



PORTOS E CAMINHOS DE FERRO
DE MOÇAMBIQUE, E.P.

RELATÓRIO E CONTAS ANNUAL REPORT 2 0 0 9

6
4
2
IIM
8
6
4
2
IOM
8
6
4
2



Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, EP
Mozambique Ports and Railways

RELATÓRIO E CONTAS
DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
ANNUAL REPORT
FROM THE BOARD OF DIRECTORS
2 0 0 9

ÍNDICE | INDEX

I. Introdução I. Introduction	05
II. Resultados Operacionais II. Operational Results	09
III. Projecto de Reestruturação do CFM III. Project for the Restructuring of CFM	27
IV. Programa de Investimentos IV. Investments Programme	33
V. Demonstrações Financeiras do Exercício V. Financial Statements for the Financial Years	45
VI. Perspectivas VI. Perspectives	51
VII. Proposta de Aplicação de Resultados VII. Proposal for the Application of Results	59



I. INTRODUÇÃO

I. INTRODUCTION

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 2009.

A nível da área produtiva, registou-se durante o exercício em análise um crescimento dos proveitos na ordem de 24%, comparativamente a igual período de 2008. Contudo, em termos de tesouraria esse aumento não é totalmente visível pelo facto de parte das facturações, como é o caso do CDN – Corredor de Desenvolvimento do Norte; NRZ – National Railways of Zimbabwe; bem como de grande parte dos clientes Zimbabwuanos, continuarem sem ser pagas.

Relativamente aos custos, a empresa conheceu um incremento de 8%, tendo como principal causa, o aumento do custo das amortizações motivado pelos investimentos realizados em 2009 e o melhoramento das remunerações dos seus trabalhadores

O nosso resultado operacional foi positivo da ordem de 47.302 milhões de meticais, contra 156.435 milhões de meticais negativos em 2008, o que significa uma melhoria substancial, apesar deste nível não ser ainda satisfatório. Importa salientar que o resultado negativo do ano de 2008 resultou da redução das cargas manuseadas pelos CFM em virtude da grande crise mundial. Outro factor para resultado negativo em 2008 foi a perda de proveitos derivada da alteração das tarifas de ma-

I. INTRODUCTION

The purpose of this Report is to present the main achievements and the economic and financial results of the Company Ports and Railways of Mozambique, E.P – CFM, during the 2009 Financial Year.

In operational terms, there was an increase in operating profits of around 24%, when compared with the same period in 2008. However, in the treasury results, this increase is not fully visible owing partly to the non-payment of invoices, as is the case with the CDN – the Northern Development Corridor, the National Railways of Zimbabwe and many Zimbabwean clients.

As for the Company's operational costs, these increased by 8% mainly due to an increase in the amortisation costs as a result of the investments that were implemented during the year 2009 and the improvement in the employees' wages.

Our operational results were positive, registering an increase of 47.302 million Meticais when compared to negative result of 156.435 million Meticais of the previous year, which means that there was a substantial improvement, though still not yet completely to our satisfaction. It is important to stress that this negative result was due to the decrease in the traffic handled by CFM in virtue of the world economic and financial crisis as well as the reduction of the tariffs applicable to fuel in line with the Government's effort to mitigate the social

nuseamento de combustíveis, ordenado pelo Governo, visando mitigar o efeito social da subida do preço desse produto no mercado internacional.

Considerando os resultados financeiros e extraordinários, o resultado líquido do exercício revela um lucro na ordem dos 393.483 milhões de MT muito acima dos 39.568 milhões de meticais atingidos no exercício anterior.

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.

Apesar de factores adversos que pesam sobre a economia nacional e mundial, situação a que a nossa empresa não pode estar alheia, o CFM tem procurado sempre (e tem conseguido) melhorar o seu desempenho em prol do crescimento económico do país e do combate à pobreza absoluta, tendo para isso, durante o ano 2009 participado de forma directa em acções de responsabilidade social, tal é o caso da construção da Escola Primária de Caia, reabilitação da Escola Primária Wiriwamo de Zimpeto, aquisição de meios para o transporte urbano e interurbano de passageiros (actividade subsidiada pela empresa), aquisição de autocarros para os trabalhadores e aquisição de autocarro para a Universidade Eduardo Mondlane.

impact resulting from the increase of fuel prices in the international market.

Taking into consideration the financial and extraordinary results, the net result of the Financial Year reflects a profit of approximately 393.483 million Meticais, well above of the 39.568 million Meticais obtained during the previous Financial Year.

In Zimbabwe, where CFM has some investments and commercial relations, the crisis which prevails in that country still affects the Company's Business Operations, significantly affecting the treasury.

Despite the adverse factors that impact negatively on the national and on the world economies, a situation which cannot but affect our Company, CFM has always tried (and successfully has managed) to improve its performance in favour of the economic growth of the country and the fight against absolute poverty and has, in 2009, thus directly participated in actions of social responsibility. This is the case of the Company having constructed and rehabilitated the Caia and Zimpeto Wiriwamo Primary Schools, respectively; purchased vehicles for the transportation of urban and intercity passengers, (an activity that is subsidised by the Company) as well as the acquisition of buses to transport CFM's employees and another for the Eduardo Mondlane University.



II. RESULTADOS OPERACIONAIS

II. OPERATIONAL RESULTS

2.1 Manuseamento de Carga e Contentores

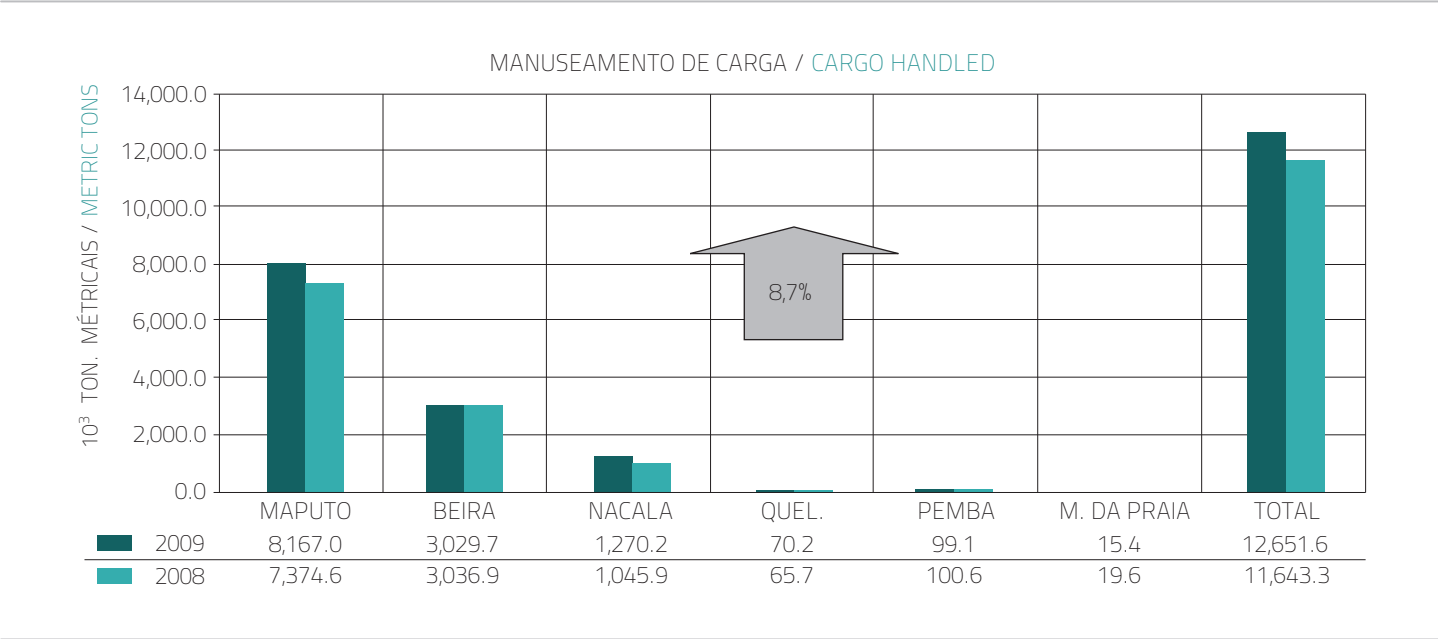
2.1.1 Manuseamento de Carga

Foram manuseadas no global 12.651,6 mil toneladas métricas contra 11.643,3 mil toneladas métricas do ano anterior, representando um crescimento de 8,7% (+1.008,2 mil toneladas métricas).

2.1 Cargo and Containers Handled

2.1.1 Cargo Handled

A total of 12.651,6 thousand metric tons were handled compared with the 11,643,3 thousand metric tons of the previous year, which is an increase of 8,7% (+1.008,2 thousand metric tons).



Comparativamente ao ano anterior, tivemos a seguinte situação, por portos:

- Porto de Maputo cresceu 11,4% (+792,4 mil toneladas métricas)

Compared with the previous year, performance in all the Ports was as follows:

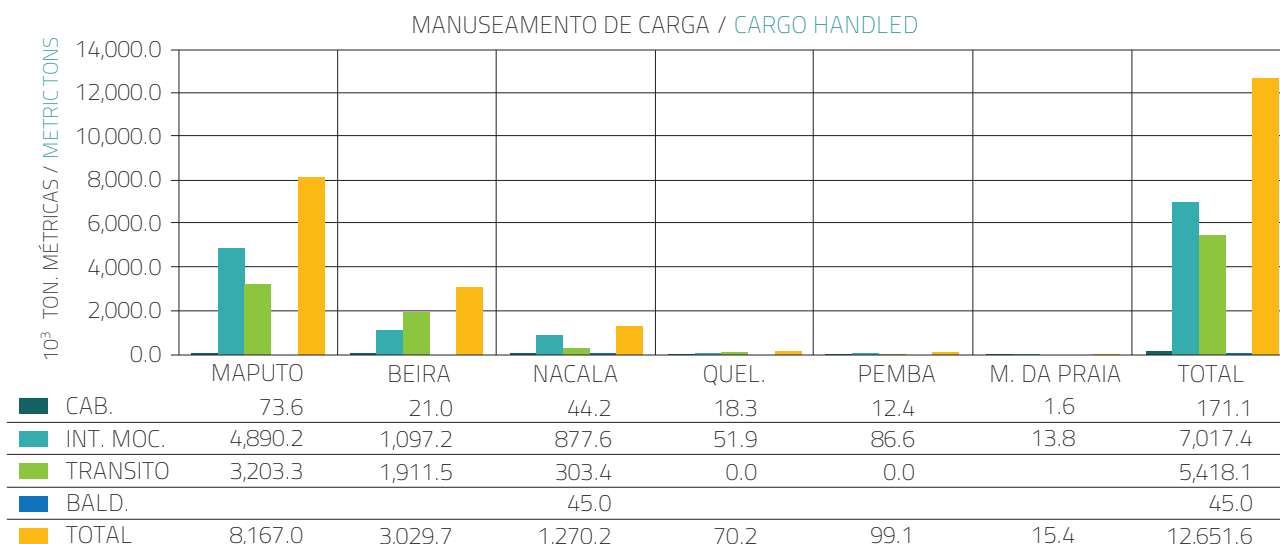
- The Port of Maputo increased by 11, 4% (+792,4 thousand metric tons);

- Porto da Beira decresceu 0,2% (-7,2 mil toneladas métricas)
- Porto de Nacala cresceu 21,4% (+224,3 mil toneladas métricas)
- Porto de Quelimane cresceu 6,8% (+4,5 mil toneladas métricas)
- Porto de Pemba decresceu 1,5% (-1,5 mil toneladas métricas)
- Porto de Mocímboa da Praia decresceu 21,4% (-4,2 mil toneladas métricas).

O tráfego internacional representa 98,3% do total manuseado, sendo o internacional de Moçambique (importações e exportações) 55,5% e em trânsito 42,8%. A cabotagem representa 1,4% e a baldeação 0,3%.

- The Port of Beira decreased by 0, 2% (-7, 2 thousand metric tons)
- The Port of Nacala increased by 21, 4% (+224,3 thousand metric tons)
- The Port of Quelimane increased by 6,8% (+4,5 thousand metric tons)
- The Port of Pemba decreased by 1,5% (-1,5 thousand metric tons)
- The Port of Mocímboa da Praia decreased by 21, 4% (-4,2 thousand metric tons).

