

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 2011.

As Demonstrações Financeiras do ano 2011 foram preparadas em conformidade com PGC-NIRF, de acordo com o respectivo Decreto que obriga as Empresa Publicas a procederem dessa forma.

Relativamente aos custos operacionais, a empresa conheceu um incremento de 18%, tendo como principal causa o aumento dos custos de fornecimento e serviços de terceiros, mais concretamente os custos com as dragagens nos diversos portos moçambicanos, o custo com combustíveis e com o material de manutenção e reparação de equipamentos, o aumento dos custos com o pessoal.

O resultado operacional continuou positivo da ordem de 1.014,09 milhões de Meticais, contra 1.015,51 milhões de Meticais em 2010, o que significa uma variação negativa mas insignificante.

Considerando os resultados financeiros e extraordinários, o resultado líquido do exercício revela um lucro na ordem dos 1.013,12 milhões de Meticais, muito acima dos 845,70 milhões de Meticais atingidos no exercício anterior.

Apesar das constantes oscilações das economias regionais e mundiais, situações a que não estamos alheios, o CFM tem procurado sempre (e tem conseguido) melhorar o seu desempenho em prol do crescimento económico do país e contribuído no combate à pobreza absoluta, tendo para isso, durante o ano 2011, participado de forma directa em acções de responsabilidade social. O CFM possui uma longa tradição de mais de um século em acções de responsabilidade social, que consiste no provimento de água e electricidade a vilas e cidades ao longo das principais vias-férreas, construção e reabilitação de escolas, centros de saúde, locais de culto, complexos desportivos, lares de estudantes, provimento de combóis para passageiros, entre outros empreendimentos.

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

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

II. RESULTADOS OPERACIONAIS

2.1 MANUSEAMENTO DE CARGA E CONTENTORES

2.1.1 Manuseamento de Carga

A produção da empresa no período de Janeiro a Dezembro de 2011, comparativamente ao período homólogo do ano anterior, cresceu 38,0% na área portuária e 27,4% na área ferroviária em termos de toneladas quilómetros realizadas.

Manusearam-se nos terminais sob gestão dos CFM 4.967,6 mil toneladas métricas, representando 25,6% do total manuseado em todos os Portos e um crescimento de 16,6% (+708,6 mil toneladas métricas) relativamente a igual período do ano anterior.

Nas linhas sob gestão dos CFM realizaram-se 759,6 milhões de toneladas quilómetros contra 559,1 milhões do ano anterior. Este valor representa 63,7% das toneladas quilómetros realizadas em todas as linhas.

Manuseamento de Carga e Contentores

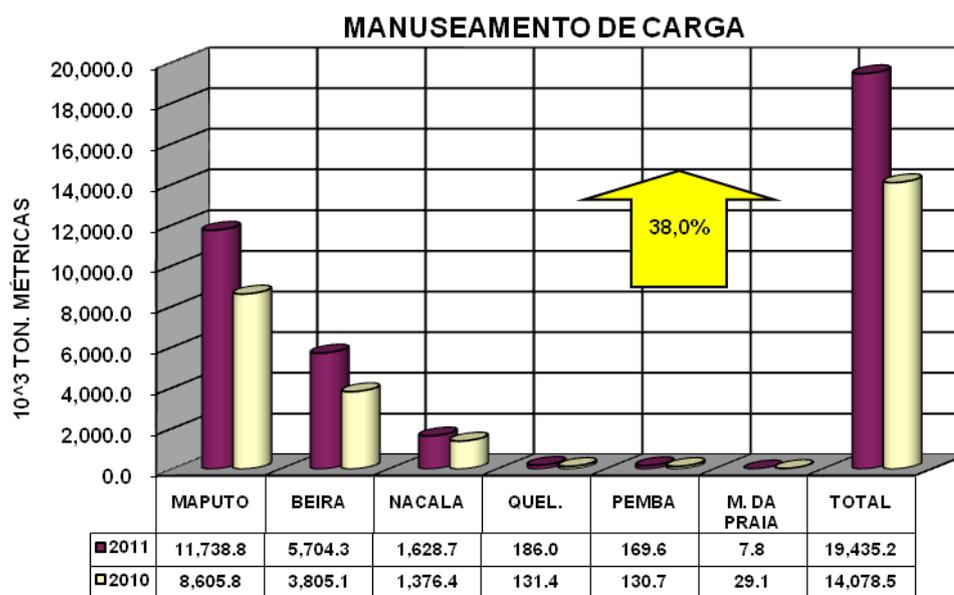
Navios Atracados

O total de navios atracados nos portos foi de 2.004, inferior em 197 unidades (-9,0%) relativamente ao apurado em período homólogo de 2010.

