dia em 10 anos. Para a concretização deste

desiderato, a Empresa terá de fazer avultados investimentos em material circulante, em material motor e na própria infra-estrutura de via.

Como se pode depreender do que acima ficou dito, há todo um conjunto de investimentos no sector ferro-portuário que deve merecer a nossa atenção e o indispensável apoio do nosso Governo. De notar que o volume de investimentos exigirá que o CFM recorra a fundos externos, designadamente, à banca, dado que as necessidades superam, em larga medida, a nossa capacidade interna de resposta. Por outro lado, a elegibilidade do CFM ao financiamento bancário depende muito da sua situação financeira, razão pela qual a Empresa deve dispor de fundos próprios à altura de co-financiar, com a banca, os investimentos pretendidos.

Por tudo o exposto, o CFM propõe a canalização, para a rubrica de Investimentos da Empresa, a quota-parte que caberia ao Tesouro, no que concerne à aplicação de resultados.

Estamos plenamente convencidos que, ultrapassados os desafios que atrás mencionamos, estaremos futuramente aptos para contribuir de forma mais consistente no alargamento das receitas para o funcionamento do nosso Estado, mercê dos investimentos que nos propomos realizar e para os quais precisamos de mobilizar apoios e financiamentos.

Assim, Conselho de Administração, dando cumprimento ao preconizado no Artigo 29 dos Estatutos da empresa, propõe a seguinte aplicação do resultado líquido do exercício de 2010 no montante total de 845.699.000 Meticais.

- 10% - Reserva Legal 84.569.900 Mts
- 10% - Fundo para fins sociais 84.569.900 Mts
- 80% - Reserva para Investimentos 676.559.920 Mts

Maputo, Junho 2011

O Conselho de Administração

Eng. Rosário Mualeia - Presidente

Eng. Adelino Mesquita - Administrador Executivo

Dr. Miguel Guebuza - Administrador Executivo

Dra. Marta Mapilele - Administradora Executiva

Dra. Maria Alice Mangore – Administradora Executiva

Dr. Abdul Aziza - Administrador Representante do Ministério das Finanças



Nova Terminal de Petróleo & Gás em Moçambique



Terminal de Pemba

Copyright BAL



O seu parceiro Logístico em Moçambique

- ESPECIALIZADO EM LOGÍSTICA DE PETRÓLEO & GÁS
- LÍDER EM LOGÍSTICA PARA EMPRESAS DE MINERAÇÃO
- GESTÃO LOGÍSTICA E APROVISIONAMENTO
- DESPACHOS ADUANEIROS E TRANSITÁRIOS
- TRANSPORTE AÉREO
- AGENTE MARÍTIMO

MAIOR RAPIDEZ, SEGURANÇA E QUALIDADE NAS OPERAÇÕES DE LOGÍSTICA DE PETRÓLEO E GÁS

PEMBA TERMINAL MOZAMBIQUE

É O que propõe, a nova terminal de Petróleo e Gás, concebida exclusivamente para a logística de petróleo e gás, inaugurada à 13 de Março do presente ano, em Pemba, província de Cabo Delgado. Esta terminal é a primeira no país totalmente dedicada a empresas de exploração de petróleo e gás e está sob gestão da Bolloré Africa Logistics em parceria com os Caminhos de Ferro de Moçambique, é constituída por dois cais flutuantes que podem receber, 2 navios de cada lado, de até 120 metros de comprimentos cada.

De acordo com Philippe Labonne, Director Geral da Bolloré África Logistics, “este projecto esta orçado entre 15 a 20 milhões

de dólares e tem como objectivo aprovisionar serviços logísticos para empresas que se dedicam à exploração de gás e petróleo na bacia de Rovuma”.

Sem dúvida, esta terminal portuária confirma a forte presença da Bolloré África Logistics na África Austral, em particular em Moçambique, dado que vai oferecer soluções inovadoras permitindo assim uma maior rapidez, segurança, fiabilidade, e qualidade nas operações logísticas contando com uma equipe especializada.

Este empreendimento vai reverter a situação anterior, em que o manuseamento de produtos era feito no porto comercial de Pemba, descongestionando - o para receber mais navios e responder de maneira independente às necessidades de manuseamento de outro tipo de carga, favorecendo assim um rápido desenvolvimento nas operações portuárias, impluscionando deste modo a economia da região e consequentemente contribuindo para o crescimento económico de Moçambique.

A inauguração do novo cais contou com a presença da vice-ministra dos Transportes e Comunicações de Moçambique, Sua Excia



Copyright BAL

Manuela Rebelo, do Director Geral da Bolloré Africa Logistics, Philippe Labonne, de órgãos locais, de representantes dos CFM e empresas ligadas a este ramo de actividade.

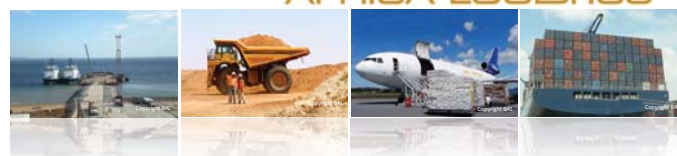


Manuela Rebelo Vice Ministra dos Transportes e Comunicações de Moçambique



Da esquerda para direita Karl Jennings, Jean-Baptiste Rambaud, Tony Stenning (Director Regional da Bolloré Africa logistics), Regis De Oliveira (Director da Bolloré Africa logistics Moçambique), Rosário Mualleia (PCA dos CFM), Louis Oliveri, Franco Catutula & Cristino De Oliveira.

NEW OIL & GAS TERMINAL IN MOZAMBIQUE



Your Logistics partner in Mozambique

- SPECIALIST IN OIL & GAS LOGISTICS
- LEADER IN LOGISTICS FOR MINING COMPANIES
- LOGISTICS AND SUPPLY MANAGEMENT
- CUSTOMS CLEARANCES AND TRANSITARY
- AIR FREIGHT
- SHIPPING AGENT

BETTER SPEED, SECURITY AND QUALITY
IN OIL AND GAS LOGISTICS OPERATIONSPEMBA TERMINAL
MOZAMBIQUE

Is what the new Oil and Gas Terminal proposes, conceived exclusively for oil and gas logistics, inaugurated on 13 March 2013 in Pemba, Cabo Delgado Province. This terminal is the first in the country totally dedicated to national Oil & Gas production, is under Bolloré Africa Logistics management, in partnership with Caminhos de Ferro de Moçambique, and it is made up of a floating quay that will accommodate, in each side, two ships with 120 meters length each.

Philippe Labonne, Bolloré Africa Logistics General Director has said "This project is

estimated between USD 15 and 20 million and its objective is to provide logistics services to companies that are dedicated to offshore exploitation at Rovuma Basin".

This terminal port confirms indeed the strong presence of Bolloré Africa Logistics in Southern Africa, particularly in Mozambique, since it will offer innovating solutions, permitting thus more speed, security, reliability and quality in logistics operations with skilled employees.

This venture will revert the previous situation in which the handling of products was done at the Pemba Commercial Port and it will relieve congestion to receive more ships and respond more independently to the needs for handling another type of cargo, thus favoring fast development in port operations, stimulating the economy in the region and consequently contributing for economic growth of Mozambique.

Her Excellency Manuela Rebelo, Mozambique's Deputy Minister for Transport and Communications, attended the inauguration of the new quay, as well as Philippe Labonne, Bolloré Africa Logistics General Director, heads of local bodies, re-



presentatives of CFM and companies linked to this field of activity.



Philippe Labonne
Bolloré Africa Logistics General Director



From left to right Karl Jennings, Jean-Baptiste Rambaud, Tony Stenning (Regional Managing Director Bolloré Africa Logistics), Regis De Oliveira (Managing Director Bolloré Africa Logistics Mozambique), Rosário Mualeia (CEO of CFM), Louis Oliveri, Franco Catutula & Cristino De Oliveira

CFM - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique EP

20

TWO THOUSAND AND TEN
STATEMENT & ACCOUNTS

10



INDEX



I. INTRODUCTION

Pag3

II. OPERATIONAL RESULTS

Pag4

III. PROJECT TO RESTRUCTURE CFM

Pag12

V. FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR

Pag16

VI. OUTLOOK

Pag18

VII. PROPOSED APPLICATION OF RESULTS

Pag19

I. INTRODUCTION

This report aims to disseminate the main achievements and economic and financial results of Mozambique's publicly owned Ports and Railways Company, EP (CFM) in the 2010 financial year.

Under the Decree n.º 70/2009, of 22 December, in Article 2, the company CFM, EP, which has the status of big company and is 100% owned by the State, has prepared its financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS-PGC). Thus, the Financial Statements for the year 2010 were prepared in accordance with this Decree and there was need to convert the accounts of the year 2009, also based on PGC-IFRS, which caused changes in the company's historical information.

As a result of increasing the productive area, an increase of operating income was recorded during the year under review in the order of 68%, compared to the same period in 2009. However, in cash terms this increase is not fully visible because invoices of the Northern Development Corridor or CDN are still not being paid. In Zimbabwe, where CFM has some investment and trade relations, experienced crisis continue to affect the company's business plan with great influence in the treasury. Similarly, because of continuing not to honour the payments due to the CFM, CDN has caused the company accumulated balances to charge, paving the way for the CFM to pay taxes to the State on billings whose revenue was not charged.

Regarding the operational costs, the company experienced an increase of 32%, with the main cause being the increased cost of supplies and services from third parties, specifically the cost of dredging the various Mozambican ports, the cost of fuel and the material maintenance and repair of equipment, increased staff costs and the rising cost of depreciation driven by investments made in 2010.

Our operational result was a loss of approximately 287.7

million Meticaís, against 671.2 million Meticaís in 2009, which means a substantial improvement.

Considering the financial results, extraordinary results, and deducted from taxes, net income shows a profit of around 845.7 million Meticaís, up from 354.3 million Meticaís achieved in the previous year.

We recall that these figures relate to the financial statements prepared in accordance with the new IFRS-PGC, whose impact is reported in Chapter V (Financial Statements for the year).

Despite the constant fluctuations in regional and world economies, situations to which we are not unrelated, CFM has always sought (and has succeeded) to improve its performance in support of the country's economic growth and contributed to the fight against absolute poverty, and for this, during 2010, it participated directly in social corporal responsibility initiatives. The CFM has a long tradition of over a century in social corporal responsibility actions, consisting in the provision of water and electricity to towns and cities along major railways, construction and rehabilitation of schools, health centres, places of worship, sports complexes, homes for students, among other ventures.