International traffic accounted for 98,3% of the total handled. Mozambican international traffic (imports and exports) constituted 55, 5% and traffic in transit 42,8% while coastal traffic represented 1, 4% and transhipment 0, 3%.



No tráfego nacional (cabotagem) manusearam-se 171,1 mil toneladas métricas, o que representa uma diminuição de 31,1% (-77,1 mil toneladas métricas) relativamente ao ano anterior. Contribuíram para esta diminuição nomeadamente:

- Porto de Maputo 9,0% (-7,3 mil toneladas métricas);
- Portos da Beira 71,0% (-51,4 mil toneladas métricas);
- Nacala 24,4% (-14,3 mil toneladas métricas);
- Pemba 37,1% (-7,3 mil toneladas métricas).

No tráfego internacional de Moçambique (exportações e importações) manusearam-se 7.017,4 mil toneladas métricas, o que representa um aumento de 11,1% (+701,3 mil toneladas métricas) relativamente ao ano anterior.

As exportações, ao manusearem 2.208,2 mil toneladas métricas, cresceram 8,0% (+163,9 mil toneladas métricas), relativamente a ano anterior. Contribuíram para este crescimento:

- Portos de Maputo com 13,0%, (+189,2 mil toneladas métricas)
- Porto da Nacala 5,1% (+11,3 mil toneladas métricas)

No Porto de Maputo contribuíram para o crescimento, as exportações de citrinos, alumínio, melaço, açúcar, gás condensado e no Porto de Nacala as exportações de carga contentorizada.

As importações, ao manusear-se 4.809,2 mil toneladas métricas, cresceram 16,6% (+537,4 mil toneladas métricas) relativamente ao ano anterior. Contribuíram para este crescimento:

In national (coastal) traffic, 171,1 thousand metric tons were handled, a decline of 31,1% (-77,1 thousand metric tons) compared with the previous year. This decline occurred in:

- Port of Maputo by 9% (-7,3 thousand metric tons)
- The Port of Beira by 71,0% (-51,4 thousand metric tons)
- The Port of Nacala by 24,4% (-14,3 thousand metric tons)
- The Port of Pemba by 37,1% (-7,3 thousand metric tons).

In Mozambican international traffic (imports and exports), 7.017,4 thousand metric tons were handled, an increase of 11,1% (+701,3 thousand metric tons) in comparison with the previous year.

2.208,2 thousand metric tons of exports were handled, an increase of 8,0% (+ 163,9 thousand metric tons) compared with the previous year. Contributing to this growth were:

- The Port of Maputo with 13,0%, (+189, 2 thousand metric tons)
- The Port of Nacala with 5,1% (+11,3 thousand metric tons)

The goods which contributed to the growth of exports in the Port of Maputo were: citrus fruit, aluminium, molasses, sugar and condensed gas while in the Port of Nacala, the main exports were containerised cargo.

4,809.2 thousand metric tons of imports were handled, which was an increase of 16,6% (+537,4 thousand metric tons) in comparison with the previous year. Contributing to this increase were:

- The Port of Maputo 10,3%, (+303,3 thousand metric tons)

- Porto de Maputo 10,3%, (+303,3 mil toneladas métricas);
- Porto da Beira 6,5%, (+52,7 mil toneladas métricas);
- Porto de Nacala 35,0% (+166,9 mil toneladas métricas);
- Porto de Quelimane 78,4% (+7,8 mil toneladas métricas);
- Porto de Pemba 26,3% (+5,9 mil toneladas métricas);
- Porto de Mocímboa da Praia 44,6 (+0,8 mil toneladas métricas).

No tráfego em trânsito manusearam-se 5.418,1 mil toneladas métricas representando um crescimento de 7,4% (+374,3 mil toneladas métricas) relativamente ao ano anterior. Contribuíram para este crescimento:

- Porto de Maputo 10,6%, (+307,1 mil toneladas métricas)
- Porto da Beira 0,9% (+16,4 mil toneladas métricas)
- Porto de Nacala 20,1% (+50,8 mil toneladas métricas).

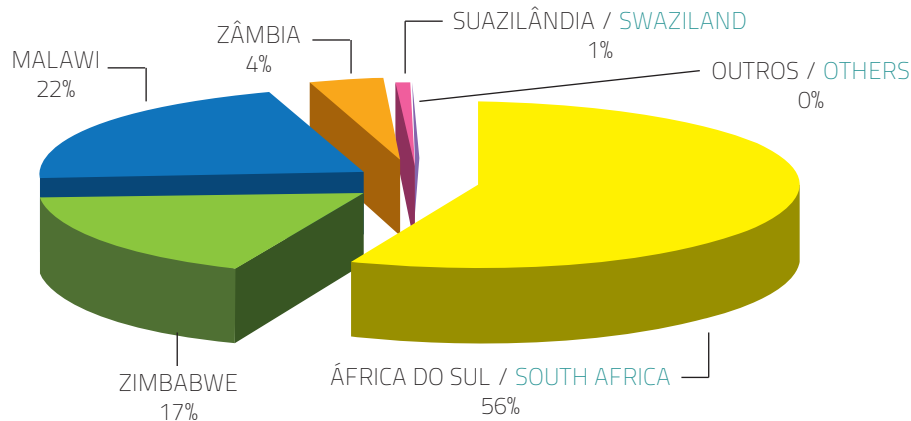
No Porto de Maputo contribuíram para o crescimento as exportações de carvão, citrinos, magnetite, melão e minério de cromo da África do Sul, as exportações de minério de cromo e açúcar pelo Zimbabwe; no Porto da Beira contribuíram para o crescimento as exportações de granito, trigo e carga contentorizada do Zimbabwe, as importações de açúcar e carga contentorizada e importações de adubo, milho, trigo, combustível e carga diversa pelo Malawi. No porto de Nacala, contribuíram para o crescimento as exportações de carga contentorizada e importações de combustível, adubo, óleo de palma e trigo do Malawi, respectivamente.

- The Port of Beira 6,5%, (+52,7 thousand metric tons)
- The Port of Nacala 35,0% - (+166,9 thousand metric tons)
- The Port of Quelimane 78,4% - (+7,8 thousand metric tons).
- The Port of Pemba 26,3% (+5,9 thousand metric tons)
- The Port of Mocímboa da Praia 44,6% (+0,8 thousand metric tons)

5.418,1 thousand metric tons of traffic in transit was handled, an increase of 7,4% (+374,3 thousand metric tons) over the previous year's figure. Contributing to this growth were:

- The Port of Maputo 10,6%, (+307,1 thousand metric tons)
- The Port of Beira 0,9% (+16,4 thousand metric tons)
- The Port of Nacala 20,1% (+50,8 metric tons).

In the Port of Maputo, the traffic contributing to this increase were exports of coal, citrus fruit, magnetite, molasses, ferro-chrome, chrome ore from South Africa; export of ferro-chrome and sugar from Zimbabwe; in the Port of Beira, the traffic contributing to this increase were exports of granite and imports of wheat and containerised cargo and of imports of fuel, containerised cargo and miscellaneous cargo to and from Zimbabwe; From Malawi, sugar and containerised cargo exports while the imports of fertiliser, maize, wheat, vegetable oil, containerised cargo and clinker to and from Malawi, exports of sugar and imports of containerised cargo to and, contributing to the growth of the transit traffic in the Port of Nacala were exports containerised cargo and imports of fuel, fertiliser, palm oil and wheat to and from Malawi, respectively.



Manuseamento nos Terminais sob gestão directa dos CFM

Manusearam-se, nos terminais sob gestão dos CFM, 4.020,7 mil toneladas métricas, representando 31,8% do total manuseado em todos os Portos e um decréscimo de 0,1% (-3,2 mil toneladas métricas) relativamente a igual período do ano anterior.

Cargo Handled in the Terminals under the direct Management of CFM

4.020,7 thousand metric tons were handled in the Terminals under direct CFM management, which constituted 31,8% of the total handled in all the Country's Ports and a decrease of 0,1% (- 3,2 thousand) compared with the same period of the previous year.

Unidade/Unit: 10³ Ton. métricas / metric tons

	Maputo		Beira		Nacala		Quelimane		Pemba		M. da Praia		Total	
TERMINAIS / TERMINALS	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
CARGA GERAL / GENERAL CARGO			50.5	51.9					99.1	100.6	15.4	19.6	164.9	172.1
CEREAIS / GRAIN	199.6	232.3											199.6	232.3
ALUMÍNIO / ALUMINIUM	1,820.8	1,818.2											1,820.8	1,818.2
COMBUSTÍVEIS / FUEL	703.1	664.5	901.2	954.6	220.1	170.0		12.3					1.835,4	1,801.3
TOTAL	2,723.5	2,714.9	951.7	1,006.5	220.1	170.0	11.0	12.3	99.1	100.6	15.4	19.6	4,020.7	4,023.9

Porto de Maputo

Foram manuseadas 2.723,5 mil toneladas métricas contra 2.714,9 mil de igual período do ano anterior, representando um crescimento de 0,3% (+8,6 mil toneladas métricas). Os destaques são:

No terminal de Cereais, manusearam-se 199,6 mil toneladas em 2009 contra 232,3 mil em 2008 representando um decréscimo de 14,1% (-32,7 mil toneladas métricas).

No Terminal de Alumínio, manusearam-se 1.820,8 mil toneladas métricas contra 1.818,2 mil do ano anterior, representando um crescimento de 0,1% (+2,6 mil toneladas métricas).

No terminal de Combustíveis, manusearam-se 703,1 mil toneladas métricas contra 664,5 em 2008 representando um aumento de 5,8% (+38,6 mil toneladas métricas).

Porto da Beira

No Terminal de Combustíveis, manusearam-se 901,2 mil toneladas métricas contra 954,6 do ano anterior representando um decréscimo de 5,6% (-53,4 mil toneladas métricas).

No Terminal de Carga Geral (Cais 8) incluem-se outros grãos líquidos (sebo, melão e óleo vegetal), tendo-se manuseado 50,5 mil toneladas métricas contra 51,9 mil em 2008 representando um decréscimo de 2,7% (-1,4 mil toneladas métricas).

Porto de Nacala

Manusearam-se 220,1 mil toneladas métricas de grãos líquidos contra 170,0 mil do ano anterior representando um crescimento de 29,5% (+50,1 mil toneladas métricas).

Port of Maputo

2.723,5 thousand metric tons were handled against the 2.714,9 tons in the same period of the previous year, representing a growth of 0,3% (+8,6 thousand metric tons). The following can be noted:

In the Grain Terminal 199,6 metric tons were handled in 2009 compared with 232,3 thousand metric tons in 2008, a decrease of 14,1% (- 32,7 thousand metric tons).

In the Aluminium Terminal 1.820,8 metric tons were handled in comparison with the 1,818,2 thousand metric tons of the previous year, an increase of 0,1% (+2,6 thousand metric tons).

In the Fuels Terminal, 703,1 thousand metric tons were handled compared with the 664,5 thousand metric tons in 2008, an increase of 5.8% (+38,6 thousand metric tons).

Port of Beira

In the Fuels Terminal 901,2 thousand metric tons were handled compared with 954,6 thousand metric tons of the previous year, a decrease of 5,6% (-53,4 thousand metric tons).

In the General Cargo Terminal (Quay 8), including other bulk liquids: tallow, molasses and vegetable oil, 50,5 thousand metric tons were handled when compared with the 51,9 thousand metric tons in 2007, an increase of 2,7% (-1,4 thousand metric tons).

Port of Nacala

220,1 thousand metric tons of bulk liquids were handled, compared with 170,0 thousand metric tons of the previous year, an increase of 29,5% (+50,1 thousand metric tons).

Porto de Quelimane

Manusearam-se 11,0 mil toneladas métricas de granéis líquidos contra 12,3 mil do ano anterior representando um decréscimo de 10,6% (-1,3 mil toneladas métricas).

Porto de Pemba

Manusearam-se 99,1 mil toneladas métricas contra 100,6 mil do ano anterior, representando um decréscimo de 1,51% (-1,5 mil toneladas métricas).