Portos	2011	2010
Maputo	891	838
Beira	448	501
Nacala	353	351
Quelimane	241	158
Pemba	65	340
Mocímboa da Praia	6	13
Total	2.004	2.201

Manuseamento de Carga

Foram manuseadas no global 19.435,2 mil toneladas métricas contra 14.078,5 mil do ano anterior, representando um crescimento de 38,0% (+5.356,7 mil toneladas métricas).



Comparativamente ao período homólogo do ano anterior, os Portos tiveram o seguinte comportamento:

- Porto de Maputo cresceu 36,4% (+3.133,0 mil toneladas métricas);
 - Porto da Beira cresceu 49,9% (+1.899,2 mil toneladas métricas)
 - Porto de Nacala cresceu 18,3% (+252,3 mil toneladas métricas);
 - Porto de Quelimane cresceu 41,6% (+54,6 mil toneladas métricas);
 - Porto de Pemba cresceu 29,8% (+38,9 mil toneladas métricas) e;
-

- Porto de Mocímboa da Praia decresceu 73,2% (-21,3 mil toneladas métricas).

O tráfego internacional representa 98,6% do total manuseado, onde o tráfego 40,8% , o trânsito 57,8% e a baldeação 0,8%. A cabotagem representa 0,5%.

No tráfego nacional (cabotagem) manusearam-se 105,6 mil toneladas métricas, o que representa um decréscimo de 41,5% (-74,8 mil toneladas métricas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. Contribuíram para este decréscimo os Portos de Maputo 45,4% (-13,3 mil toneladas métricas), Beira 88,8% (-39,1 mil toneladas métricas), Nacala 26,8% (-14,1 mil toneladas métricas), Pemba 19,7% (-7,2 mil toneladas métricas).

No tráfego internacional Moçambique (Exportações e Importações) manusearam-se 7.921,4 mil toneladas métricas, o que representa um crescimento de 14,3% (+993,7 mil toneladas métricas) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

As exportações, ao manusearem-se 2.417,3 mil toneladas métricas, cresceram 14,1% (+299,1 mil toneladas métricas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. Houve um crescimento das exportações nos Portos da Beira 198,1% (+514,0 mil toneladas métricas), Nacala 3,1% (+10,3 mil toneladas métricas), Quelimane 23,5% (+18,5 mil toneladas métricas) e Pemba 36,9% (+24,1 mil toneladas métricas). Os portos de Maputo, e Mocímboa da Praia tiveram um desempenho negativo de 18,4% (- 248,8 mil toneladas métricas) e 73,3% (- 18,9 mil toneladas métricas) respectivamente.

No porto da Beira cresceram as exportações de açúcar, melão, carvão e carga contentorizada; em Nacala as exportações de milho e sucata; em Quelimane as exportações de camarão e madeira.

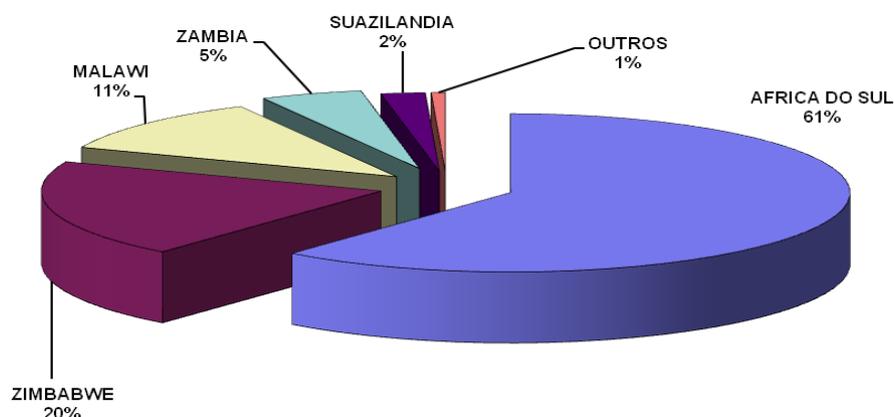
No Porto de Maputo decresceram as exportações de citrinos, sucata, açúcar e carga contentorizada e em Mocímboa da Praia as exportações de carga contentorizada

As importações, ao manusear-se 5.504,1 mil toneladas métricas, cresceram 14,4% (+694,6 mil toneladas métricas). Com exceção de Mocímboa da Praia houve um crescimento das importações nos outros portos.