During the year under examination, CFM invested material and financial resources in promoting sporting activities as well as it provided multi-form support to rural communities, institutions of social and humanitarian nature, construction of schools, the multi-purpose playing fields in schools, support to young artists, writers, sculptors, painters, musicians, cultural groups, among others.

In its intervention in the health sector, highlights go to the annual sponsorship of CFM to activities of the Heart Institute and other institutions in the field, fact that allows Mozambican children deprived of resources also have access to specialized assistance and treatment

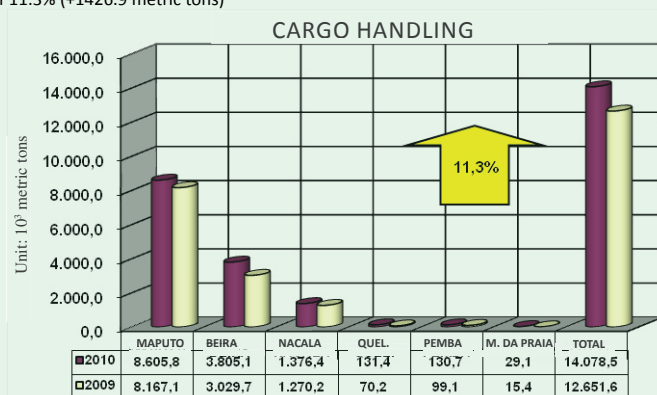


II. OPERATIONAL RESULTS

2.1 HANDLING OF CARGO AND CONTAINERS

2.1.1 Handling Charge

In 2010, a total of 14,078,500 metric tons were handled against 12,651,600 in the previous year, representing an increase of 11.3% (+1426.9 metric tons)

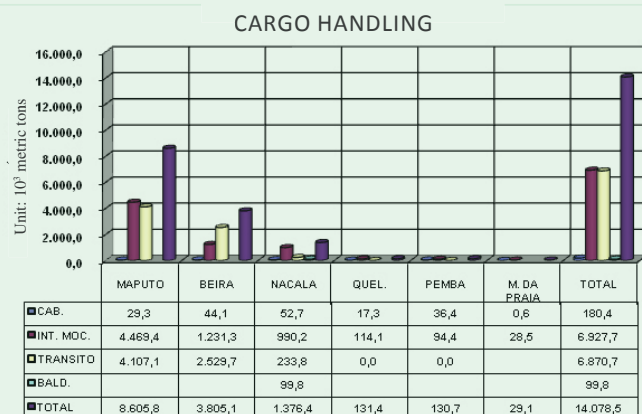


if compared to the same period of the previous year:

- The Port of Maputo grew 5.4% (+438.7 thousand metric tons);
- The Port of Beira grew 25.6% (+775.4 thousand metric tons);
- The Port of Nacala grew 8.4% (+106.2 thousand metric tons);
- The Port of Quelimane grew 87.1% (+61.2 thousand metric tons);
- The Port of Pemba grew 32.0% (+31.6 thousand metric tons) and;
- The Port of Mocimboa da Praia grew 89.5% (+ 13 700).

International traffic represents 98.0% of the total handled cargo, where international traffic for Mozambique (imports and exports) represents 49.2% and transit is 48.8%. Coastal traffic represents 1.3% and transshipment is 0.7%.





In domestic traffic (coastal traffic) 180,400 metric tons were handled, representing an increase of 5.4% (+9.3 million tonnes) over the same period last year.

Contributing to this growth were the:

- Port of Pemba 193.0% (+24.0 thousand metric tons);
- Port of Beira 109.9% (+23.1 thousand metric tons);
- Port of Nacala 19.2% (+8.5 thousand metric tons)

In international traffic (exports and imports), Mozambique handled 6,927,700 metric tons, which represent a decrease of 1.3% (-89.7 thousand metric tons) over the same period of last year.

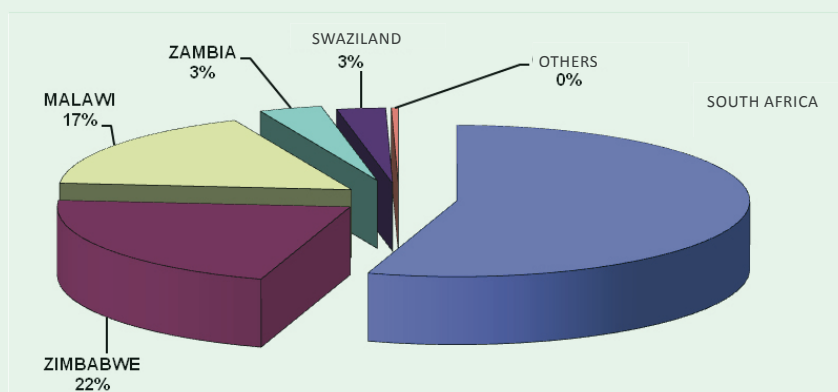
On handling 2.1182 million metric tons, exports decreased by 4.1% (-90.0 thousand metric tons) over the same period of last year. There was a growth in exports in all ports except the port of Maputo which had a decrease in exports of sugar and aluminium.

On handling 4,809,500 tonnes, imports remained almost at the same level of the same period in 2009 (4,809,200 metric tons).

Contributing to this result were the ports of:

- Beira 12.1% (+104.5 thousand tons);
- Nacala 1.7% (10.7 metric tons);
- Quelimane 101.5% (+18.0 thousand metric tons);
- Pemba 3.0% (+0.8 million tonnes).
- Maputo Port had a negative performance of 4.1% (-133.8 thousand metric tons);
- Mocimboa da Praia maintained the same level of 2009 (2700 metric tons)..

In the port of Maputo, contributions came from the exports of coal, citrus, manganese, steel coils, ferro-chromium alloy, nickel, sugar and vehicles by South Africa, sugar by Swaziland, and by Zimbabwe. At the Port of Beira, contributions came from the exports of chromium, iron-chromium, asbestos, container cargo and imports of fertilizer, fuel, wheat, rice, corn, palm oil and container cargo by Zimbabwe and imports of fertilizer, vegetable oil, fuel and containerized cargo by Malawi and containerized cargo exports and imports of containerized cargo and fertilizer by Zambia. In the port of Nacala, there were wheat imports by Malawi.



HANDLING TERMINALS UNDER THE DIRECT MANAGEMENT OF THE CFM

Under CFM management CFM 4,309,700 metric tons were handled in the terminals, representing 31.0% of the total handled in all ports, and a 7.2% increase (+289.0 thousand metric tons) if compared to the same period of the previous year.

Unit: 10³ metric tons

TERMINAL	MAPUTO		BEIRA		NACALA		QUELIMANE		PEMBA		M. DA PRAIA		TOTAL		VARIATION
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	
GENERAL CARGO			72,9	50,5					130,7	99,1	29,1	15,4	232,7	164,9	41,1%
GRAINS	186,4	199,6											186,4	199,6	-6,6%
ALUMINIUM	1.808,9	1.820,8											1.808,9	1.820,8	-0,7%
FUELS	578,0	703,1	1.254,6	901,2	239,4	220,1	9,6	11,0					2.081,6	1.835,4	13,4%
TOTAL	2.573,4	2.723,5	1.327,5	951,7	239,4	220,1	9,6	11,0	130,7	99,1	29,1	15,4	4.309,7	4.020,7	7,2%

Port of Maputo

Some 2.573.4 thousand metric tons were handled against 2,723,500 in the same period of last year, representing a decrease of 6.0% (-150.1 thousand metric tons).

In terminal **Cereal terminal**, 186,400 tons were handled against 199,600 in 2009, representing a decrease of 7.0% (-13.2 thousand metric tons).

In the **Aluminium terminal**, 1.8089 million metric tons were handled against 1,820,800 in the previous year, representing a decrease of 1.0% (-11.9 thousand metric tons).

In the **fuels terminal**, 578.0000 tonnes were handled against 703.1 in 2009, representing a decrease of 18.0% (-125.1 thousand metric tons).

Beira Port

In the fuels terminal, 1,254,600 metric tonnes were handled against 901.2 in the previous year, representing an increase of 39.0% (+353.4 thousand metric tons).

In the **General Cargo Terminal** (Quay 8) include other bulk (tallow, molasses and vegetable oil), 72,900 tonnes were handled against 50,500 in 2009, representing an increase of 31.0% (+ 22,400 metric tons).

Port of Nacala

In the **fuels terminal**, 239,400 metric tons of liquid bulk was handled against 220,100 of the previous year, representing a growth of 9.0% (+19.3 thousand metric tons).

Port of Quelimane

Handled is 9600 metric tons of liquid bulk 11.0000 against the previous year, representing a decrease of 13.0% (-1.4 million tonnes).

Pemba Port

Some 130,700 metric tons were handled against 99,100 in the previous year, representing an increase of 32.0% (+31.7 thousand metric tons).

Mocimboa da Praia Harbour

Some 29,100 tonnes were handled against 15,400 of the previous year, representing an increase of 89.5% (13.7 metric tons).

HANDLING AT GRANTED TERMINALS

In the terminals under management of concessionaires, 9,768,900 metric tons were handled, representing 69.0% of the total cargo handled in all ports and a 13.2% (+1138.0 metric tons) if compared to the same period of the previous year. More details on the map below:

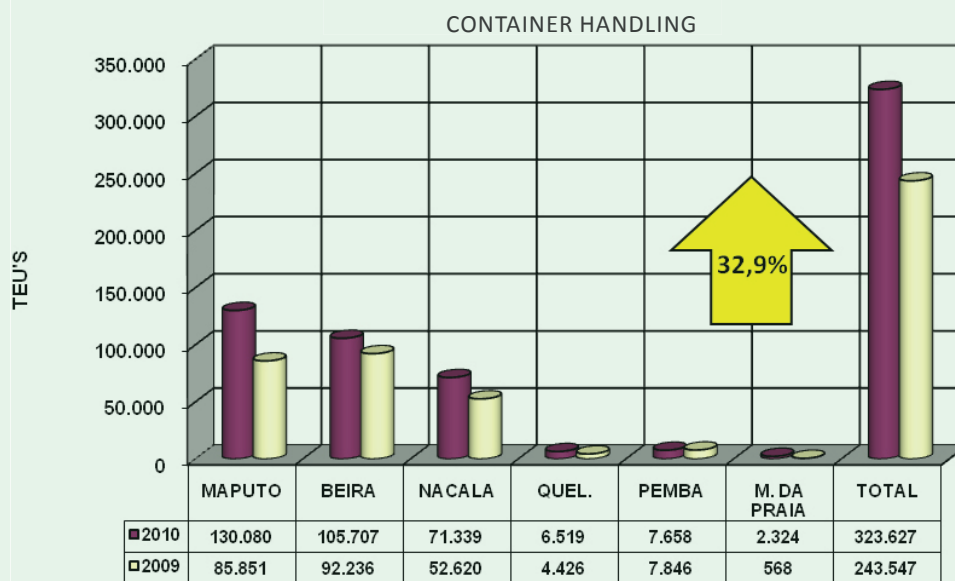
Unit: 103 metric tons

TERMINALS	MAPUTO		BEIRA		NACALA		QUELIMANE		TOTAL		VARIATION
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	
COASTAL TRAFFIC	29,3	73,6							29,3	73,6	-60,2%
MPDC	6.003,2	5.370,0							6.003,2	5.370,0	11,8%
GENERAL CARGO	2.486,7	2.411,3	1.243,9	981,0	372,4	455,6	121,8	59,3	4.224,9	3.907,2	8,1%
SUGAR	530,5	472,4							530,5	472,4	12,3%
COAL	1.789,3	1.428,7							1.789,3	1.428,7	25,2%
CONTAINERS	1.127,5	1.008,0	1.233,7	1.097,0	764,6	594,4			3.125,8	2.699,4	15,8%
CITRUS	69,1	49,6							69,1	49,6	-
TOTAL	6.032,4	5.443,6	2.477,6	2.078,0	1.137,0	1.050,1	121,8	59,3	9.768,9	8.630,9	13,2%



2.1.2 HANDLING OF CONTAINERS

Globally, 323,627 Teu's were handled against 243,547 Teu's of the previous year, representing an increase of 32.9% (+80,080 Teu's), resulting from the growth of this movement in the terminals dedicated to this type of traffic.



In terms of changes in the handling of containers have:

- Maputo port grew 51.5% (+44,229 Teu's);
- Port of Beira grew 14.6% (+13,471 Teu's);
- Port of Nacala grew 35.6% (+18,719 Teu's);
- Quelimane port grew 47.3% (+2093 Teu's);
- Port of Pemba decreased 2.4% (-188 Teu's) and;
- Mocimboa da Praia grew 309.2% (+1756's Teu's).

In percentage terms, international traffic represents 94.7% of the total cargo handled, where transit cargo represents 18.3% and the international for Mozambique (exports and imports) was 76.4%. Coastal traffic represents 2.2% and transshipment only 3.1% of total traffic.

In domestic traffic (coastal traffic), 6,917 Teu's were handled against 6,905 Teu's of the same period of last year representing an increase of 0.2% (+12's Teu's).

In international traffic for Mozambique (imports and exports), 247,241 Teu's were handled, corresponding to a growth of 32.9% (+61,137 Teu's) on the same period of last year.

In transit traffic, 59,343 Teu's were handled, corresponding to a 27.0% (629 +12 ... Teu's) on the same period of last year.

2.1.3 CARGO CONTAINERIZATION

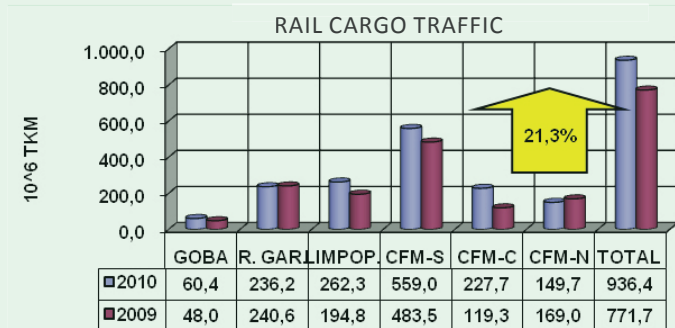
The volume of containerized cargo, over the same period of the previous year, increased by 18.0% (+525.2 thousand metric tons) and its weight in the global cargo handled increased from 22.4% to 23.9% in the current period.

	2010	2009	10 ³ metric tons (10/09)%
Cargo in containers	3,359.90	2,834.70	2,834.70
Total cargo	14,078.50	12,651.60	11%
% of containers	24%	22%	

2.2 RAIL CARGO AND PASSENGER TRANSPORT

2.2.1 FREIGHT TRANSPORT

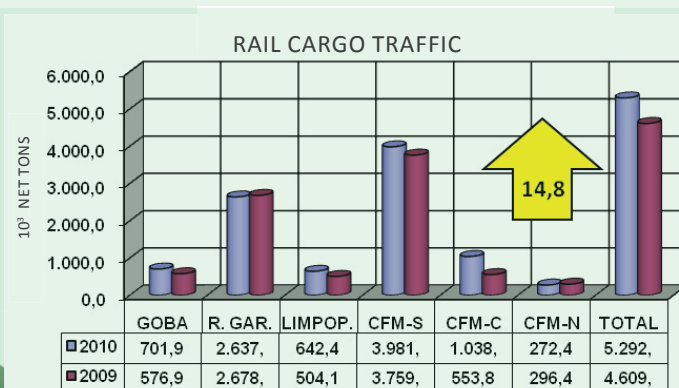
Some 936.4 million tons/kms of cargo were transported against 771.7 million tonnes of the previous year, an increase of 21.3% (+164.7 million tonne-kilometres). Of this traffic, 377.4 million tons / km were carried out on the lines under management of dealers and 559.0 million on lines under CFM management.

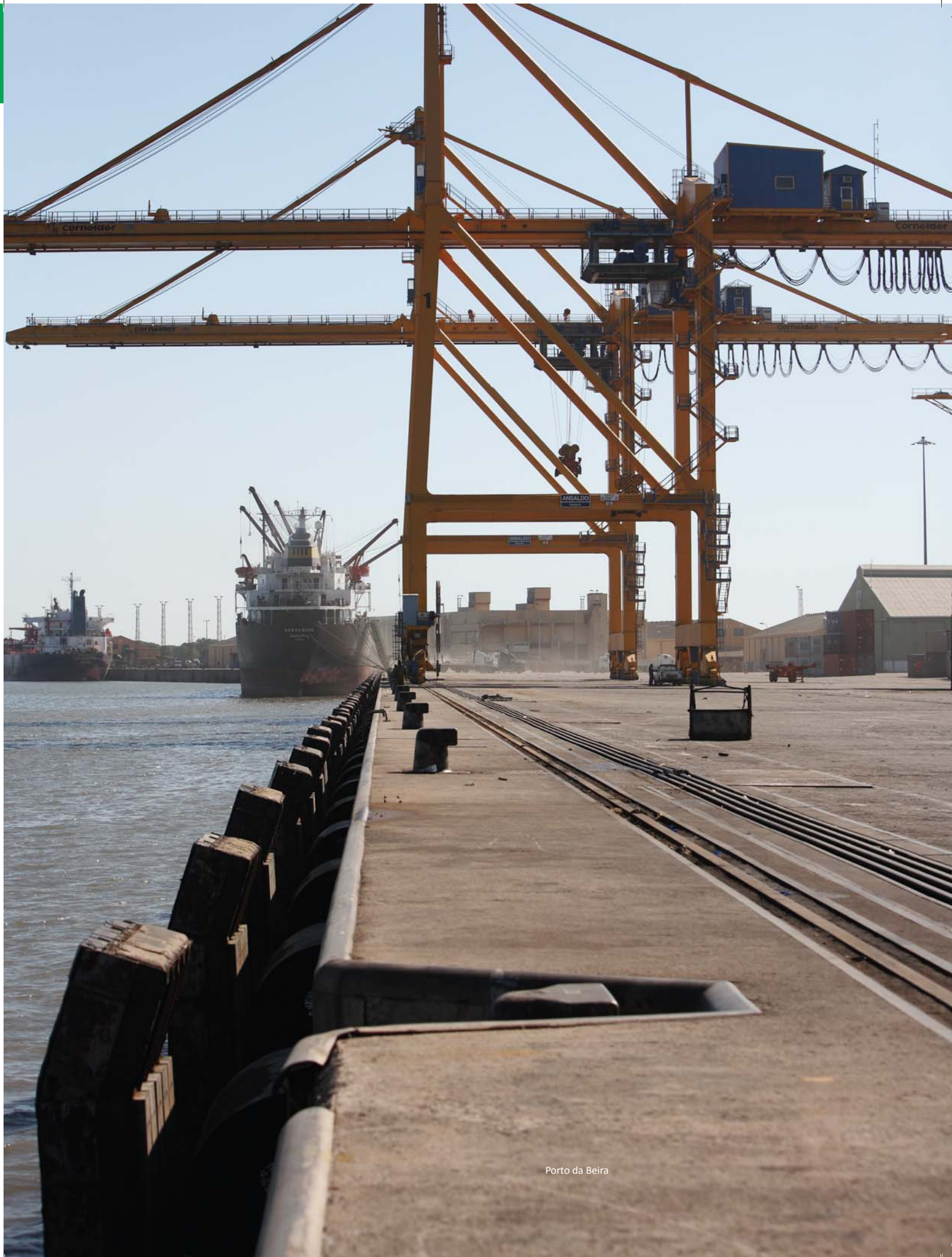


O tráfego internacional representa 74,1% do global realizado enquanto o nacional representa 25,9%.

International traffic represents 74.1% of the global handled while the national represents 25.9%.

This corresponds to a traffic volume of 5,292,600 net tons transported, against 4,609,900 net tons of the previous year, an increase of 14.8% (+682.7 net tons). In the lines under CFM management, 3,981,400 net tons were moved and in lines under dealers' management (CFM-Centre and CFM-North) 1,311,200 tons handled.





Porto da Beira

Some 1,443,900 net tons of cargo were transported in the domestic traffic, representing a 40.8% increase (+418.2 net tons) over the same period of last year.

In international traffic, 3,848,700 net tons were carried, representing a growth of 7.4% (+264.5 net tons) over the same period last year.

The causes of this are reflected in the performance evaluation lines as follows:

2.2.1.1 PERFORMANCE OF LINES UNDER DIRECT CFM MANAGEMENT

In the lines under CFM management, 9,759,800 net tons were moved, representing 81.6% of total cargo transported on all lines with a decrease of 1.2% over the previous year.

Description	2010	2009	10 ³ net tons
			Variation
Goba Line	701.9	576.9	+21.7
Ressano Garcia Railway line	2,637.1	2,678.7	-1.6%
Limpopo Line	642.4	504.1	+27.4%
Total	3,642.8	3,472.9	+4.9%

In the Goba railway line 701,900 net tons were moved, 435,400 net tons in domestic traffic and 266,500 tons in international traffic, an overall growth of 21.7% (+125.0 thousand tons net) over the same period of last year. In international traffic, there was growth in volumes of sugar transported.