Porto de Mocímboa da Praia

Manusearam-se 15,4 mil toneladas métricas contra 19,6 mil do ano anterior, representando um decréscimo de 21,4% (-4,2 mil toneladas métricas).

Manuseamento nos Terminais Concessionados

Nos terminais sob gestão dos concessionários manusearam-se 8.630,9 mil toneladas métricas, representando 68,2% do total manuseado em todos os Portos e um crescimento de 13,3% (+1.011,5 mil toneladas métricas) em relação a igual período do ano anterior. Mais pormenores no mapa abaixo.

Port of Quelimane

11,0 thousand metric tons of bulk liquid were handled, compared with 12,3 thousand metric tons of the previous year, a decline of 10,6% (-1,3 thousand metric tons).

Port of Pemba

99,1 thousand metric tons were handled, compared with 100,6 thousand metric tons of the previous year, a decrease of 1,51% (-1,5 thousand metric tons).

Port of Mocímboa da Praia

15,4 thousand metric tons were handled, compared with 19,6 thousand metric tons of the previous year, an decrease of 21,4% (-4,2 thousand metric tons).

Cargo Handled in the Leased Terminals

In the Terminals managed by the leaseholder Companies, 8.630,9 thousand metric tons were handled, representing 68,2% of the total handled in all the Ports, and a growth of 13,3% (+1.011,5 thousand metric tonnes) compared with the same period of the previous year. The details of this traffic are given in the Table below.

Unidade/Unit: 10³ Ton. métricas / metric tons

	MAPUTO		BEIRA		NACALA		QUELIMANE		TOTAL	
TERMINAIS / TERMINALS	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
CABOTAGEM / COASTAL TRAFFIC	73.6	80.8							73.6	80.8
MPDC	5,370.0	4,578.9							5,370.0	4,578.9
CARGA GERAL / GENERAL CARGO	2,411.3	2,420.3	981.1	946.8	455.6	356.4	59.3	53.3	3,907.2	3,776.8
AÇÚCAR / SUGAR	472.4	340.3							472.4	340.3
CARVÃO / COAL	1,428.7	740.4							1,428.7	740.4
CONTENTORES / CONTAINERS	1,008.0	950.9	1,097.0	1,083.6	594.4	519.6			2,699.4	2,554.1
CITRINOS / CITRUS	49.6	127.1							49.6	127.1
TOTAL	5,443.6	4,659.7	2,078.1	2,030.4	1,050.0	875.9	59.3	53.3	8,630.9	7,619.4

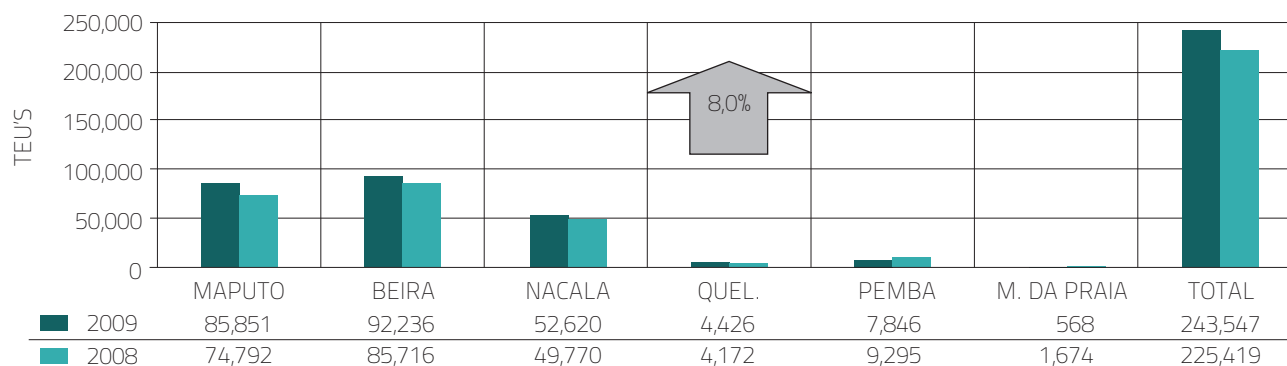
2.1.2 Manuseamento de Contentores

Foram manuseados no global 243.547 TEU's contra 225.419 TEU's do ano anterior, correspondendo a um crescimento de 8,0% (+18.128 TEU's).

2.1.2 Containers Handled

A total of 243.547 Teu's was handled against 225.419 Teu's of the previous year, which is an increase of 8,0% (+18,128 Teu's).

MANUSEAMENTO DE CONTENTORES / CONTAINERS HANDLED



Em termos de evolução no manuseamento de contentores relativamente ao período homólogo do ano anterior, temos:

- Porto de Maputo cresceu 14,8% (+11.059 TEU's)
- Porto da Beira cresceu 7,6% (+6.520 TEU's)
- Porto de Nacala cresceu 5,7% (+2.850 TEU's)
- Porto de Quelimane cresceu 6,1% (+254 TEU's)
- Porto de Pemba decresceu 15,6% (-1.449 TEU's)
- Porto de Mocímboa da Praia decresceu 66,1% (-1.106 TEU's).

Em termos percentuais o tráfego internacional representa 95,6% do total manuseado, onde o trânsito representa 19,2% e o internacional Moçambique (exportações e importações) 76,4%. A cabotagem representa 2,8% e a baldeação somente 1,6% do tráfego total.

No tráfego nacional (cabotagem), manusearam-se 6.905 TEU's contra 11.137 do período homólogo do ano anterior o que representa um decréscimo de 38,0% (-4.232 TEU's).

No tráfego internacional Moçambique (importações e exportações), manusearam-se 186.104 TEU's correspondentes a um crescimento de 11,5% (+19.254 TEU's) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

No tráfego em trânsito, manusearam-se 46.714 TEU's correspondentes a um crescimento de 4,9% (+2.161 TEU's) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

Regarding the container traffic handled and compared with the previous year, the situation was as follows:

- The Port of Maputo increased by 14,8% (+11.059 teu's);
- The Port of Beira increased by 7,6% (+6.520 teu's);
- The Port of Nacala increased by 5,7% (+2.850 teu's);
- The Port of Quelimane increased by 6,1% (+254 teu's);
- The Port of Pemba decreased by 15,6% (-1,449 teu's); and
- The Port of Mocímboa da Praia decreased by 66,1% (-1.106 teu's).

In percentage terms, international traffic represents 95.6% of the total handled, with transit traffic accounting for 19.2% and Mozambique's international traffic (imports and exports) being 76.4%. Coastal traffic represents 2,8% and transshipment only 1.6% of the total traffic.

As for national (coastal) traffic, 6.905 teu's were handled compared with 11.137 in the same period of the previous year, a decline of 38.0% (-4.232 teu's).

In Mozambique's international traffic (imports and exports), 186.104 teu's were handled, a growth of 11,5% (+19.254 teu's) compared with the same period of the previous year.

In transit traffic, 46.714 teu's were handled, a growth of 4,9% (+2.161 teu's) compared with the same period of the previous year.

2.1.3 Contentorização de Carga

O volume de carga contentorizada, relativamente ao período homólogo do ano anterior, cresceu 3,9% (+106,8 mil toneladas métricas) e o seu peso no global da carga manuseada passou de 23,4% para 22,4% no presente período.

2.1.3 Containerisation of cargo

The volume of containerised cargo, compared with the same period the previous year, increased by 3,9% (+106,8 thousand metric tonnes) and in relation with the total of the cargo handled, decreased from 23,4% to 22,4%

10³ Toneladas métricas / 10³ metric tons

	2009	2008
Carga em contentores / Cargo in containers	2.503,3	2.495
Carga total / Total cargo	11.221,6	10.725,8
% de contentores / % containers	22,4%	23,4%

2.2 Transporte ferroviário de carga e passageiros

2.2 Cargoes and passengers transported

2.2.1 Transporte de Carga

Foram realizadas 771,7 milhões de toneladas quilômetros contra 717,8 milhões do ano anterior, representando um crescimento de 7,5% (+53,9 milhões de toneladas quilômetros). Deste tráfego, 288,2 milhões de toneladas-kms foram realizadas nas linhas sob gestão dos concessionários e 483,5 milhões nas linhas sob gestão dos CFM.

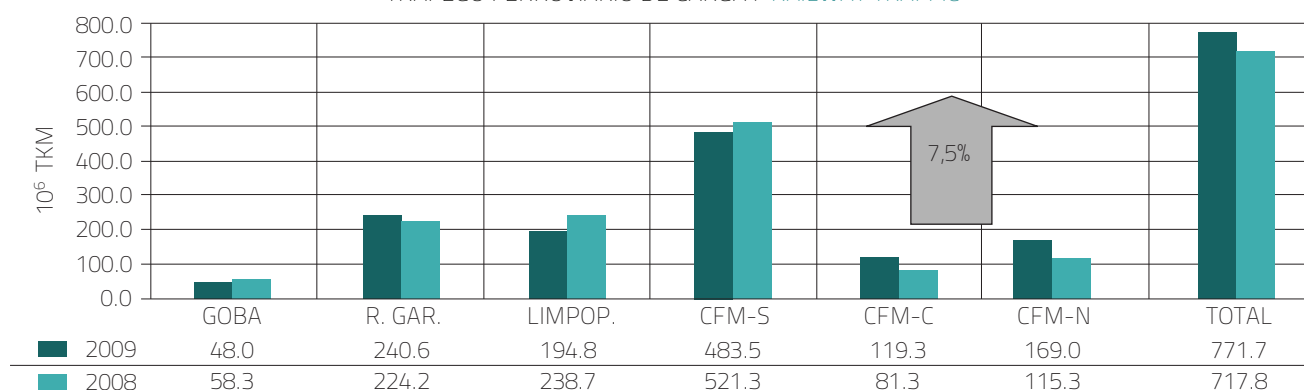
O tráfego internacional representa 79,5% do global realizado, enquanto que o nacional representa 20,5%.

2.2.1 Cargo Transported

771,7 million ton-kilometres were covered compared with 717,8 million of the previous year, an increase of 7,5% (+53,9 million ton-kilometres). Of this traffic, 288,2 million tonne-kilometres were covered on the Railway Lines managed by the Concessionaires and 483,5 million ton-kilometres on the Railway Lines under CFM management.

International traffic was 79,5% of the total transported while national traffic was 20,5%.

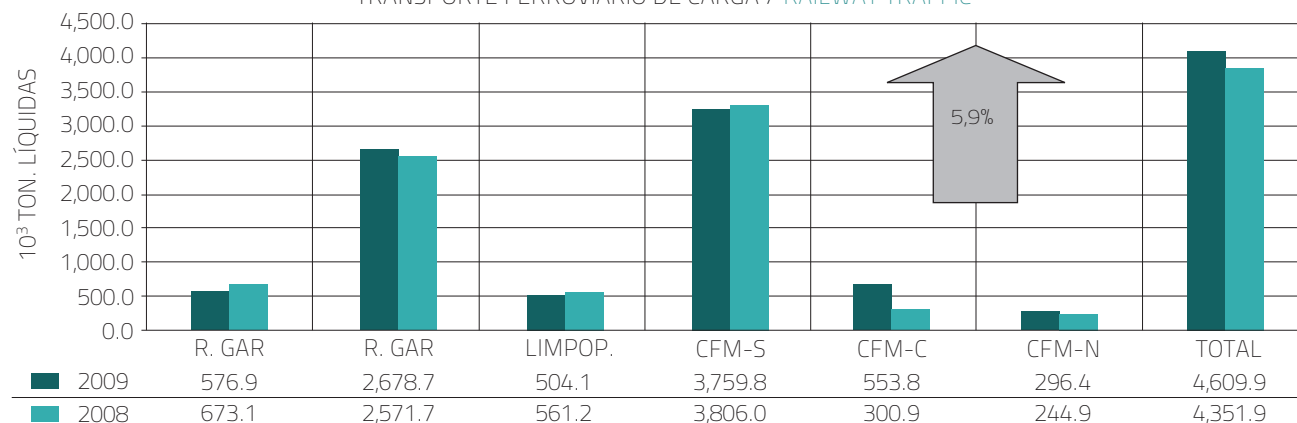
TRÁFEGO FERROVIÁRIO DE CARGA / RAILWAY TRAFFIC



Este tráfego corresponde a um volume de 4.609,9 mil toneladas líquidas transportadas contra 4.351,9 mil do ano anterior, representando um crescimento de 5,9% (+257,9 mil toneladas líquidas). Nas linhas sob gestão dos CFM transportou-se 3.759,8 mil toneladas líquidas e nas sob gestão de concessionários (CFM-Centro e CFM-Norte) 850,1 mil toneladas.