In the Ressano Garcia line, 2,637,100 net tons were transported, 4.0 thousand net tons in domestic and 2.6331 million tons in international traffic, and this represents an overall decrease of 1.6% (-41.6 billion net tonnes) over the same period of last year. In international traffic, there was a decrease in transported volumes of steel, citrus, sugar, fuel, sulphur, corn, fertilizer, tobacco, clinker, magnetite and bentonite.

In Limpopo Railway line, 642,400 net tons were carried, 197 400 tons net in domestic and 445.0000 net tons in international traffic. This means that there was an overall growth of +27.4% (+138.3 thousand net tonnes) over the same period of last year. In international traffic, there was a growth of 39.7% (+126.4 net tons), mainly in the volumes of chromium, iron-chromium, wheat, fertilizer, fuel and miscellaneous cargo. In domestic traffic, growth of 6.4% (+11.8 net tons) was recorded, particularly in the transported volumes of sugar, molasses and fuel.

2.2.1.2 PERFORMANCE OF RAILWAY LINES UNDER THE MANAGEMENT OF CONCESSIONAIRES

In the lines under the management of concessionaires (CFM-Centre e CFM-North)

Some 1,311,200 net tons of cargo were moved, representing 24.0% of total cargo transported on all lines and an overall growth of 54.2% over the previous year according to the table:

Description	2010	2009	In 10 ³ net tons
			Variation
Machipanda line	546.5	390.4	+40.0%
Sena Line	492.3	163.4	+201.1%
Northern region	272.4	296.4	-8.1%
Total	1,311.2	850.1	+54.2%

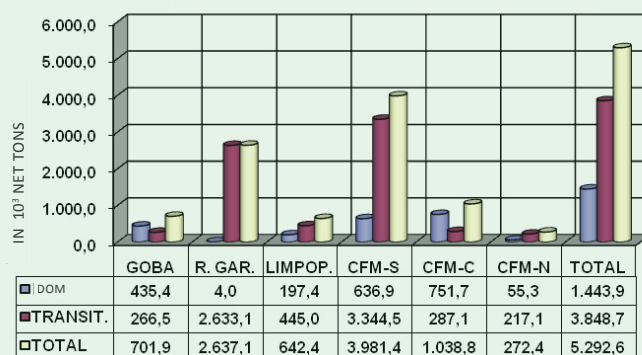
In the Machipanda railway line, 546,500 net tons were moved, including 259,400 net tons in domestic and 287,100 net tons in international traffic, representing an overall growth of 40.0% (+156.1 thousand tons net) over the same period of last year. In domestic traffic, there were increased volumes of transported sugar, molasses, various

cargo and stone. In international traffic, there was growth of 33.9% (+72.6 net tons) in volumes of fertilizer, corn, container cargo, transported wheat and rice.

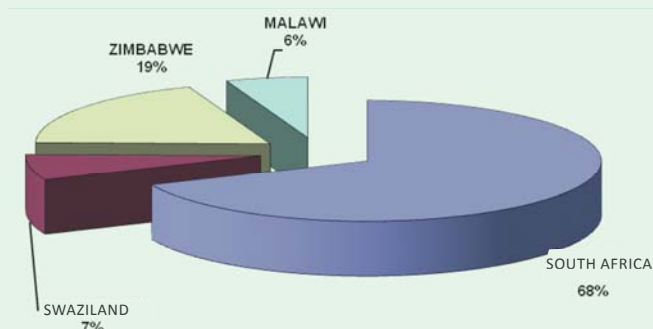
In the Sena railway line, 492,300 net tons were hauled against 163,400 tons in the same period of the previous year, especially the ballast, limestone and various cargos.

In the Northern Line, 272,400 net tons were transported, including 55.3 tons net in domestic and 217 100 in international traffic. This represents an overall decrease of 8.1% (-24.0 net tons) on the same period of last year. In domestic traffic, there was a decline of 9.0%. In the international traffic, there was a drop of 7.8% (-18.4 net tons), particularly in the volumes of tobacco in containers, potatoes, wheat and scrap transported.

RAIL CARGO TRANSPORT

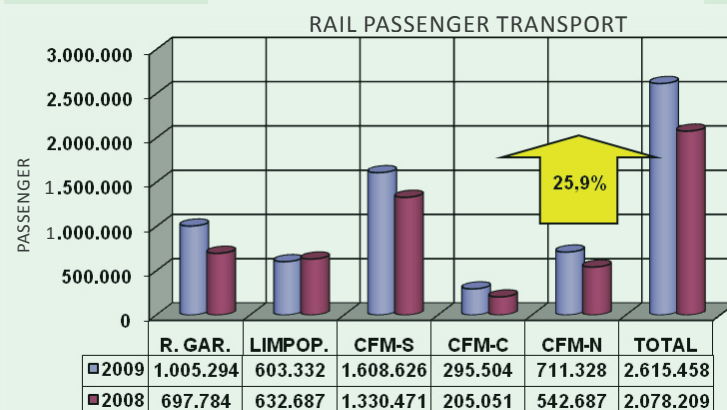


Traffic Distribution of International traffic



2.2.2 PASSENGER TRANSPORT

There were 254.3 million passenger/kilometres against 164.0 million the previous year, representing an increase of 55.1% (+90.3 million passenger/kilometres). This traffic corresponds to 3,702,642 transported passengers, compared to 2,615,458 in the same period of last year, representing an increase of 41.6% (+1,087,184 passengers).



III. PROJECT TO RESTRUCTURE CFM

3.1 Concessions

Since the early 90s, the Government and CFM have been introducing private sector participation in the management of specific terminals in port activity. In 1998, the new mission of CFM was defined, namely:

- Rebuild the port and rail transportation system, so that it is modern, competitive, efficient, market-oriented and financially viable.
- Invest, promote and foster the development of strategic port and rail infrastructure.
- Involve the private sector - domestic and foreign - in the exploration and development of rail and port systems, via concessions. CFM, however, would continue to explore some activities that, for strategic reasons, would not be granted, such as, among others, the handling of bulk liquids at all ports, the Grain Terminal and Aluminium Terminal, both located in Matola.
- Diversify its business intervention as a way to promote its long-term sustainability and monetize its assets, thereby expanding its participation in sectors like tourism, air transport, construction industry, real estate management, financials, etc...

Under the restructuring framework, CFM profoundly altered its mission and its programmatic goals. After the concessioning of port activities in three main ports and the port of Quelimane and the entire railway business systems in the country's Central and Northern regions, it's up to CFM to manage the fuel terminals (on all ports), aluminium (in the Port of Maputo), maritime services of the Port of Beira, the exploitation of the Ports of Pemba and Mocimboa da Praia as well as the Southern Railway System, which consists of the Ressano Garcia, Limpopo and Goba railways and the Salamanga Extension and that, by Government's decision on the recommendation of CFM will not be contracted out.

As experience has shown, concession management is an extremely complex process, the technical, legal and financial views, involve private, foreign and domestic interests, not always aligned with the interests of the country and CFM, urging, therefore, to reflect deeply on the subject and adopt effective measures and mechanisms for its proper management.

“We take
you where
your
dreams
cannot”



COTUR – travel and tours

Winners since 1994

 **Páginas
Amarelas**

UM PRODUTO, VÁRIAS OPÇÕES.



www.paginasamarelas.co.mz

Without prejudice to other ideas that may result from this reflection, we believe that there is, as a minimum measure, an imperative of concerted, harmonious and common inter-institutional action, to enforce licensing agreements and do away with existing serious anomalies and irregularities. We reiterate the need for strengthening the institutional power of the CFM in inspecting concessions, including through legislation, as this entity is acting truly as the executive arm of the Government in this matter.

3.2 Structure of the Work Force

The Company currently has a total of 2,890 employees, including 2,318 contract workers in an indefinite period, and 572 with term or uncertain contract. It also has 23 pre-professional interns and 44 job seekers in training process.

The process to evaluate some term or uncertain contract workers is underway or to ascend to the workforce of indefinite contractors, depending on existing vacancies in each organizational unit.

Workers hired indefinitely, are distributed as follows: 1,511 workers in the railway area, 570 in the support area and 237 in the port area.

Presently, it's under preparation the Professional Assessment Process of the company employees for their integration in their respective organizational units according to the vacancies identified in the Workforce.

IV. INVESTMENT PROGRAMME

4.1. Dredging of the Channel to Deepen Access to the Port of Maputo

Under the project to dredge the Port of Maputo, the dredging of the access channel to the port began on 30 July 2010, activities undertaken by Dredging International, a contractor in charge of deepening the channel. To implement this project valued at approximately USD \$15 Million, EPDM, SA – Maputo Port Dredging Company, a unit intended to finance and manage works to dredge the port, was established.

This project was funded 30% by the shareholders of EPDM, SA and the remaining 70% were funded using a bank loan. The shareholders of EPDM, SA are CFM (49%), Grindrod Mauritius (25.5%) and DP World FZE (25.5%), and these are also shareholders of MPDC, the Maputo Port concessionary in the same social capital proportion.

The dredging work to deepen the access channel to the Port of Maputo lasted five months, and here about 2 million cubic meters of sediment were dredged.

This is a project that represents a decisive and historic step in the development of the Port as it will allow the entry of large-scale ships, significantly improving the competitiveness of the port in relation to other ports in the region. The port is able to receive sea-gauge vessels of up to 9.4 meters, which will result in increased volumes of cargo handling, providing economies of scale for ship-owners visiting the port. Another advantage lies in the reduction of logistics costs and thus obtains better prices for consumers.

The projections that have been made regarding the development of the economy of the region point to the need to strengthen the Port of Maputo, in terms of increase in its handling capacity and reducing costs in order to make it more efficient and competitive, and the dredging and deepening of the access channel is one of the priority and basic actions that is imposed.

4.2. Project of the Ponta Techobanine Port

The governments of Mozambique and Botswana signed in July 2010 a Memorandum of Understanding for mobilizing funding aimed at implementing the Ponta Techobanine project, which consists of building a deep water port and a railway infrastructure that ensures the export of cargo from Countries of the Hinterland through that port.

This project, which will be deployed in an area of 22 hectares, is valued at between US\$500 million and US\$1 billion in an initial stage, with traffic projections of between 10-50 million tons per year.

This natural deep water harbour may become an important regional strategic reserve of fuel and an infrastructure ideal for the export of minerals of various countries such as Botswana, South Africa, Zimbabwe, among others.

It is noted that Botswana has recently announced the discovery of large reserves of coal, coke and has a firm intention to export via Mozambique.

Considering that about 30% of international shipping is done via the Mozambique Channel, we can easily conclude that this mega-project will boost regional economic development.

4.3. Dredging of the access channel and Manoeuvre Basins of the Port of Beira

The completion of the rehabilitation of the Sena line will increase annual volume of cargo handling in the port of Beira to over 10 million tonnes, mainly with the start of the Moatize coal export. This increase in cargo volumes will exert pressure on the replacement of the access channel to the original levels -8.00 m (below ZH) to allow the berthing of Panamax vessels (60,000 TBA). The growing demand of ships will, in turn, require the Beira port to operate 24 hours per day. At present and due to the constraints of the access channel, the port can only receive ships up to about 30,000 TBA and during the day, causing huge losses to all players in the logistics chain.

Mindful of the imperative and urgent need to dredge the access channel of Beira Port is being invested 43 million Euros, of which 23 million came from the Mozambican government, via the European Investment Bank, 10 million from the Dutch Government Fund (BERT) and 10 million from CFM contributions. Also for this effect, the National Dredging Fund was established (Decree No. 38/2006 of 5 October) that will bear maintenance costs of the channel.

The dredging of the access channel of the Port of Beira began in July 2010 and the implementation of the project lasted 14 months with the following main aspects:

- It will be dredged an area of about 8 cubic meters to restore the depths and widths achieved during the dredging made in the years 1989 to 1990, which correspond to the dimensions designed for this channel.
- 2.4 Million Cubic meters of dredged material in the “Macuti Curve” will be repulsed in the area of Beira Port planned for the construction of the new coal terminal.

4.4. Rehabilitation of the Beira Port Coal Terminal

In July 2010, the CFM and coal mining companies, Vale, and Riversdale Mozambique, signed a Memorandum of Understanding that aims at training and temporary use of the existing terminal at the Port of Beira for the shipment of Moatize coal which will ensure mining com

panies, a capacity of handling and shipping coal in the order of 5 million tons per year. Under the memorandum, the signatories undertake to share the available capacity of the Terminal at the rate of 68% for Vale and 32% for Riversdale, based on contracts of "Take or Pay" to be entered into with CFM as Port operator. According to the mining construction planning, initiation of coal exports by users will start in the second half of 2011.

It should be noted that the projected new coal terminal of Beira, will not be available for operation on the date of commencement of coal exports, and its initial operation scheduled for late 2013, being developed by CFM and subject to guarantees of volumes that justify its construction and development, a fact that determined the need to make an alternative to the export of coal, which is the expansion of capacity of the existing terminal at the port.

4.5. Grain Terminal in the Port of Beira

With a total investment estimated at 18 million dollars, this strategic infrastructure of grain handling of domestic and transit import and export, went into operation in the first half of 2010.

4.6 Shareholdings

Private sector involvement in the management of rail and port infrastructure was one of the aspects that guided CFM's restructuring strategy.

Furthermore, within the diversification of the company's activities for return on assets, CFM participates in other projects and initiatives.

Thus, CFM has stakes in the following companies:

Participating Companies	Social capital held by the CFM
Cimentos de Moçambique, SARL	3.97
Cornelder de Quelimane, SARL	49.0
DP World Maputo, SA	40.0
SDCM – Soc. De Desenvolv. do Corredor de Maputo, SARL	27.5
Cornelder de Moçambique, SA	33.0
Central East African Railways	49.0
Airplus, SARL	18,4
Terminal de Cabotagem de Maputo, SARL	49.0
Bukusha, Lda	49.0
Xitimela Leasing Limited	67.5
CFM-Transporte e Trabalhos Aéreos, SA	100.0
CCFB – Companhia dos Caminhos de Ferro de Moçambique, SARL	49.0
STM – Sociedade de Terminais de Moçambique, Lda	27.5
CDN – Corredor de Desenvolvimento do Norte, SARL	49.0
MPDC – Sociedade de Des. Do Porto de Maputo, SARL	49.0
Terminal de Granitos de Maputo	49,9
Beira Grain Terminal, SA	15.0
Bela Vista Holding	65.0
CFM – Sociedade Turística, SA	100
EDPM – Empresa de Dragagem do Porto de Maputo, SA	49.0
INTUR – Sociedade de Turismo do Índico, SARL	75.5



Note that some of these shareholding companies have already got negative equity; therefore they were set up in the accounts of CFM, provisions in the amount of its participation in those companies.

● V. FINANCIAL STATEMENTS FOR THE YEAR

5.1 ECONOMIC AND FINANCIAL RESULTS

Income Statement as at 31.12.09 and 31.12.

	000 Mts	
	2010	2009
Sales of goods and rendering of services	2,794,923	1,660,731
Cost of sold or consumed inventories	(85,209)	(31,194)
Gross margin	2,709,714	1,629,537
Investments made by the company itself	38,512	17,556
Additional income	961,981	742,818
Staff expenditures	(916,649)	(706,999)
Supplies and services	(1,353,134)	(906,454)
Depreciations	(726,630)	(664,220)
Provisions	(1,004)	(23,045)
Impairment	(106,685)	-
Reversals of period of impairment losses	271,003	32,722
Other operating gains and losses	138,399	(42,858)
	1,015,507	79,057
Financial income	1,422,032	892,887
Financial expenses	(1,061,052)	(476,630)
Profit before tax	1,376,487	495,314
Income tax	(530,788)	(141,033)
Annual net Profit	845,699	354,281

Balance sheet on 31.12.09 and 31.12.10

	000 Mts	
ASSETS	2010	2009
Non-current assets		
Tangible assets	9,785,390	9,661,323
Tangible investment assets	11,960,712	12,025,793
Available financial assets for sale	218,704	190,435
Deferred tax assets	162,076	26,099
	22,126,882	21,903,650

Current assets

Inventories	121,961	105,509
Customers	1,424,384	1,106,876
Other financial assets	188,714	33,267
Other current assets	663,334	437,462
Savings and banks	3,713,325	2,833,771

TOTAL ASSETS	6,111,718	4,516,885
EQUITY AND LIABILITIES	28,238,600	26,420,535

EQUITY CAPITAL

Equity Share capital	1,242,981	1,242,981
Reserves	526,575	162,603
Retained earnings	20,872,294	20,911,496
Net income	845,699	354,281
TOTAL EQUITY	23,487,549	22,671,361

Non-current liabilities

Provisions	26,447	25,443
Borrowings	2,845,713	2,520,958
Other liabilities	22,253	21,091
Deferred tax liabilities	238,840	27,098
	3,133,253	2,594,590

Current liabilities

Suppliers	26,447	25,443
Borrowings	2,845,713	2,520,958
Other liabilities	22,253	21,091
Other current liabilities	238,840	27,098
	1,617,798	1,154,584

TOTAL LIABILITIES

	4,751,051	3,749,174
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	28,238,600	26,420,535

5.1.1 Framework

As mentioned in the introductory part of this report, the entry into force of Decree n.º 70/2009, of 22 December, has changed the traditional way in which the financial statements were presented. This change is reflected not only in the 2010 accounts, as well as the accounts of the previous year, which is justified by the need to make comparisons between the two years.

The preparation of financial statements in accordance with the new IFRS-PGC demanded that the Board of Directors of CFM formalized judgment, estimates and assumptions that affect the application of accounting policies and measurement of assets, liabilities, income and expenses. Estimates have been always performed based on reasonable factors in the circumstances.

Because before, the financial statements were presented in accordance with the CMP and other additional rules, the main changes that can be enjoyed by PGC-adoption of IFRS, refer to:

- Changing the opening balance of 2010 due to the conversion of the 2009 financial statements;
- Change of profit that was recognized in 2009;
- According to the PCG-IFRS some charges are recognized when incurred;
- In PGC-IFRS depreciation is calculated by the prospect of economic goods, and recognizing its residual value;
- Outras alterações

5.2 Analysis of Economic and Financial Results

Income

Total income of the company in the year 2010 (excluding financial and extraordinary income) were 2.7949 billion Meticaís (MZN 1.1342 billion more than in 2009) or an increase of 68%. This growth was due to the overall increase in cargo handling in the order of 11.3%, particularly the port of Beira with an increase of 25.6%, the increase in rail traffic by 21.3% and the increase in income resulting from concessions.

Costs

The total operating costs in 2010 (before financial expenses and extraordinary items) was approximately 3.0826 billion Meticaís, which represents an increase of 32% if compared to 2009 whose costs stood in the order of 2,331.9 million MT. This increase resulted primarily from increased costs of third party supplies and services of 49% and increased staff costs by 30% and in depreciations in the order 9%.

Results

Operating income for 2010 (before extraordinary results and financial) was 287.7 million Meticaís against 671.2 million Meticaís, in 2009.

This improvement, although still negative, is explained by the improved performance in the collection of revenues.

With the inclusion of depreciations, financial and extraordinary income, the company earned a profit of about 845.9 million Meticaís, against 354.3 million Meticaís, in 2009, i.e. 139% better.

5.3 Analysis of Management Ratios

Overall Liquidity Ratio - shows a positive trend by growing from 140% to 550% between the years 2009 and 2010. The growth of current assets compared to liabilities between the two years under review contributed to the improvement of this ratio.

Working ratio (excluding amortization) - although not in desirable values, it shows an improvement by going from 140% to 110% from the year 2009 to the year 2010.

The impact of the transition of the PGC to PGC-IFRS is clearly visible in this ratio.

Operating Ratio (including depreciation) - registered an improvement going from 100% in 2009 to 84% in 2010. The impact of the transition of the PGC to PGC-IFRS is also clearly visible in this ratio. The improvement is explained by an increase in income and a better

VI. OUTLOOK

The CFM is for the strengthening of the management capacity of both the area under direct exploitation as well as concessions, privileging the implementation of the following measures:

- Evaluate and make recommendations to the State on problematic concessions to correct the errors and deficiencies that CFM has been reporting;
- Deepen the implementation of the new Information System of Company Management in the applications that will support the operational activities of the company, particularly in the Executive Directorate of the CFM southern region or CFM-Sul, where we still explore the entire rail network, as well as other important results centres like the Fuel Terminal and the Concrete sleepers' factory. The project will also implement the modules of human resources management, document control and management of circuits and work processes.
- Complete the process of legalization of heritage assets subject to registration, in particular through the following actions:
 - ✓ . In coordination with the competent authorities of the State, accelerate actions to promote the creation of a foundation or similar institution deemed appropriate, with strong CFM intervention in the management structure, as well as other relevant bodies of the State, which will be responsible for managing and developing the social and sporting assets of CFM, identified during the process of economic and financial reorganization of the company;
 - ✓ Accelerate actions to bring about a proper management and better use of CFM housing, including through the establishment of real estate companies, where and when it's meaningful and timely;

- ✓ Potentiate the company's Heritage Directorate in charge of managing and giving strategic direction to better use of the heritage assets of the company.