This rail traffic corresponds to a volume of 4.609,9 thousand net tons transported, compared with the 4,351.9 thousand net tons of the previous year, which is a growth of 5,9% (+257,9 thousand net tons). On the lines managed by CFM, 3,759,8 thousand net tons were transported, and on the lines managed by the leaseholders (CFM-Centre and CFM-North) 850,1 thousand net tons.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA / RAILWAY TRAFFIC



No tráfego nacional transportou-se 1.025,7 mil toneladas líquidas representando um crescimento de 17,4% (+152,4 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

No tráfego internacional transportou-se 3.584,2 mil toneladas líquidas representando um crescimento de 3,0% (+105,6 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 dos CFM transportaram-se 3.759,8 mil toneladas líquidas representando 81,6% do global transportado em todas as linhas e uma diminuição de 1,2% relativamente ao ano anterior.

Linha / Railway Line	2009	2008	Var.
Linha de Goba / Goba Railway Line	576,9	673,1	-14,3%
Linha de Ressano Garcia / Ressano Garcia Railway Line	2.678,7	2.571,7	+4,2%
Linha do Limpopo / Limpopo Railway Line	504,1	561,2	-10,2%
Total	3.759,8	3.806,1	-1,2%

Na linha de Goba transportou-se 576,9 mil toneladas líquidas, sendo 436,4 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 140,6 mil toneladas no tráfego internacional, havendo um decréscimo global de 14,3% (-96,2 mil toneladas líquidas) relativamente ao ano anterior.

As for national traffic, 1.025,7 thousand net tons were carried, a growth of 17,4% (+152,4 thousand net tons) compared with the same period of the previous year.

In international traffic, 3.584,2 thousand net tons were transported, a growth of 3.0% (+105,6 net tonnes) in comparison with the same period of the previous year.

The causes of this performance are shown in the following assessment of each of the Railway Lines:

2.2.1.1 Performance of the Railway Lines directly managed by CFM

The Railway Lines managed by CFM carried 3.759,8 thousand net tons which was 81.6% of the total transported by all the Railway Lines, and an overall decrease of 1,2% compared with the previous year.

The Goba Railway Line transported 576,9 thousand net tons, of which 436,4 thousand net tons was national traffic, and 140,6 thousand tonnes was international traffic. There was an overall decrease of 14,3% (-96,2 net tonnes) compared to the same period of the previous year.

das) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional houve decréscimo nos volumes de carvão, açúcar e carga contentorizada transportados e no tráfego nacional houve decréscimo nos volumes de calcário, balastro, bentonite e carga diversa transportados.

Na linha de Ressano Garcia transportaram-se 2.678,7 mil toneladas líquidas, sendo 3,7 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 2.675,0 mil toneladas no tráfego internacional, havendo um aumento global de 4,2% (+107,0 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional, houve crescimento nos volumes de carvão, gesso, cimento, klinker, gás, milho, carga contentorizada, mangânês, paletes, melação, ferro e magnetite transportados.

Na linha do Limpopo transportaram-se 504,1 mil toneladas líquidas sendo 185,5 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 318,6 mil toneladas líquidas no tráfego internacional, havendo um decréscimo global de 10,2% (-57,2 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional houve um decréscimo de 18,9% (-74,2 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de crómio, ferro-crómio, asbestos, carga contentorizada, bentonite, trigo, adubo, granito e enxofre transportados. No entanto no tráfego nacional houve um crescimento de 10,1% (+17,1 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de melação, algodão, balastro, travessas e carga diversa transportados.

2.2.1.2 Desempenho nas Linhas sob gestão dos Concessionários

Nas linhas sob gestão dos concessionários (CFM-Centro e CFM-Norte) transportou-se 850,1 mil toneladas líquidas

the same period of the previous year. In international traffic, there was a decrease in coal, sugar and containerised cargo, while in national traffic the decrease was in the volumes of limestone, ballast, bentonite, stone, and miscellaneous cargo transported.

The Ressano Garcia Railway Line transported 2.678,7 thousand net tons, of which 3,7 thousand net tons was national traffic and 2.675,0 thousand tons international traffic. There was an overall increase of 4.2% (+107,0 thousand net tons) compared with the same period during the previous year. In international traffic, there was an increase in coal, gypsum, cement, clinker, lpg, maize, containerised cargo, manganese, pallets, molasses, steel, and magnetite.

The Limpopo Railway Line transported 504,1 thousand net tons, of which 185,5 thousand net tonnes was national traffic and 318,6 thousand net tons was international traffic. There was an overall decrease of 10,2% (-57,2 thousand net tons) compared with the same period of the previous year. In international traffic, there was a decline of 18,9% (-74,2 thousand net tons) with a notable decline in chrome, ferro-chrome, asbestos, containerised cargo, bentonite, wheat, fertilisers, granite and sulphur. On the other hand, in national traffic, there was an increase of 10,1% (+17,1 thousand net tons) particularly in the volumes of molasses, cotton, ballast, sleepers and miscellaneous cargos.

2.2.1.2 Performance of the Railway Lines managed by the Concessionaires

On the Railway Lines managed by the Concessionaires (in the CFM-Centre and CFM-North), 850,1 thousand net

das representando 18,4% do global transportado em todas as linhas e um crescimento global de 55,7% (entrada em funcionamento da linha de Sena) relativamente ao ano anterior conforme a tabela:

tons were transported, constituting 18.4% of the total transported on all Railway Lines, and an overall growth of 55,7% (plus the beginning of the operation of the Sena Railway Line) compared with the previous year, as the following table shows:

Unidade: 10³ Ton. líquidas / Unit: 10³ Liquid tons

Linha / Railway Line	2009	2008	Var.
Linha de Machipanda / Machipanda Railway Line	300.4	300.9	-0.16%
Linha de Sena / Sena Railway Line	163,4	-	-
Linha do Norte / Northern Railway Line	296,4	244.9	+21,0%
Total	850,1	545.9	+55,7%

Na linha de Machipanda transportaram-se 390,4 mil toneladas líquidas, sendo 175,9 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 214,5 mil toneladas líquidas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 29,7% (+89,5 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego nacional cresceram os volumes transportados de gesso, carris, klinker e carga diversa transportados. No tráfego internacional houve um decréscimo de 6,4% (-14,6 mil toneladas líquidas) nos volumes de adubo, milho, trigo e sebo transportados.

The Machipanda Railway Line carried 390,4 thousand net tonnes, of which 175,9 thousand net tonnes was national traffic and 214,5 thousand net tons was international traffic, representing an overall increase of 29,7% (+89,5 thousand net tons) compared with the same period the previous year. In national traffic there was an increase in the volumes of gypsum, rails, clinker and miscellaneous cargo while in international traffic there was a decline of 6,4% (-14,6 thousand net tons) in the volumes transported especially with regards to fertiliser, maize, wheat and tallow.

Na linha de Sena transportaram-se 163,4 mil toneladas líquidas com destaque para o calcário e carga diversa.

The Sena Railway Line transported 163,4 thousand net tons, with limestone being the most significant.

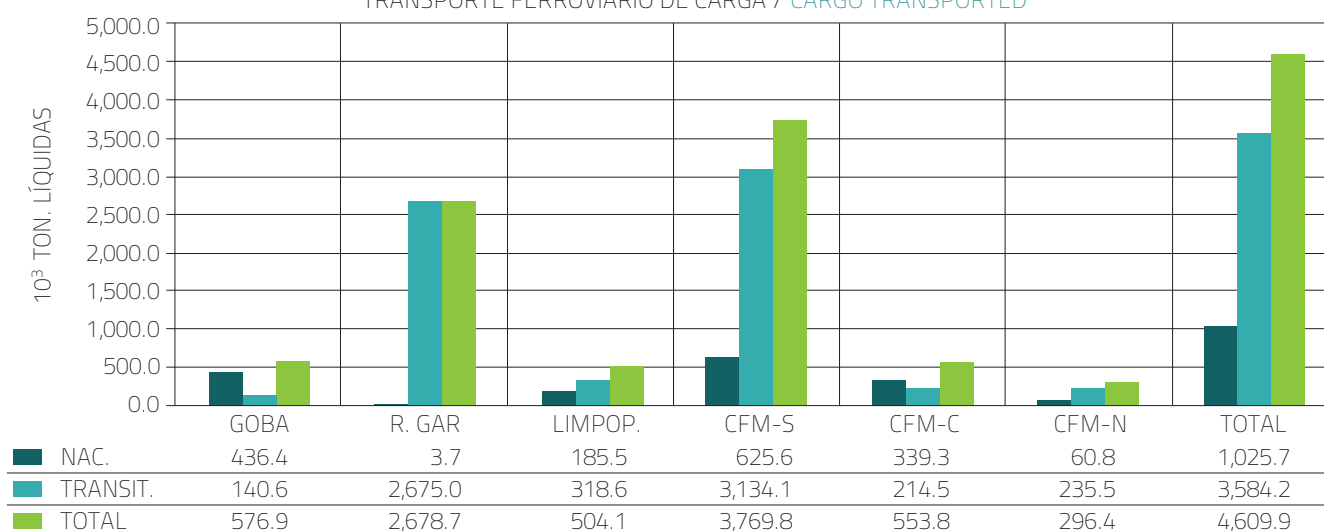
Na linha do Norte transportaram-se 296,4 mil toneladas líquidas, sendo 60,8 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 235,5 mil no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 21,0% (+51,4 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No

The Northern Railway Line carried 296,4 net tons, of which 60,8 thousand net tons was national traffic and 235,5 thousand net tons was international traffic. There was an overall increase of 21,0% (+51,4 thousand net tons) in comparison with the same period of the previous year.

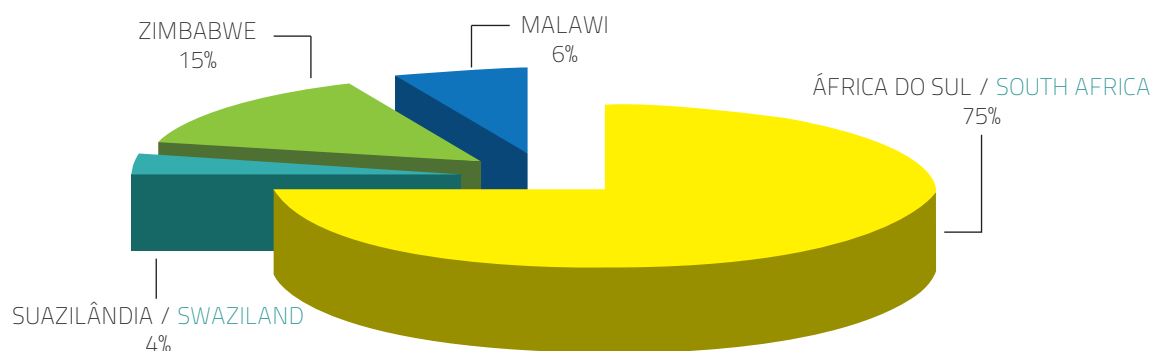
tráfego nacional houve um aumento de 35,5% (+15,9 mil toneladas líquidas). No tráfego internacional houve um crescimento de 17,8% (+35,5 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de açúcar em contentores, batata, ervilha em contentores, trigo a granel, combustíveis, diversos contentores e sal transportados.