We believe that the cases of granting Nacala Port and the Northern Railway Line require particular attention, given its present state which is characterized, in brief, by poor maintenance of infrastructure, rampant increase of the concessionary debt to the State and to CFM, disregard for the governing bodies and the Statutes of the venture.

On several occasions, we alerted, given the disturbing reality in regard to non-existent maintenance of the northern railway line to the need for urgent action otherwise, at any time, we'll live dramatic situations that may result in the loss of human lives and material damage in important and vital infrastructure to the development of the northern area of the country and to neighbouring countries of the "hinterland" served by the Port of Nacala.

The dredging of the access channel to the Port of Beira is critical to channel reset to the original levels to allow the berthing of Panamax vessels (60,000 TBA), 24 hours a day in conditions of absolute safety. Currently, the constraints of the access channel, the port can only receive ships up to 30 000 and TBA during the day, causing huge losses to all players in the logistics chain.

CFM has initiated a process leading to construction at the Port of Beira, of a terminal exclusively dedicated to handling coal from Moatize. However, for this project to happen, it is essential that mining companies provide, in advance, unequivocal guarantees of volumes to be handled.

However, understanding is at an advanced stage for the rehabilitation of the existing coal terminal (of smaller capacity) for which mining companies have pledged to ensure (by contract on a "take or pay") volumes in the order of 5 million tons.

We also consider essential, in view of its particular geographical position, the construction of the deepwater port in Techobanine. This important infrastructure will, with important earnings of scale, serve countries in the region such as the Republic of South Africa, Zimbabwe, Botswana, among others. For swift development of this project, for which there are already indications of interest from various stakeholders, with particular emphasis on the strategic partnership with Botswana, it is crucial to complete the process of legalization of land and the creation of a reserve dedicated to the integrated project to be developed and which will encompass, among others, port infrastructure, tankage to accommodate strategic fuel reserves, railways and other satellites and / or complementary projects.

● VII. PROPOSED APPLICATION OF RESULTS

Although the Company has obtained in 2010 a net income tax in the amount of 845, 699, 000 Meticaís, part of this value is not yet translated into entries in the accounts of the Company, once again by the repeated failures of some utilities, particularly CDN (the Northern Development Corridor, SA) and CCFB (Beira Railways Company, SA), in addition to the prevailing socio-economic crisis in Zimbabwe, which affects the timely payment of the CFM services we have been providing to both the NRZ (National Railways of Zimbabwe), and also to other clients of the neighbouring country, to which we are obligated to serve on credit.

Given the particularly difficult time that CFM is going through, namely, the repeated poor performance of some utilities and the consequent imperative of the Company to enhance itself to meet the huge investments meant to recover its severely degraded infrastructure; we are pleased to propose a different approach regarding the application of results.

Indeed, making a brief review of the provision of CFM, it's noted with satisfaction that this Company has been growing and contributing significantly to the state treasury, either through payment of due taxes, and also by channelling results . The table below illustrates the efforts undertaken by CFM in this field from 2007:



	2007	2008	2009	2010	Total in thousands	Total in 10^3USD
IRPC	68.881,00	70.791,00	159.482,32	530.788,00	829.942,32	28.618,70
DIVIDENDS	18.399,27	0	29.511,30	0,00	47.910,57	1.652,09
TOTAL PAID TO THE STATE	87.280,27	70.791,00	188.993,62	530.788,00	877.852,89	30.270,79

There are, however, expected great challenges to the Company, challenges that will require great effort and ingenuity to overcome.

We refer specifically to the large investments that must be made for the completion of work on the Sena line and total rehabilitation of the Machipanda railway line in the centre of the country with the recent decision of our Government to terminate the Concession Contract of the Beira Railway System, the great responsibilities that fall on the CFM on mobilizing funding to ensure the operability of the system are evident.

Another challenge has to do with the Northern Port and Railway System, whose infrastructures are in an advanced state of decay because for not benefiting from maintenance by the concessionary (CDN). CFM must be financially able to intervene, when the Government finds it convenient, but it's certain that any delay in decision making can contribute to the total collapse of the system, with all the resulting consequences.

For the Southern Railway System, reinforcement has been projected for the organization and management of stations, heavy and mechanized maintenance of the railway lines and strengthening of bridges, doubling and electrification of the Ressano Garcia rail line, initially, and the other lines when justified.

The indications we have point to a growth in the near future, of traffic volumes, especially through the line Ressano Garcia line. The CFM-South expects to carry on their lines, 10 million tons of cargo per year over the next two years, 21 million within 5 years and 30 million within 10 years. Some 59% of this traffic on the Ressano Garcia line, 12% on the Limpopo line, 17% on the Goba line and 12% on the Goba Extension of Salamanga. This projection represents an increase of traffic from the current 26 freight trains a day to 31 trains / day in the next two years, 76 trains / day at 5 years and 91 trains / day in 10 years. To achieve this goal, the Company will have to make significant investments in rolling stock, in engine equipment and in the rail infrastructure itself.

As it can be seen from what was said above, there is a whole set of investments in rail and port that deserves our attention and the indispensable support of our government. It's worth noting that the volume of investments will require the CFM recourse to external funds, namely, banks, given that the needs outweigh largely, our internal capacity to respond. Moreover, the eligibility of the CFM to bank financing depends largely on its financial situation, which is why the company must have own funds up to co-finance with banking, intended investments.

For all the foregoing, the CFM proposes channelling to the company's Investment Heading, the share that would fit to the Treasury, regarding the application of results.

We are fully convinced that once the challenges mentioned above are overcome, we will be able in the future to contribute more consistently in broadening revenue for the operation of our state, thanks to the investments that we intend to carry out and for which we need to mobilize support and funding.

Thus, the Board of Directors, in compliance with that recommended in Article 29 of the Company Statutes, proposes the following appropriation of net income for the year 2010 in the amount of 845 699 000 MT.

- 10% - Legal reserve 84,569,900 Mts
- 10% - Fund for social purposes 84,569,900 Mts
- 80% - Investment Reserve 676 559 920 Mts

Maputo, June 2011

The Board of Directors

Eng Mualeia – Chairman of the Board (CEO)

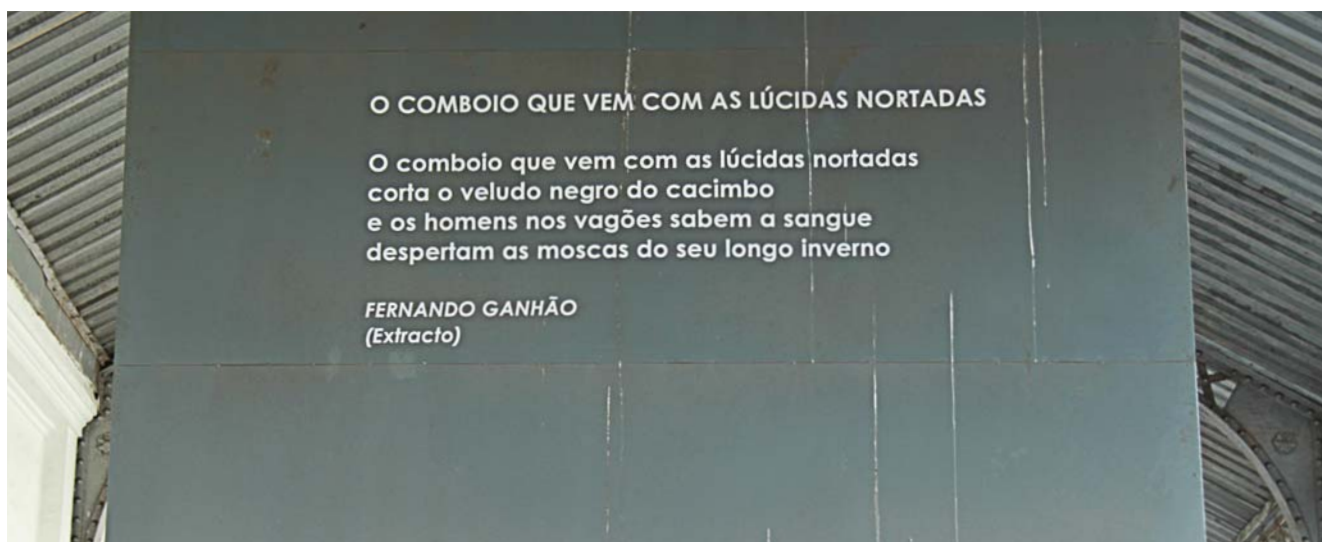
Eng Mesquita – Executive Manager

Dr. Miguel Guebuza – Executive Manager

Dr. Marta Mapilele - Executive Manager

Dr. Maria Alice Mangore - Executive Manager

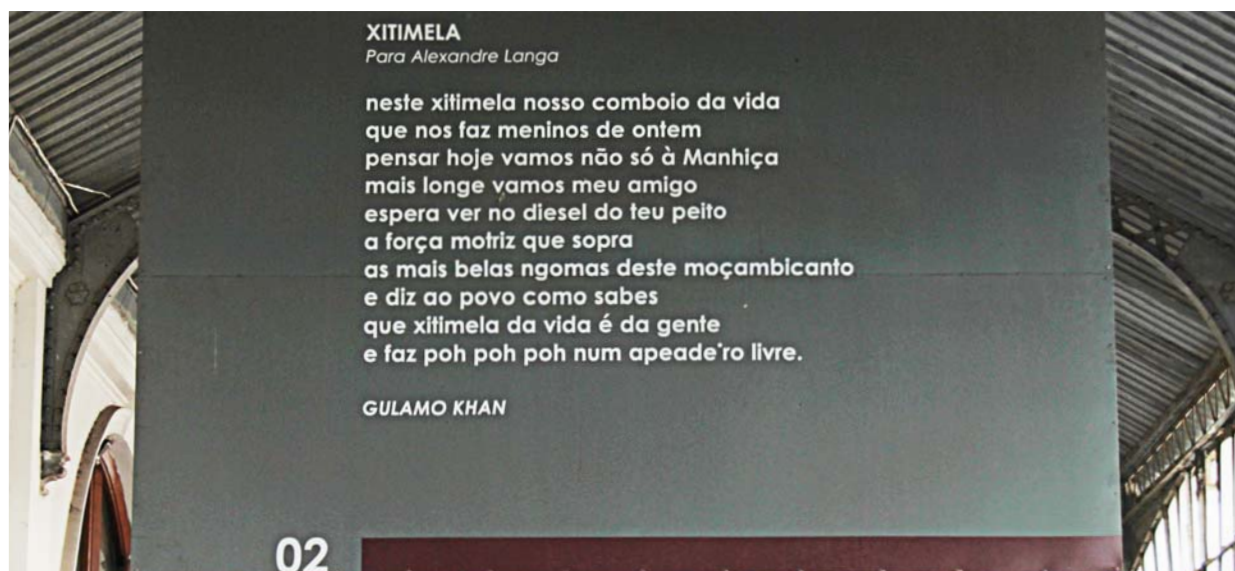
Dr. Abdul Aziza – Manager representing the Ministry of Finance



THE TRAIN COMING WITH LUCID NORTH WINDS

The train coming with the lucid north winds
cuts the black wind of the mist
and men in the cars taste blood
Awakening flies from their long winter.

FERNANDO GANHÃO



XITIMELA

Poetry for Alexandre Langa

In this Xitimela our train of life
that makes us boys of yesterday
thinking today we go not only to Manhiça
but far we go my friend
expect to see the diesel in our chest
the driving force that blows the most beautiful ngomas in this moçambicante
and tells the people how you know
that Xitimela of life is of people
and makes poh poh in the final free stop.

GULAMO KHAN



A OPINIÃO DOS CLIENTES

		1	2	3	4	5
1.	O pessoal do escritório é útil e amigável?					
2.	São fornecidas informações correctas sobre mudança de passagens?					
3.	Será que o pessoal é rápido e eficiente?					
4.	As salas de espera são limpas e confortáveis?					
5.	Há porteiros e carrinhos disponíveis?					
6.	São feitos anúncios regulares?					
7.	Os comboios são limpos?					
8.	Os comboios são pontuais?					
9.	Os avisos e listas das plataformas são exibidos correctamente?					
10.	Outros					

Por favor, coloque um “x” na caixa APLICÁVEL.

1 = POBRE

2 = JUSTO

3 = SATISFATÓRIO

4 = BOM

5 = EXCELENTE





CUSTOMER FEEDBACK

		1	2	3	4	5
1.	Is the office staff helpful and friendly?					
2.	Are the correct ticket, change and information given?					
3.	Is the staff fast and efficient?					
4.	Are the waiting rooms clean and comfortable?					
5.	Are there porters and trolleys available?					
6.	Is there regular announcements made?					
7.	Are the trains clean?					
8.	Are the trains on time?					
9.	Are notices and platform lists properly displayed?					
10.	Other					

Please place a cross on the appropriate box.

1 = POOR

2 = FAIR

3 = SATISFACTORY

4 = GOOD

5 = EXCELLENT



NEGÓCIO E TURISMO DE MÃOS DADAS

Anuncie na revista nacional mais lida
por homens de negócio e turistas



Contacto:

Tel: 21 305326 – 21 305322 – 21 305323

Fax: 21 305326 – 21 305321

Email: prestigio@fvcabo.co.mz

www.prestigio.co.mz

Prestígio



O Presidente do Conselho de Administração (PCA) da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), Rosário Mualeia, afirma que a companhia que dirige está a alcançar, com “sucesso”, os objectivos que lhe foram apontados pela tutela, quando o actual Conselho de Administração foi empossado em 2010.

PCA diz que **CFM** está a alcançar com **sucesso** **objectivos** traçados pela tutela

Discursando no XVII Conselho de Directores, realizado em meados de Março de 2013, Rosário Mualeia congratulou-se com os ganhos que a companhia ferroviária moçambicana tem alcançado ao longo dos últimos três anos, elogiando, também, o desempenho dos anteriores órgãos directivos da empresa pelos registos que atingiu.

“Efectivamente, quando o presente Conselho de Administração tomou posse, o ambiente financeiro era bom, coincidiu com a explosão da descoberta de minérios e hidrocarbonetos no centro e norte do país”, recordou o PCA dos CFM.

Nessa perspectiva, assinalou Mualeia, o Governo, na qualidade de tutor da empresa ferro-portuária moçambicana, recomendou à nova direcção do CFM que repensasse alguns dos projectos da empresa, com o intuito de dar resposta célere à demanda de soluções para a logística desses minérios e hidrocarbonetos.

Segundo o PCA, o desafio passava igualmente por a companhia dar vazão à crescente demanda de transporte de passageiros e de carga diversa.

Dirigindo-se aos directores-executivos e de função, repre-

sentantes comerciais, consultores e assessores do Conselho de Administração, bem como aos membros do Conselho Fiscal, o timoneiro dos CFM apresentou um diagnóstico animador da situação da empresa.

Resultados dispararam 95 por cento

Para ilustrar com factos a boa caminhada que a empresa CFM tem vindo a trilhar nos últimos três anos, Rosário Mualeia afirmou que os resultados da companhia, antes dos impostos, subiram 95%, atingindo 2,6 mil milhões de meticais, no exercício financeiro de 2012, contra 1,3 mil milhões de meticais alcançados em 2011.

“No plano operacional, de Janeiro a Dezembro de 2012, tivemos um desempenho positivo na área portuária, tendo-se registado um crescimento de 32,2%, ao manusearmos 25,7 milhões de toneladas métricas contra 19,4 milhões do ano anterior”, sublinhou o PCA dos CFM.

Segundo o PCA da empresa CFM, “à margem desse cresci-

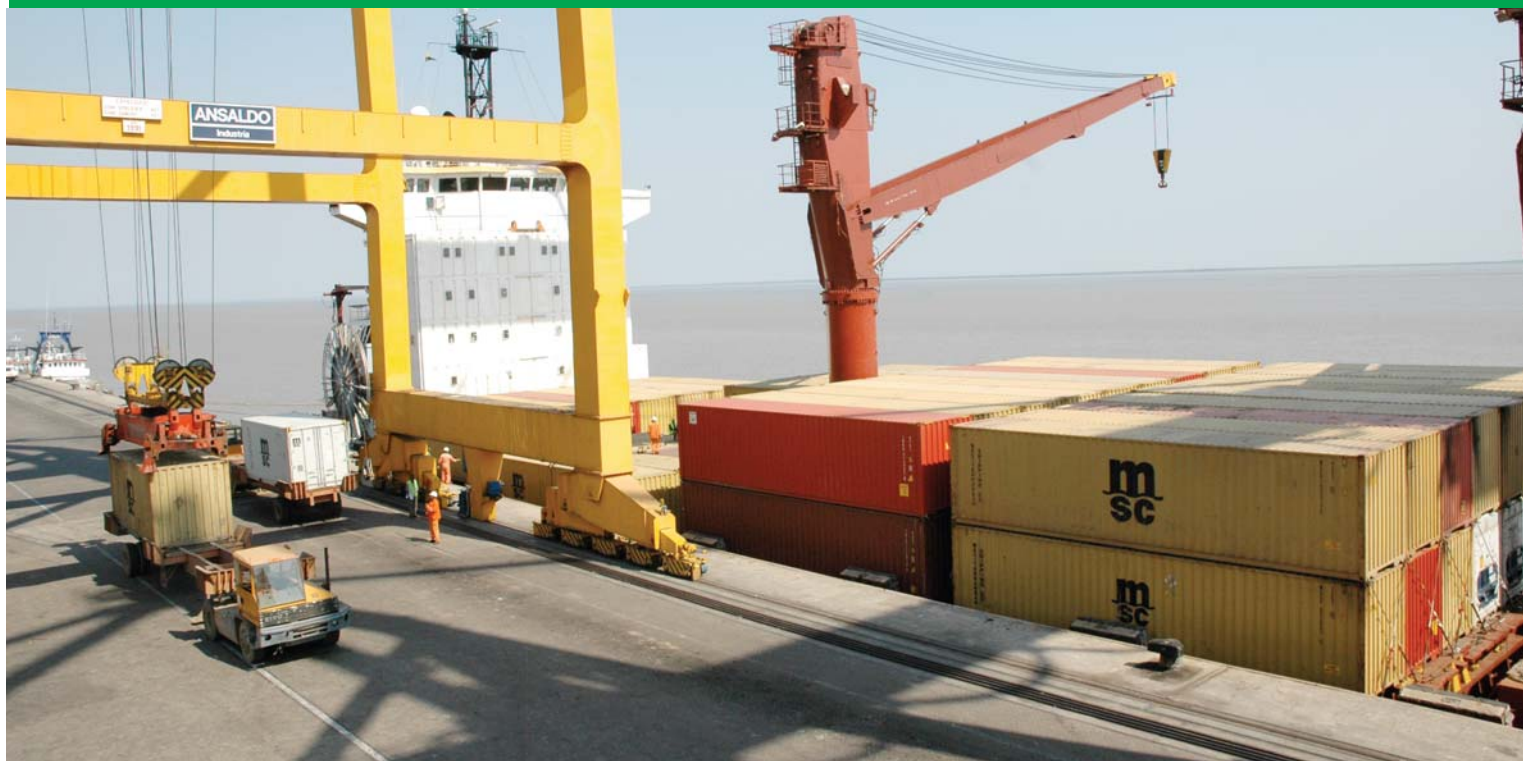
mento da empresa, que se verifica nos últimos três anos, é pertinente pontuar que os referidos lucros são os que têm possibilitado apresentar garantias suficientes que permitem confortar os bancos no momento da solicitação de financiamentos, bem como contribuir para o Orçamento do Estado, por via de pagamento de impostos”.

Quanto ao sector ferroviário, salientou o engenheiro Rosário Mualeia, a carga transportada conheceu um incremento de 124,2%, alcançando 2,6 milhões de toneladas/quilómetros contra 1,1 milhão do anterior exercício.

Transporte de passageiros

“No domínio do transporte de passageiros, foram transportados 292 milhões de passageiros contra 248 milhões, em igual período do ano anterior, o que representa um crescimento na ordem de 17,7%. No plano financeiro, o incremento dos volumes de tráfego ferroviário e portuário permitiu o aumento da facturação e, consequentemente, ►►





das receitas. O aumento do volume do tráfego ferroviário e portuário foi graças aos investimentos realizados e ainda em curso”, acrescentou Rosário Mualeia.

Realçou ainda que, quando o actual Conselho de Administração tomou posse, foi-lhe colocado o desafio de dar resposta

célere à procura de soluções logísticas para os minerais que estão a ser descobertos e explorados no país e à demanda de transporte de passageiros e carga diversa.