There was an increase of 35,5% (+15,9 thousand net tons) in national traffic and of 17,8% (+35,5 thousand net tons) in international traffic. Contributing particularly to this increase were: sugar in containers, potatoes, peas in containers, wheat, fuel, salt and miscellaneous cargo in containers.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA / CARGO TRANSPORTED



DISTRIBUIÇÃO DO TRÁFEGO INTERNACIONAL / DISTRIBUTION OF INTERNATIONAL TRAFFIC

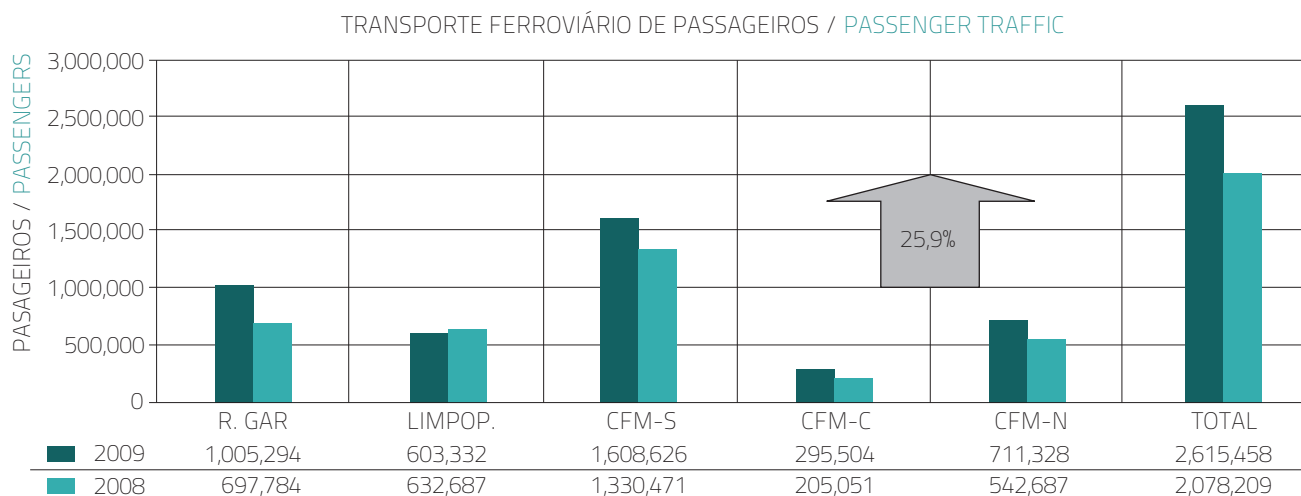


2.2.2 Transporte de Passageiros

Realizaram-se 165,4 milhões de passageiros quilômetros contra os 113,6 milhões do ano anterior o que representa um crescimento de 44,4% (+50,4 milhões de passageiros quilômetros). Este tráfego corresponde a 2.615.458 passageiros transportados contra 2.078.209 de igual período do ano anterior o que representa um crescimento de 25,9% (+537.249 passageiros).

2.2.2 Passenger Traffic

There were 165,4 million passenger/kilometres, compared with 113.6 million in the same period the previous year. This was an increase of 44,4% (+50,4 million passenger kilometres). This traffic corresponds to 2,615.458 passengers carried, in comparison with 2.078.209 in the same period the previous year, an increase of 25,9% (+537.249 passengers).





III. PROJECTO DE RESTRUTURAÇÃO DO CFM

III. PROJECT FOR THE RESTRUCTURING OF CFM

3.1 Concessões

Desde o início da década de 90 que o Governo e os CFM vêm introduzindo a participação do sector privado na gestão de terminais específicos da actividade portuária. Em 1998, foi definida a nova missão dos 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 grânéis líquidos em todos os portos, o Terminal de Cereais e o Terminal de Alumínio, ambos 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 concessãoamento da actividade portuária

3.1 Concessions

The Government and CFM have, since the beginning of the 90's, been introducing the participation of the Private Sector in the management of specific terminals in the Port Sector and in 1998, CFM's new Mission was determined, namely:

- To rehabilitate the Port and Railway System so that they are modern, competitive, efficient, market-oriented and be financially sound;
- To invest, promote and stimulate the strategic development of Port and Railway Infrastructures;
- To involve the Private Sector, both National and Foreign, in the operation and development of the Port and Railway Systems, through concessions. However, CFM will continue to operate some activities which, for strategic reasons, will not be leased such as, inter alia, the handling of bulk liquids in all the Ports, the Grain and Aluminium Terminals in Matola.
- To diversify the business activity as a way of promoting the Company's sustainability in the long term and to render its assets profitable thus expanding its activities into other areas, such as in tourism, air transport, the construction industry, real estate, the financial sector, etc.

Within the context of restructuring, CFM has significantly altered its mission and its pragmatic objectives and after the concessioning of the Port activity in the

nos 3 principais portos e no porto de Quelimane e da totalidade da actividade ferroviária nos sistemas Centro e Norte, aos 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 Mocímboa 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 recente do Governo, sob recomendação dos 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 dos CFM e urge, 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. Há que reforçar o poder institucional do CFM na fiscalização das concessões, inclusive por via legislativa, pois esta entidade actua, verdadeiramente, como braço executivo do Governo nessa matéria.

three main Ports and in the Port of Quelimane as well as the Central and Northern Railway Systems, CFM's responsibility is now to operate Fuels Terminals in all the Ports, the Aluminium Terminal (in the Port of Matola), the Maritime Services in the Port of Beira, the operation of the Ports of Pemba and Mocímboa da Praia as well as the Southern Railway System which is composed of the Ressano Garcia, Limpopo, Goba, Salamanga Branch Railway Lines. As experience has shown, from a technical, legal and financial point of view, managing the Concessions is a very complex process. It involves foreign and national private interests that are not always in line with the interests of the Country and of CFM. It is thus urgent to reflect deeply about and to adopt effective measures and mechanisms for the proper management of the Concessions.

Without prejudice to other ideas that may result from this reflection, we believe that, as a minimum measure, there is an imperative for concerted, harmonious and common inter-institutional action to ensure compliance with the concession agreements, and to halt the existing anomalies and serious irregularities. The institutional power of CFM should be strengthened in inspecting the Concessions, including by means of legislation, since this Institution, de facto, acts as the executive arm of the Government in this matter.



3.2 Estrutura da Força de Trabalho

Uma vez concluído o processo de racionalização da força de trabalho, a empresa aprovou novos instrumentos de gestão de recursos humanos, nomeadamente o Manual de Procedimentos, o Regulamento Interno, a sua Estrutura Orgânica e Funcional, bem como a de Carreiras Profissionais e sistema de Avaliação do CFM.

Presentemente, de um universo de 2.548, o CFM tem 1.569 trabalhadores contratados a prazo indeterminado, do qual constam 961 contratados a prazo certo ou incerto e 18 estagiários pré-profissionais.

Esta força de trabalho distribui-se da seguinte maneira: 996 trabalhadores na área ferroviária, 400 na área de apoio e 173 na área portuária.

Decorrem neste momento os trabalhos conclusivos da elaboração do Quadro de Pessoal da empresa, que servirá de base para a avaliação do desempenho de todos os trabalhadores da empresa para o enquadramento daqueles que forem seleccionados para integrarem o Quadro de Pessoal.

3.2 Structure of the Work-force

Upon the termination of the Process for the Rationalisation of the Work-force, new human resource management instruments are being finalised, namely the Manual of Procedures, the Internal Regulations, the Organic and Functional Structure, as well as the Professional Careers and CFM's System of Evaluation.

Currently, out of a total of 2,548 workers, CFM has 1,595 employees on contracts for an indeterminate period, 961 hired for a specific or non-specific period, and 18 on probation.

This permanent work-force is divided into 1,009 workers in the railway area, 412 in the supportive and administrative areas, and 174 in the Port area.

Currently, the final touches are being made to the Company's Staff Table, which will then be the basis for assessing the performance of all the Company's workers and for admitting those selected to be part of the permanent staff.



IV. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

IV. INVESTMENTS PROGRAMME

4.1 Projectos prioritários

4.1.1 Reabilitação da Linha de Ressano Garcia

A reabilitação da Linha de Ressano Garcia que contemplou o aumento da capacidade da via de 18 para 20 tons por eixo iniciou-se em 2006 e foi concluída em 2009. O custo total deste projecto foi de 102.397.716,87Mts. Com este investimento, esta linha começou a receber maiores volumes de carga, melhorou consideravelmente os tempos de trânsito, além da segurança das circulações dos comboios de carga e passageiros.

4.2 Sistema de Controlo de Tráfego e Vagões

Este investimento, que se elevou a 2.473.167,93Mts, começou a ser implementado em 2008 e os seus resultados positivos começaram a fazer-se sentir no controlo de carga transportada para efeitos de facturação e na protecção da via e equipamentos ferroviários.

4.3 Reabilitação de 292 Vagões

Com os aumentos do tráfego, e no contexto dos acordos operacionais recíprocos, onde qualquer administração congénere tem acesso às nossas linhas, a inadequada quantidade de vagões dos CFM começou a fazer-se sentir para responder às solicitações para mais tráfegos

4.1 Priority Projects

4.1.1 Rehabilitation of the Ressano Garcia Railway Line

The rehabilitation of the Ressano Garcia Railway Line, whose target was to increase the capacity of the Line from 18 to 20 tons per axle, began in 2006 and terminated in 2009 at a total cost of 102.397.716,87 Meticaís. With this investment, more volumes of traffic are being conveyed over the Line and has significantly improved the transit times in addition to the safety of the circulation of cargo and passenger trains.

4.2 Traffic and Wagon Control System

The implementation of this investment, which has increased to 2.473.167, 93 Meticaís, began in 2008 and its positive results are now being felt in the control of cargo transported, especially with regard to invoicing and the protection of the Line and the respective railway material.

4.3 Rehabilitation of 292 Wagons

With the increase in traffic and the bilateral agreements through which a neighbouring Railway Administration may have access to our Lines, CFM is faced with the shortage of wagons with which to satisfy the demand

dos países vizinhos para o Porto de Maputo. Face a isso, os CFM investiram na reabilitação de meios circulantes, até ao momento, no montante de 102.463.337,00Mts. Este projecto continua em implementação para disponibilizar mais vagões para atender ao tráfego internacional e nacional.

4.4 Aquisição de 3 Automotoras Triplas

Os preços do petróleo no mercado internacional conheceram o seu pico em 2008, tendo vindo a encarecer o transporte público e privado a níveis insustentáveis. Os CFM, enquanto transportador público de passageiros, foram chamados a intervir e viram-se na contingência de investir nesta área social dotando-a de meios ao alcance das necessidades das populações. Assim, em 2009 introduziu 3 automotoras triplas para servir o transporte interurbano, tendo contribuído para o melhoramento do serviço público de transporte urbano de Maputo.

4.5 Aquisição de 29 Carruagens, 4 Salões e 5 Furgões para Transporte de Passageiros

Apesar das 3 automotoras terem tido o seu impacto no sistema de transporte interurbano, a falta de meios de transporte de passageiros longo curso, a preços sustentáveis, tem sido a preocupação dos Governos Provinciais que

of more traffic to and from the neighbouring countries through the Port of Maputo. In view of this, CFM has invested, until now, 102.463.337, 00 Meticaís in the rehabilitation of rolling stock and to achieve this goal, the Project is on-going.

4.4 Acquisition of 3 Triple Railcars

The prices of fuel in the international market reached their zenith in 2008 resulting with high costs in public and private transport. CFM, as a public transporter of passengers, was called to intervene and was thus required to invest in this social area, purchasing means that were reasonably accessible to the populations' needs. Hence, during 2009, CFM introduced 3 Triple Railcars for inter-urban traffic, significantly contributing to the improvement of urban public transport service in Maputo.

4.5 Acquisition of 29 Passenger Vehicles, 4 Saloons and 5 Guard Vans for the Conveyance of Passengers

Notwithstanding the fact that the 3 triple have had a very significant impact on the interurban transport system, the insufficiency of passenger vehicles for long distance journeys at affordable prices, it has been the

têm vindo a manifestar o desejo de ver os CFM a incrementar a sua contribuição neste serviço social na rede sob sua responsabilidade. Em resposta a este apelo, os CFM adquiriram, nos Caminhos de Ferro do Botswana, uma frota de 38 unidades para capacitar o transporte de passageiros, sendo 29 carruagens, 4 salões restaurantes e 5 furgões de serviço de apoio. Esta frota vai permitir o melhoramento do serviço público de transporte urbano de Maputo e ao longo das linhas do Limpopo e Ressano Garcia, sob gestão dos CFM. Esta aquisição custou 56.127.017,74 Mts.

Importa deixar registada uma nota para o facto do custo de transporte ferroviário de passageiros ser subsidiado pelos CFM em 85% do custo do bilhete, pagando o passageiro os remanescentes 15%.

4.6 Projecto do Porto de Ponta Dobela (Techobanine)

Trata-se de um projecto que, apesar das vicissitudes por que passa para a sua concretização, continua em carteira, onde se pretende desenvolver um porto de águas profundas na área da Ponta Techobanine (20 kms a Sul da Ponta Dobela, Distrito de Matutuíne), ocupando uma área global de cerca de 22 mil hectares, para o desenvolvimento duma área económica especial.

O valor estimado do investimento é de 500 milhões de dólares Americanos, mas o processo tem conhecido muitos entraves, destacando-se a questão da atribuição do Direito de Uso e Aproveitamento da Terra (DUAT),

constant wish of the Provincial Governments that CFM should increase its contribution in this area of social responsibility. In an effort to respond to this appeal, CFM acquired a fleet of 38 passenger vehicles - 29 of which are for passengers per se, 4 restaurant saloons and 5 guard vans for train support services. It is expected that with this fleet, the passenger transport service to and from Maputo will greatly improve along the Limpopo and Ressano Garcia Railway Lines. The total cost of the acquisition amounted to 56.127.017, 74 Meticaís.

4.6 The Project of the Port of Ponta Dobela (Techobanine)

This Project, despite the vicissitudes encountered for its implementation, is still programmed through which a deep-water Port is envisaged to be constructed in the Techobanine Point (20 kms South of Ponta Dobela in the District of Matutuíne) and will occupy an area of approximately 22 thousand hectares for the development of a special economic zone.

The estimated cost of the Project is US\$500 million but various problems have been encountered, the most serious being the question of the Land Use Title Deed (DUAT), a necessary assurance for undertaking the feasibility study and the subsequent procurement of funding for the implementation of the Project. Nevertheless, with the assistance of the Central Government, progress is being made.

garantia necessária para se darem os passos importantes no estudo de viabilidade e subsequente procura dos financiamentos para a implementação do projecto. Com o apoio do Governo Central, passos encorajadores estão a ser perseguidos.

4.7 Sistema Ferroviário do Centro

O acordo de concessão foi assinado, em Agosto de 2004, com a Companhia de Caminhos de Ferro da Beira (CCFB), participada pelos CFM com uma quota de 49%, a RITES com 26% e a IRCON com 25%, estas últimas empresas pertencentes aos Caminhos de Ferro da Índia.

O concessionário assumiu a gestão da Linha de Machipanda em Dezembro de 2004 e a Linha de Sena em Março de 2005. O projecto, que previa a reabilitação integral da Linha de Sena e a reparação de Machipanda, estava inicialmente orçado em US\$ 152 milhões, tendo passado para US\$ 225 milhões em Novembro de 2009 devido à subida drástica dos principais factores de produção (combustíveis, ferro e cimento).

Com a activa participação do Governo de Moçambique e dos CFM, foi possível obter financiamentos da IDA (US\$ 104,5 Milhões) e do BEI (Euro 42 Milhões). Dada a fraca capacidade de resposta do empreiteiro, estima-se que estes trabalhos só sejam concluídos em finais de 2010. No entanto, em meados de 2010, o tráfego nesta via-férrea poderá iniciar-se com restrições.

4.7 The Central Railway System

The Concession Agreement was signed in August 2004 with the Beira Railways Company (CCFB), in which CFM retains 49% of the shares and RITES and IRCON (both Companies being subsidiaries of the India Railways) have 26% and 25%, respectively.

The Concessionaire started operating the Machipanda Railway Line in December 2004 and the Sena Railway Line in March 2005. The Project, which envisaged the integral rehabilitation of the Sena Railway Line and the repair of the Machipanda Railway Line was initially estimated at US\$152 million but increased to US\$225 million by November 2009 due to the drastic rise in the prices of the production factors (namely: fuel, iron and cement).

With the active participation of the Government of Mozambique and CFM, it was possible to obtain funding from IDA in the amount of US\$104,5 million and International European Bank corresponding to US\$42 million. Due to the contractor's unsatisfactory capacity to execute the works, it is envisaged that the rehabilitation works will only be completed at the end of 2010. However, the conveyance of traffic over this Railway Line is expected to begin with some restrictions during the middle of 2010.

4.8 Dragagem 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 dos CFM. Ainda para este efeito, foi criado o Fundo Nacional de Dragagens (Decreto n° 38/2006 de 5 de Outubro), que suportará despesas de manutenção do canal.

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

4.8 Dredging of the Access Channel and the Manoeuvre Basins in the Port of Beira

With the conclusion of the rehabilitation of the Sena Railway Line, annual volumes of traffic to be handled through the Port of Beira will definitely increase to more than 10 million tons, particularly when the exportation of coal from Moatize begins. This increase will put pressure to restore the depth of the Access Channel to its initial level namely, -8,00 metres (below ZH) so as to permit the entry of PANAMAX vessels (60 000 DWT). On the other hand, the increase in demand of vessels will require that the Port of Beira must operate 24 hours per day. Currently and due to the constraints facing the Access Channel, the Port can only allow vessels of more or less 30.000 DWT and only during the day period, thus resulting with enormous losses to all those involved in the logistics chain.

Taking into consideration the urgent and imperative need to dredge the Access Channel in the Port of Beira, €43 million – of which €23 million from the Government of Mozambique through the European Investment Bank, €10 million from the Dutch Government (ORET Fund) and €10 million from CFM – are being invested. Further, a National Fund for Dredging has already been established through Decree N°. 38/2006 dated 5 October 2006 to cover the maintenance expenses of the Channel.

The Project is expected to begin in July 2010 for a period of 14 months, the main aspects being:

Será dragada uma quantidade de aproximadamente 8 milhões de metros cúbicos para restabelecer as profundidades e larguras atingidas aquando das dragagens efectuadas nos anos 1989-1990, que correspondem às dimensões projectadas para este canal.

2.4 milhões de metros cúbicos de dragados na “Curva de Macúti” serão repulsados para a área do Porto da Beira prevista para a construção do novo terminal de carvão.

De notar que a demora na conclusão deste importante processo deveu-se a atrasos originados pelo excesso de burocracia por parte de alguns parceiros de cooperação, nomeadamente a ORET da Holanda.

4.9 Aquisição de uma Nova Draga

Este importante projecto está orçado em 35 Milhões de Euros e conta com o financiamento da Danida. Encontros preliminares com a Danida, com vista a assegurar um apoio financeiro para a aquisição de uma nova draga para EMODRAGA, tiveram lugar nos finais de 2003. O projecto foi aprovado em finais de 2006.

Em Abril de 2007 foi lançado um concurso para contratação de uma empresa de consultoria (assistência técnica na área marítima), tendo sido assinado em Março de 2008 um contrato com o vencedor, a empresa Dinamarquesa OSK – ShipTech A/S.

Depois de elaboração e aprovação de documentos de concurso, deu-se início ao processo de pré-qualificação de empreiteiros (Dinamarqueses) para o fornecimento

Approximately 8 million cubic metres will be dredged so as to re-establish the depth and width that prevailed when dredging was done during the years 1989- 1990, which correspond to the dimensions envisaged for this Channel.

2.4 million cubic metres of what will have been dredged in the “Macuti Curve” will be deposited in the area of the Port of Beira where the new Coal Terminal will be constructed.

It must be noted that the delay in the conclusion of this important process was due excessive bureaucracy on the part of some of the Cooperating Partners, namely ORET of Holland.

4.9 Acquisition of a New Dredger

This important Project is estimated at €35 million and is being funded by DANIDA and the initial meetings with this Organisation whose aim were to secure the necessary funding for the acquisition of a new dredger for EMODRAGA took place towards the end of 2003. The Project was finally approved in 2006

In April 2007, a Tender for the recruitment of a Consultancy Company (technical assistance in Maritime Affairs) was advertised and a contract was signed with the successful bidder, the Danish Company OSK – ShipTech A/S.

Following the elaboration and approval of the Tender Documents, the process for the pre-qualification of Danish Contractors for the supply of the new dredger was ini-

da nova draga. O relatório de avaliação do consultor foi submetido no início de Junho de 2008. Só foram pré-qualificadas duas empresas. O concurso entre as duas empresas pré-qualificadas foi lançado em meados de Fevereiro de 2009 e as propostas foram recebidas pelos CFM em Maio de 2009.

Dado que os preços submetidos excederam a disponibilidade financeira, foi decidido, depois de negociações com a Danida, em Maputo, em Agosto de 2009, pedir aos concorrentes para fazerem uma revisão aos preços. O pedido dos CFM neste sentido foi enviado em Setembro de 2009 e as propostas alteradas pelos concorrentes foram recebidas em Novembro de 2009.

4.10 Construção do Terminal de Carvão no Porto da Beira

Lançou-se o concurso para consultores no dia 4 de Fevereiro 2009. Das 9 empresas que foram pré-qualificadas, 5 submeteram propostas dentro do prazo, dia 27 de Março 2009. Abriram-se as propostas técnicas no mesmo dia, 27 de Março 2009, e o relatório de avaliação foi aprovado em meados de Abril 2010. Duas das 5 empresas que submeteram as propostas não conseguiram obter a pontuação mínima na avaliação técnica que as qualificasse para a fase de avaliação das propostas financeiras.

tiated. The Consultant's Evaluation Report was presented at the beginning of June 2008 and only two Companies were pre-qualified. The Tender between the two Companies was advertised during mid-February 2009 and the proposals were received by CFM in May 2009.

Given the fact that the prices that had been submitted exceeded the available financial resources and after negotiations with DANIDA in Maputo in August 2009, it was then decided that a request be addressed to the Bidders to make a review of the prices. CFM's request to this effect was issued in September 2009 and the response from the Bidders was received in November 2009.

4.10 Construction of the Coal Terminal in the Port of Beira

A Tender for Consultants was advertised on 4 February 2009 and, of the 9 Companies that had been pre-qualified, only 5 submitted their proposals within the stipulated time, i.e. on 27 March 2009. The technical proposals were opened on the same stipulated date and the Evaluation Report was approved in mid-April 2010. Two of the 5 Companies which had submitted their proposals failed to achieve the minimum points during the Technical Evaluation Phase, thus failing to reach the Phase for the Evaluation of the Financial Proposals.

4.11 Terminal de Cereais do Porto da Beira – BGT

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, vai entrar em operação no início do segundo semestre de 2010.

4.11 Grain Terminal in the Port of Beira – BGT

With an investment estimated at US\$18 million, this strategic infra-structure for the handling of bulk grain for imports and exports, both National and in Transit, will begin operating during the beginning of the 2nd half of 2010.



4.12 Sistema Informatizado Integrado de Gestão

Com vista à modernização do sistema de gestão e comunicação nos CFM, foi introduzida em 2007 uma nova plataforma tecnológica de informação e comunicação em toda a empresa, denominada PHC. Assim, com a implantação da mesma, a empresa passou a dispor de um sistema integrado de gestão em tempo real e em simultâneo na Sede e em todas as Direcções Executivas. A sua aquisição e implementação iniciaram-se em 2005. Durante o triénio foram investidos 11.050.305,63 Mts e esta fase do projecto foi concluída em 2009.

4.13 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:

4.12 Integrated Computerised Management System

Having as the main aim, to modernise the management and communication system within CFM, a new information and communication platform has been introduced in the whole Company and it is known as the PHC. Thus, with the introduction of same, the Company now has an integrated management which operates on a timely basis and simultaneously at the Headquarters and in all the Executive Directorates. Its acquisition and implementation began in 2005 and the amount invested during the period of three years of the Project (the phase concluded in 2009) was 11.050.305,63 Meticaís.

4.13 Financial Holdings

The involvement of the Private Sector in the management of the Port and Railway Infrastructures has been one of the factors characterising the CFM's Restructuring Strategy. Further, within the context of the diversification of the Company's activities in order to maximise the profitability of its assets, CFM is participating in other business ventures and initiatives.