Rosário Mualeia sublinhou que a companhia está envolvida em grandes projectos para estar à altura do repto lançado pelo Governo.

RESPONSABILIDADE SOCIAL

Na sua intervenção no XVII Conselho de Directores do CFM, o Presidente da companhia mencionou igualmente as acções da empresa no campo da responsabilidade social, apontando o seu empenho na criação de condições e meios de mobilidade para as populações. “No que diz respeito à componente do transporte de passageiros, e respondendo às orientações do Governo para este sector, destaca-se a criação de condições e meios de mobilidade para as populações e formulação de estratégias visando alocar mais meios para que possamos realizar este serviço essencial para a nossa população com a necessária comodidade, segurança e eficiência”, frisou Rosário Mualeia.

A empresa CFM, prosseguiu o PCA, também se empenhou na expansão da rede escolar e no desenvolvimento cultural do país, intervindo na reabilitação e/ou construção de escolas; apoiando feiras de educação; atribuiu bolsas de estudo; participou na edição de livros e discos, festivais de música, entre outras intervenções.



“Na área da saúde e desporto, temos vindo a apoiar a aquisição de equipamentos e consumíveis hospitalares diversos para unidades públicas e financiamos o desporto nacional, incluindo o Moçambola, e outras provas desportivas”, declarou Rosário Mualeia.

O fomento do turismo nacional, a provisão da água e energia eléctrica para as populações que vivem próximo de algumas estações ferroviárias integram igualmente a acção da empresa na esfera da responsabilidade social, acrescentou o dirigente máximo da companhia ferro-portuária moçambicana. “No capítulo da gestão dos nossos recursos humanos, decorrem actividades de avaliação profissional, visando obter-se maior clareza e justiça na requalificação dos trabalhadores”, realçou Rosário Mualeia.

“No domínio de investimentos, estamos envolvidos em grandes projectos que demandam da empresa esforços financeiros elevados com recurso a autofinanciamento e a créditos bancários, bem como a aposta em parcerias público-privadas”, venceu o PCA do CFM.

Com esse exercício, esclareceu o PCA, pretende-se alcançar um maior desempenho da massa laboral e, consequentemente, conseguir os objectivos da empresa, “cujo crescimento é visível, como acabámos de reportar”.

De acordo com Rosário Mualeia, o envolvimento dos CFM em empreendimentos de grande dimensão é um dos vectores para a capitalização da marca da companhia ferroviária moçambicana.

“Como afirmámos, uma das nossas estratégias para a obtenção de lucros na empresa é a aposta em grandes investimentos, para os quais, por serem extremamente onerosos, temos de recorrer às instituições financeiras”, salientou.

Nessa perspectiva, indicou o responsável máximo da empresa CFM, a companhia deve apostar na mobilização de recursos financeiros à altura de garantir uma participação proveitosa em iniciativas empresariais de maior porte.

“Ou seja, de forma mais clara, para conseguirmos os financiamentos necessários para a montagem de uma estrutura funcional de operações ferro-portuárias e de logística, que satisfaça a crescente pressão da indústria mineira e de hidrocarbonetos, necessitamos de comparticipar com uma boa quantia monetária”, sublinhou o responsável.

Equivale dizer que “nos devemos manter calmos e serenos em relação aos lucros obtidos na empresa”.



EFEITOS DAS CHEIAS

No seu discurso, Rosário Mualeia também analisou as consequências das calamidades naturais que assolaram recentemente o país sobre a empresa CFM. Agradeceu a todos os trabalhadores que participaram na recuperação do património da companhia afectado pelas intempéries.

De acordo com o PCA do CFM, as intempéries provocaram prejuízos orçados em oito milhões de dólares, na linha de Sena; USD9,6 milhões, na linha de Ressano Garcia; e USD4,8 milhões, na linha de Limpopo, totalizando perdas acumuladas de USD22,4 milhões.



CFM successfully achieving targets set out by the government

The Chief Executive Officer (CEO) of the company Ports and Railways of Mozambique (CFM), Rosário Mualeia, says the firm he is leading is achieving “success”, as for the goals which were set out by the authority when the current Board of Directors was appointed in 2010.

Speaking at the XVII Board of Directors, held in mid-March 2013, Mualeia hailed the gains that the Mozambican railway company has achieved over the last three years, also praising the performance of the previous governing bodies of the company for the records attained.

“Indeed, when the current Board of Directors took office, the financial environment was good, coincided with the boom of the discovery of minerals and

hydrocarbons in the center and north of the country,” CFM’s CEO recalled.

In this perspective, Mualeia pointed out, the Government, acting as the guardian of the Mozambican port and rail company, recommended the new board of CFM to rethink some of the company’s projects, in order to respond quickly to demand solu-



tions to the logistics of these ores and hydrocarbons.

According to the CEO, the challenge also passed by the company to give vent to the growing demand for passenger and diverse cargo.

Addressing the executive directors and of function, sales representatives, consultants and advisors of the Board of Directors as well as members of the Supervisory Board, the helmsman of CFM presented a cheery diagnosis of the situation of the company.

Results soared 95 percent

To illustrate with facts the good steps that CFM has been treading over the past three years, Mualeia said that the company's results, before tax rose 95%, reaching 2.6 billion metical in the 2012 fiscal year, up

from 1.3 billion metical achieved in 2011.

"At the operational level, from January to December 2012, we had a positive performance in the port area, having grown by 32.2%, having handled 25.7 million metric tons from 19.4 million the previous year" CFM's CEO stressed.

According to the CFM chairman, "on the margin of that company's growth, which occurs in the last three years, it is pertinent to point out that those profits are what have enabled to provide sufficient guarantees that enable to comfort the banks at the time of requesting funding, and contribute to the state budget, through payment of taxes."

In the rail sector, the engineer Mualeia stressed, the cargo transported had an increase of 124.2%, ➡



reaching 2.6 million tons / km against 1.1 million the previous year.

Passenger transport

"In the field of passenger transport, there were transported 292 million passengers against 248 million in the same period of the previous year, representing a growth of 17.7%. In financial terms, the increase in volume of rail and port traffic enabled an increase in turnover and hence revenue. The increase in volume of rail and port traffic was thanks to investments made and still ongoing," Mualeia added.

He also highlighted that when the current Board of Directors took office it was placed with the challenge of responding quickly to the demand for logistics solutions for the minerals that are being discovered and exploited in the country and the demand of passenger and diverse cargo.

Rosario Mualeia stressed that the company is involved in major projects to be up to the challenge launched by the Government.

"In the field of investment, we are involved in large projects that require the company's high financial company's efforts to



SOCIAL RESPONSIBILITY

In his speech at the XVII CFM Board of Directors, the President also mentioned the company's actions in the field of social responsibility, showing its commitment to creating the conditions and means of mobility for the inhabitants.

"With respect to the component of passenger transport, and responding to Government guidelines for this sector, we highlight the creation of conditions and means of mobility for people and formulating strategies to allocate more resources so that we can carry out this essential service to our people with the necessary comfort, safety and efficiency," Mualeia emphasized.

CFM, continued the chairman, also engaged in the expansion of the school network and cultural development of the country,



intervened in the rehabilitation and / or construction of schools, supporting education fairs; awarded scholarships; participated in the publication of books and records, music festivals, among other interventions.

"In the area of health and sport, we have been supporting the acquisition of equipment and various supplies to public hospitals and financed national sport, including Moçambola, and other sporting events," Mualeia highlighted.

The promotion of domestic tourism, the provision of water and electricity to the people living near some railway stations also integrate the action of the company in the sphere of social responsibility, said the leader of the Mozambican rail and port company.

"In the chapter of the management of our human resources, professional activities in order to obtain greater clarity and justice in the retraining of workers are ongoing," he stressed.

resort to self-financing and bank loans, as well as the investment in public-private partnerships”, the Chief Executive Officer underlined.

With this exercise, as he explained, it is intended to achieve a higher performance of the work force and thus achieve the objectives of the company, “whose growth is visible, as we have just reported”.

According to Mualeia, the involvement of CFM in large enterprises is one of the vectors for the capitalization of the Mozambican railways and ports company brand.

“As we have said, one of our strategies for obtaining profits in the company is betting on major investments, which are extremely costly, we must resort to financial institutions,” he said.

In this perspective, said the Head of the CFM, the company should focus on mobilizing financial resources in order to ensure a fruitful participation in the larger business initiatives.

“In other words, more clearly, in order to get the necessary financing to mount a functional structure of rail and port operations and logistics, that meets the increasing pressure of mining and hydrocarbons industry, we need to participate with a good amount of money” , the chairman stressed.

It is tantamount to saying that “we must keep calm and serene with regard to the profits of the company.” CFM



EFFECTS OF FLOODS

In his speech, Rosario Mualeia also analyzed the consequences of natural disasters that recently devastated the country on the CFM. Thanked all the workers who participated in the recovery of the assets of the company affected by the bad weather.

According to the CEO, the inclement weather caused damage estimated at eight million dollars, in the Sena line; USD9.6 million, in Ressano Garcia line, and USD4, 8 million, in Limpopo line, totaling accumulated losses of USD22, 4 million.





Foto: Jochua João



HAWKER BEECHJET 400A



Uma nova linha... aérea

A new airline... company



Temos a honra de lhe apresentar a nossa mais recente aquisição, o Hawker Beechjet 400A, um exemplar avião a jacto da célebre Hawker Beechcraft Company, cujo nome já é uma garantia por si só.

Neste luxuoso avião, conta com um telefone por satélite para continuar com o seu trabalho e comunicações pessoais enquanto estiver a voar e, para o seu bem-estar, o interior está equipado até ao mais ínfimo pormenor onde todos os ambientes transbordam charme e requinte.

Agora sim, estamos prontos para dar resposta às necessidades de deslocação dos executivos mais exigentes. Num tempo de voo muito mais reduzido, experimentará uma sensação ímpar de conforto em viagem.

Ficamos a aguardar a sua visita. Até breve.

We are honoured to present you our most recent acquisition, Hawker Beechjet 400A, one of Hawker Beechcraft Company's famous jet planes, whose name speaks for it self.

On this luxurious plane, you can count with a Satellite Telephone System that will allow you to continue your work while you are flying and, for your wellbeing, it's interior is equipped to the slightest detail, where everything feels charming and sophisticated.

Now we are ready to answer our most sophisticated executive client's transportation demands. In a much shorter flight time you'll experience a unique sensation of comfort abroad.

We're counting on your visit. See you soon.