Hence, CFM has shareholding in the following Companies:

Sociedades Participadas / Companies in which CFM participates	% do capital social detida pelos CFM % of Shares held by CFM
Cimentos de Moçambique, SARL	4.0
Cornelder de Quelimane, SARL	49.0
MIPS, SARL	33.0
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	49.0
Bukusha, Lda	49.0
Transmarítima de Maputo	10.0
Transcarga, SARL	17.0
Xitimela Leasing Limited	67.5
CFM-Transporte e Trabalhos Aéreos	100.0
CCFB – Companhia dos Caminhos de Ferro de Moçambique	49.0
STM – Sociedade de Terminais de Moçambique	27.5
CDN – Corridor do Norte SARL	49.0
MPDC – Sociedade de Des. Do Porto de Maputo	49.0
Terminal de Granitos	50.0

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 nessas Sociedades.

It must be noted that some of these Companies have a negative own capital and, hence, provision has been made from CFM's own accounts for its stake-holdings in them.



V. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO

V. FINANCIAL STATEMENTS FOR THE FINANCIAL YEARS

Demonstração de Resultados em 31.12.08 e em 31.12.09

Statement of Results as on 31.12.08 and 31.12.09

Em/In 10³

Descrição / Description		Ano / Year		Var %
		2009	2008	2008
		B	C	C/B
Custos e perdas / Costs and Losses				
Custos de MCV C / Costs of MCV C		31,193	23,459	33%
Custos com o Pessoal / Costs with Employees		706,999	540,801	31%
Fornecimento e Serviços de terceiros / Supplies and Services from 3rd Parties		904,600	918,767	-2%
Impostos e taxas / Duties and Taxes		20,850	8,042	159%
Amortizações do exercício / Financial Year's Amortisations		591,172	582,608	1%
Provisões do exercício / Financial Year's Provisions		40,294	248,429	-84%
Outros custos e perdas operacionais / Other Operational Costs and Losses		112,599	63,417	78%
Total de custos operacionais / Operational Costs –TOTAL	A	2,407,707	2,385,523	1%
Custos e perdas financeiras / Financial Costs and Losses	C	414,378	197,141	110%
Custos e perdas extraordinárias / Extraordinary Costs and Losses	E	78,077	97,815	-20%
Total dos Custos / Costs – TOTAL	G	2,900,162	2,680,479	8%
Proveitos e ganhos / Revenue and Profits				
Venda de serviços / Sale of Services		2,228,105	2,106,487	6%
Invest realizados pela própria empresa / Investments made by the Company		17,556	16,388	7%
Outros proveitos e ganhos operacionais / Other Operational Revenues and Profits		209,348	106,213	97%
Total de proveitos operacionais / Operational Revenues – TOTAL	B	2,455,009	2,229,088	10%
Proveitos e ganhos financeiros / Financial Revenues and Profits	D	780,092	437,154	78%
Proveitos e ganhos extraordinários / Extraordinary Revenues and Profits	F	218,026	124,596	75%
Total dos proveitos / Revenue – TOTAL	H	3,453,127	2,790,838	23%
Resultados Operacionais / Operational Results	B-A	47,302	-156,435	
Resultados Financeiros / Financial Results	D-C	365,714	240,013	52%
Resultados Extraordinários / Extraordinary Results	F-E	139,949	26,781	423%
Resultado Antes do Imposto / Pre-Tax Results	H-G	52,965	110,359	401%
IRPC / IRPC		159,482	70,791	
Resultado Líquido do Exercício / Net Result of the Financial Year		393,483	39,568	894%

Balanço em 31.12.2008 e 31.12.2009

Balance Sheet on 31.12.2007 and 31.12.2008

Em/In 10³

Descrição / Description		Ano		Var %
		2009	2008	2008
		B	C	C/B
Activo Corrente / Current Assets				
Exitências / Stocks		105,509	79,363	33%
Clientes / Clients		1,106,876	876,770	26%
Devedores / Debtors		250,365	272,307	-8%
Caixa e Bancos / Cash in Hand and Bank Balances		2,833,671	2,173,179	30%
Acréscimos de proveitos e custos diferidos / Added Income and Deferred Costs		102,247	211,478	-52%
	A	4,398,668	3,613,097	22%
Passivo Corrente / Current Liabilities				
Empréstimos bancários / Loans			49,295	-100%
Fornecedores / Suppliers		59,998	93,510	-36%
Credores / Creditors		205,027	86,706	136%
Acréscimos de custos e proveitos diferidos / Added Costs and Deferred Income		902,559	873,930	3%
	B	1,167,584	1,103,441	6%
	C=(A+B)	3,231,084	2,509,656	29%
Activo Corrente Líquido / Fixed Assets				
Imobilizações financeira / Financial Assets		190,434	190,109	0%
Meios imobilizados líquidos / Net Fixed Material Assets		21,768,677	21,719,805	0%
	D	21,959,111	21,909,914	0%
TOTAL DE APLICAÇÕES / TOTAL APPLICATIONS	E=(C+D)	25,190,195	24,419,570	3%
Passivo de médio e longo prazo / Medium And Long Term Liabilities				
Empréstimos bancários / Loans		20,858	21,156	-1%
Finaciamento do Estado / State Funding		2,500,100	2,104,260	19%
	F	2,520,958	2,125,416	19%
Fundos próprios / Own Funds				
Reserva para investimento / Investment Reserve		126,921	93,289	36%
Reserva legal / Legal Reserve		16,851	14,873	13%
Reserva - fundo social dos trabalhadores / Reserve-Workers' Social Fund		18,830	14,873	27%
Fundo de constituição / Constitution Fund		1,242,981	1,242,981	0%
Reserva de reavaliação / Reassessment Reserve		20,443,471	20,443,471	0%
Resultados transitados / Brought Forward		426,700	445,099	-4%
Resultado do exercício / Result of The Financial Year		393,483	39,568	894%
	G	22,669,237	22,294,154	2%
TOTAL DE RECURSOS / TOTAL RESOURCES	H=(F+G)	25,190,195	24,419,570	3%

5.2 Análise de Resultados Económicos Financeiros

Proveitos

Os proveitos totais da empresa no ano 2009 (excluindo as receitas financeiras e extraordinárias) foram de 2.455,0 milhões de Meticais (mais 225,9 milhões de Meticais do que em 2008), correspondendo a um crescimento de cerca de 10%. Este crescimento deveu-se ao aumento global do manuseamento de carga na ordem de 8,7%, com destaque para o Porto de Maputo com um aumento de 11,4%.

Custos

O volume total dos custos operacionais no ano 2009 (antes das depreciações e custos financeiros) foi de cerca de 2.407,7 milhões de Meticais o que representa um aumento de 8% em relação a 2008. Este aumento resulta fundamentalmente do crescimento das amortizações como consequência da integração de investimentos realizados durante o exercício, nomeadamente a aquisição de 3 automotoras triplas para servir o transporte interurbano, o que contribuiu sobremaneira para o melhoramento do serviço público de transporte urbano de Maputo;

O melhoramento das remunerações dos seus trabalhadores, para por um lado garantir que o salário mínimo aplicado na empresa, se situe acima do mínimo estabelecido pelo Estado e por outro a aprovação dos novos instrumentos de gestão de recursos humanos dentre eles o regulamento de reclassificação das carreiras profissionais.

5.2 Analysis of Economic and Financial Results

Income

The Company's total income in 2009 (excluding financial and extraordinary revenue) was 2,455.0 million Meticais (225.9 million Meticais more than in 2008). This was an increase of about 10%, mainly due to increased handling of traffic by about 8,7% especially in the Port of Maputo where an increase of 11,4% was achieved.

Costs

Total operational costs in 2009 (before depreciation and financial costs) were about 2.407,7 million Meticais and show an increase of about 8% in comparison with 2008. This increase results fundamentally from the increase in amortisations as a consequence of the integration of the investments made during the Financial Year, namely, the acquisition of 3 triple railcars to service interurban transport which has significantly contributed to the improvement of the urban transport public service in Maputo;

The improvement in the remuneration of the Company's employees to secure the minimum salary paid by the Company which is above that which has been specified by the State while on the other hand, the approval of the new Human Resources Management Instruments among which is the Regulation for the Reclassification of Professional Careers.

Resultados

O Lucro Operacional de 2009 (antes das depreciações, resultados extraordinários financeiros) foi de 47.302 milhões de Meticais contra os 156.435 milhões de Meticais negativos de 2008. Este crescimento é fundamentalmente explicado pela melhoria do desempenho na arrecadação de proveitos.

Com a inclusão das depreciações, resultados financeiros e extraordinários (antes dos impostos), a empresa obteve um resultado positivo de cerca de 393.483 milhões de Meticais, contra os 39.568 milhões de Meticais de 2008.

5.3 Análise dos Rácios de Gestão

Rácio de Liquidez Geral – mostra uma evolução positiva ao crescer de 153% para 158% entre os anos 2008 e 2009. 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) – mostra uma melhoria ao passar de 0,81 para 0,74 do ano 2008 para o ano 2009. A variação deste rácio é explicada pelo aumento dos proveitos em 23%.

Rácio Operacional (inclui amortizações) – registou uma melhoria ao passar de 1,07 em 2008, para 0,98 em 2009. Esta variação é explicada por um aumento dos proveitos e um melhor controlo dos custos operacionais.

Results

In 2009, the Operational Profit (before depreciation and extraordinary and financial results) was 47.302 million Meticais, compared with the 2008 negative result of 156.435 million Meticais. This increase is basically explained by the improvement in the collection of revenue.

With the inclusion of depreciation and the financial and extraordinary results, the Company obtained a final positive result of about 393.483 million Meticais, compared with 39.568 million Meticais in 2008.

5.3 Analysis of Management Ratios

General Liquidity Ratio – this shows a positive evolution, increasing from 153% to 158% between 2008 and 2009. The reduction in debtors between the two years under analysis contributed to the improvement in this ratio.

Working Ratio (excludes amortisations) – this reflects an improvement from 0.81 to 0.74 between 2008 and 2009. The variation in this ratio is explained by the 23% increase in revenue.

Operational Ratio (includes amortisations) – this showed a negative variation moving from 1.07 in 2008, to 1.0,98 in 2009. This variation is explained by an increase in income and the improved control of the operational costs.



VI. PERSPECTIVAS

VI. PERSPECTIVES

O CFM é pelo reforço da capacidade de gestão das concessões, como braço executivo da Autoridade Concedente, concretizando, de entre outras acções, as seguintes medidas:

- Propor às entidades competentes e implementar instrumentos legais normativos no domínio da fiscalização das concessões, que definam as competências do Estado e dos CFM, que garantam um apropriado enquadramento legal, que travem as irregularidades e garantam o alcance dos objectivos principais de cada uma das concessões;
- Avaliar e formular recomendações ao Estado sobre as concessões problemáticas visando corrigir os erros e as deficiências que os CFM vêm reportando;
- Finalizar a concepção e implementar o Plano Estratégico de Gestão de Recursos Humanos;
- Aprofundar a implementação do novo Sistema de Informação de Gestão da empresa. A fase seguinte deste projecto deverá incidir sobre aplicações que darão suporte à actividade operacional da empresa, particularmente na Direcção Executiva dos 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 a racionalização dos activos fixos e do processo de legalização do património imobiliza-

CFM strongly defends the reinforcement of its capacity to manage the Concessions, as the executive branch of the Conceding Authority, by ensuring the following measures, among other actions:

- To propose to the Competent Authorities and implement normative legal instruments within the context of the supervision of the Concessions, which instruments specify the competencies of the State and CFM and which guarantee the appropriate legal framework that puts a break to the irregularities and ensures the attainment of the main objectives of each of the Concessions;
- To evaluate and make recommendations to the State about those Concessions which are problematic with the aim of rectifying the errors and shortcomings which CFM has been reporting;
- To finalise the design and implement of the Human Resources Strategic Management Plan;
- To deal in detail with the implementation of the Company's new Information Management System. The next phase of the Project should focus on the applications which will serve as the basis of the Company's operational activity, especially in the CFM-S Executive Directorate where we still operate the whole railway network, as well as the other important Result Centres such as the Fuels Terminal and the Concrete Sleeper Factory. The Project will also deal with the implementation of the Human Resources Management Modules, control of documents and the circuit management and work processes.
- To conclude the rationalisation of the fixed assets and the process of the legalisation of the immo-

do 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 dos 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 dos 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;
- Concretizar o processo de reavaliações regulares ao activo imobilizado da empresa;
- Potenciar a Direcção do Património na empresa encarregue de gerir e dar orientação estratégica ao melhor uso e aproveitamento do património imobilizado da empresa.
- Há que reter e avaliar as causas dos bons exemplos de concessões, nomeadamente os da Cornelder de Moçambique (Porto da Beira) e MIPS (terminal de contentores do Porto de Maputo). Em face das experiências do Porto de Maputo, de Nacala, da Linha férrea do

vável property that is required to be registered, i.e. through the following actions:

- In coordination with the Competent Authorities of the State, to accelerate the actions whose finality is the creation of a Foundation or a similar institution that is considered as adequate, with a strong presence of CFM in its management structure as well other relevant authorities of the State, which will be responsible for managing and developing the CFM's social and sports assets which were identified during the Company's Economic and Financial Restructuring;
- To accelerate the actions aimed at implementing the appropriate management and the maximisation of the profitability of the CFM's housing assets, including the constitution of real estate companies where and whenever deemed profitable and necessary;
- To implement the Process of regular re-evaluation of the Company's immovable assets;
- To consolidate CFM's Directorate for the Patrimony which is responsible for managing and propose strategic guidelines with regard to the maximisation and profitable use of the Company's immovable property; and
- It is imperative to always bear in mind and to analyse the causes of the success of the Concessions, namely Cornelder of Moçambique (in the Port of Beira) and MIPS (the Container Terminal in the Port of Maputo). In view of the experience concerning the Ports of Maputo and

Norte e da Linha de Sena, recomenda-se, que se procure corrigir os erros contidos nessas Concessões, quer pela via da alteração dos parceiros definidos nas mesmas, quer pela maior intervenção do Estado na gestão das concessões.

Julgamos que o caso da concessão do Porto de Nacala e da Linha Férrea do Norte requer uma particular atenção, dado o seu estado actual que se caracteriza, de forma resumida, numa má conservação das infra-estruturas, num aumento galopante da dívida do Concessionário ao Estado e aos CFM, no 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.

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

Nacala, the Northern and Sena Railway Lines, it is recommended that an effort must be made to rectify the errors which exist in these Concessions, whether by way of changing the Partners therein defined or by a more involvement of the State in the management of such Concessions.

It is our opinion that the case of the concessioning of the Port of Nacala and the Northern Railway Line needs special attention given its current status which is, briefly, the bad conservation of the infrastructures, a considerable increase in the debt of the Concessionaire with the State and CFM and non-respect for the Concessionaire Company's Organisation and Memorandum of Understanding.

On a number of occasions and given this worrying fact regarding the non-maintenance of the Northern Railway, we alerted about the need for the adoption of urgent measures otherwise we would experience tragic situations that could result with the loss of human lives and very heavy material damages in important and vital infrastructures for the development of the Northern Part of the Country and for the hinterland neighbouring countries which are served by the Port of Nacala.

As experience has shown, from a technical, legal and financial point of view, managing the Concessions is a very complex process. It involves foreign and national private interests, both national and foreign, that are not always in line with the interests of the Country and of CFM. It is thus urgent to reflect deeply and to adopt effective measures and mechanisms for the proper man-

Sem prejuízo de outros pontos de vista que resultem da reflexão sobre as Concessões dos Portos e Caminhos de Ferro, consideramos que existe, como medida mínima, um imperativo de acção concertada, harmoniosa e comum, interinstitucional, para fazer cumprir os acordos de concessão e travar anomalias e irregularidades graves existentes. Há que reforçar o poder institucional dos CFM na fiscalização das concessões, inclusive por via legislativa, pois esta entidade actua, verdadeiramente, como braço executivo do Governo nessa matéria.

Importa reafirmar o princípio de que, para salvaguarda dos interesses da economia do País, se deve dar por concluído o processo de concessões das linhas férreas e portos ficando, assim, fora deste processo, o sistema ferroviário do Sul, Porto de Pemba, os terminais de grãos líquidos (terminais de combustíveis, de óleos vegetais e outros) e outras infra-estruturas.

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,

agement of the Concessions.

Without prejudice to other ideas that may result from this reflection, we consider that, as a minimum measure, it is an imperative for a concerted, harmonious and common inter-institutional action to ensure compliance with the concession agreements, and to halt the existing anomalies and serious irregularities. The institutional power of CFM should be strengthened in inspecting the Concessions, including by means of legislation, since this Institution, *de facto*, acts as the executive arm of the Government in this matter.

It is important to reiterate the principle that, in order to safeguard the interests of the Country's economy, the Process of the Concessioning of the Railway Lines and the Ports should be considered as terminated, with the Southern Railway System, the Port of Pemba, the Bulk Liquids Terminals (Fuel, Vegetable Oils, etc.) and other infrastructures being excluded.

The dredging of the Access Channel to the Port of Beira is fundamental for the restitution of the Channel to its original depths so as to allow the entry of Panamax vessels (60 000 DWT) during 24 hours per day and in absolute conditions of safety. Currently, due to the constraints of the Access Channel, this Port can only receive vessels of approximately 30 000 TBA during daytime and resulting with serious losses for all those involved in the logistics chain.

CFM has already initiated a process of the construction in the Port of Beira of a dedicated Terminal, exclusively for the handling of coal from Moatize. However, for

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 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, tanques para acomodação de reservas estratégicas de combustíveis, linhas férreas e outros projectos satélites e/ou complementares.

this undertaking to be successful, it is important that the Mining Companies should with antecedence submit unequivocal guarantees of volumes of traffic to be handled.

Meanwhile, negotiations for the rehabilitation of the existing Coal Terminal (with less capacity) are at an advanced stage in respect of which the Mining Companies have already committed themselves (on a “take or pay” basis) to volumes in the region of 5 million tons *per year*.

We also consider it as vital, taking into account its special geographic position, the construction of a deep-water Port at Techobanine. This important infrastructure with advantages of scales of economies, will serve the countries of the Region such as the Republic of South Africa, Botswana, etc. For the rapid development of this Project, in respect of which manifestations of interest from various actors with special reference to the strategic partnership with Botswana, it is crucial that the process for the legalisation of the land and the establishment of the reserve dedicated to the Integrated Project and in which it is envisaged the development, inter alia, port infra-structures, tanks for the storage of strategic fuel reserves, railway lines and other satellite and/complimentary projects, should be concluded.





7. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

7. PROPOSAL FOR THE APPLICATION OF RESULTS

Embora a Empresa tenha obtido em 2009 um resultado líquido de imposto no montante de 393.482,7 milhares de Meticais, tal resultado não foi traduzido em incremento de disponibilidades ou de realizáveis de curto prazo. Com efeito, as facturações à CDN-Corredor de Desenvolvimento do Norte, ao NRZ – National Railways of Zimbabwe bem como a outros clientes Zimbabweanos que utilizam as nossas linhas, que se traduzem em proveitos nas nossas contas, continuam a não ser pagas, o que tem criado grandes transtornos à tesouraria do CFM.

Das receitas obtidas, tendo em conta o seu plano de desenvolvimento e crescimento, a Empresa vai dar, durante o ano de 2010 e subsequentes, grande ênfase aos investimentos nas suas infra-estruturas e equipamentos (tais como a dragagem do canal de acesso ao Porto da Beira, a reabilitação do terminal de petróleo da Matola, a reabilitação do parque desportivo do CFM, entre outros), bem como ao pagamento dos juros ao Estado resultantes dos acordos de retrocessão firmados.

Assim, Conselho de Administração dando cumprimento ao preconizado no Artigo 29 dos Estatutos da empresa, propõe a seguinte aplicação do resultado líquido de impostos do exercício de 2009 no montante total de MT 393.482.716,62.

• 5%	Reserva Legal/ Legal Reserve	19.674.135,83 Mts
• 10%	Fundo para fins sociais / Fund for Social Purposes	39.348.271,66 Mts
• 80%	Reserva para Investimentos / Investment Reserve	314.786.173,30Mts
• 5%	Dividendo ao Tesouro do E. / Dividend to the State Treasury	19.674.135.83 Mts

Notwithstanding the fact that the Company obtained during 2009 an after-tax net result in the amount of 393.482,7 millions of Meticais, this result did not actually signify an increase in the money available in the short term. To this end, debits to the CDN – Northern Development Corridor, NRZ – National Railways of Zimbabwe as well as other Zimbabwean clients who use our Railway Lines, these being reflected in our accounts as incomes, continue to be outstanding, a fact which places a significant stress on CFM's treasury.

Of the revenue obtained and taking into account the development and growth plan, the Company will in 2010 and subsequent years place great emphasis in investments in the infrastructures and equipment (such as the dredging of the Access Channel to the Port of Beira, the rehabilitation of the Matola Fuels Terminal, the rehabilitation of CFM's sports assets, among others) as well in the payment of interest to the State resulting from the retrocession agreements signed.

Thus, the Board of Directors, in compliance with the provisions of Article 29 of the Company's Statutes, hereby proposes the following application of the net result from the 2009 Financial Year, in the total sum of MT 393,482,716. 83.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO BOARD OF DIRECTORS

Eng. Rui Fonseca	Presidente / Chairman
Eng. Domingos Bainha	Administrador Executivo / Executive Director
Dr. Osório Lucas	Administrador Executivo / Executive Director
Dra. Marta Mapilele	Administradora Executiva / Executive Director
Eng. Adelino Mesquita	Administrador Executivo / Executive Director
Dr. Abdul Aziza	Administrador Representante do Ministério das Finanças / Non-Executive Director representing the Ministry of Finance

SUPERVISORY BOARD

OPINION ON THE REPORT AND ACCOUNTS OF THE BOARD OF DIRECTORS REFERRING TO THE YEAR 2009

1. In compliance with the Law and the Statutes of the Company and in the exercise of its duties, the Supervisory Board of CFM, a Public Company, has examined the Report and Accounts of the Board of Directors and the respective Financial Statements referring to the 2009 Financial Year.
2. The Supervisory Board of CFM has also analysed the Report by the Independent Auditors and to whom it extends its appreciation for their valuable collaboration.
3. The Supervisory Board of CFM has verified that the Financial Statements were elaborated in accordance with the Accounting Principles as defined in the General Accountancy Plan in force in the Country.
4. Following the analysis of the Documents mentioned in Paragraph 1 above, the Supervisory Board of CFM concurs with the opinion of the Independent Auditors that the referred Documents do indeed reflect the Financial and Economic situation of the Company as on 31 December 2001.
5. The Supervisory Board of CFM does hereby reiterate its concern with regard to the fact that even during

2009, non-compliance by the Concessionaire of the Nacala Port and the Northern Railway Line with its Contractual Obligations, especially with regard to the maintenance and the rehabilitation of the infrastructures and the payment of its debts to the State still persisted.

6. Given the above considerations, the Supervisory Board of CFM is of the opinion that:
 - the Report and Accounts of the Board of Directors and the Financial Statements for the 2009 Financial Year be approved; and
 - the Proposal of the Board of Administration regarding the Application of the Results ascertained at the close of the referred Financial Year be approved.
7. The Supervisory Board of CFM congratulates the Board of Directors and all the employees of CFM for the efforts they all undertook and for the positive results which were achieved during the 2009 Economic Year.

THE SUPERVISORY BOARD

João Dias Loureiro | Chairman

Carlos Tajú | Member

Matias Mboa | Member

TÍTULO / TITLE

Relatório e Contas do Conselho de Administração 2009
Annual Report from the Board of Directors 2009

EDIÇÃO / EDITION

Gabinete de Comunicação e Imagem dos CFM

TRADUÇÃO / TRANSLATION

Mugama Matolo

LAYOU E PAGINAÇÃO / DESIGN AND LAYOUT

ZOWONA - Comunicação e Eventos

FOTOGRAFIA / PHOTOGRAPHY

Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

NÚMERO DE REGISTO / REGISTRATION NUMBER

Gabinete de Comunicação e Imagem dos CFM

Maputo, Julho de 2011 / Maputo, July 2011



PORTOS E CAMINHOS DE FERRO
DE MOÇAMBIQUE, E.P.