No porto de Maputo cresceram as importações de combustível, klinker, peixe, trigo, óleo vegetal, viaturas, alumina, pet coke, pitch, rolos de aço e gesso a granel. No porto da Beira cresceram as importações de trigo, cimento, adubo, carga contentorizada e combustível; no porto de Nacala as importações de combustível, óleo de Palma, klinker, gesso, maquinaria e carga contentorizada; no porto de Quelimane as importações de cimento e carga diversa; no porto de Pemba as importações de carga diversa e contentorizada.

No tráfego em trânsito manusearam-se 11.244,1 mil toneladas métricas representando um crescimento de 63,7% (+4.373,5 mil toneladas métricas) relativamente ao igual período do ano anterior. Contribuíram para este crescimento os porto da Beira com 43,6% (+1.103,1 mil toneladas métricas) e o porto de Maputo com 80,3% (+3.299,5 mil toneladas métricas).

No Porto de Maputo contribuíram as exportações de carvão, melão, magnetite, chapas de aço, chrome ore, milho, níquel e importação de viaturas, combustível e trigo pela Africa do Sul; a exportação de açúcar pela Swazilândia, as exportações açúcar, chrome ore e ferro-crómio pelo Zimbawe; No Porto da Beira contribuíram as exportações de crómio ore, granito e carga contentorizada e importações de combustível, trigo, soja, sebo e carga contentorizada pelo Zimbabwe; as exportações de açúcar, milho e importações de carga diversa e carga contentorizada pelo Malawi e exportações de açúcar e carga contentorizada e as importações de carga contentorizada e adubo pela Zâmbia. No porto de Nacala as exportações de carga contentorizada e sucata e importações de carga contentorizada pelo Malawi.



Manuseamento nos Terminais Sob Gestão dos CFM

Manusearam-se nos terminais sob gestão dos CFM 4.967,6 mil toneladas métricas, representando 25,6% do total manuseado em todos os Portos e um crescimento de 16,6% (+708,6 mil toneladas métricas) relativamente a igual período do ano anterior.

TERMINAIS	MAPUTO		BEIRA		NACALA		QUELIMANE		PEMBA		M. DA PRAIA		TOTAL	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
CARGA GERAL				29.2					169.6	130.7	7.8	29.1	177.4	189
CEREAIS	262.4	179.5											262.4	179.5
ALUMÍNIO	1,892.70	1,808.90											1,892.70	1,808.90
COMBUSTÍVEIS	716.7	578	1,640.80	1,254.60	267.1	239.4	10.5	9.6					2,635.10	2,081.60
TOTAL	2,871.70	2,566.40	1,640.80	1,283.80	267.1	239.4	10.5	9.6	169.6	130.7	7.8	29.1	4,967.60	4,259.00

Contribuíram para este crescimento:

- **Porto de Maputo**

Foram manuseadas 2.871,7 mil toneladas métricas contra 2.566,4 mil de igual período do ano anterior representando um crescimento de 11,9% (+305,3 mil toneladas métricas).

- **Porto da Beira**

No terminal de Combustíveis manusearam-se 1.640,8 mil toneladas métricas contra 1.254,6 do ano anterior representando um crescimento de 30,8 % (+386,2 mil toneladas métricas).

- **Porto da Nacala**

No terminal de Combustíveis manusearam-se 267,1 mil toneladas métricas de granéis líquidos contra 239,4 mil do ano anterior representando um crescimento de 11,6% (+27,7 mil toneladas métricas).

- **Porto de Quelimane**

Manusearam-se 10,5 mil toneladas métricas de granéis líquidos contra 9,6 mil do ano anterior, representando um crescimento de 9,4% (0,9 mil toneladas métricas).

- **Porto de Pemba**

Manusearam-se 169,6 mil toneladas métricas contra 130,7 mil do ano anterior representando um crescimento de 29,8% (+38,9 mil toneladas métricas).

- **Porto de Mocímboa da Praia**

Manusearam-se 7,8 mil toneladas métricas contra 29,1 mil do ano anterior representando um decréscimo de 73,2% (-21,3 mil toneladas métricas).

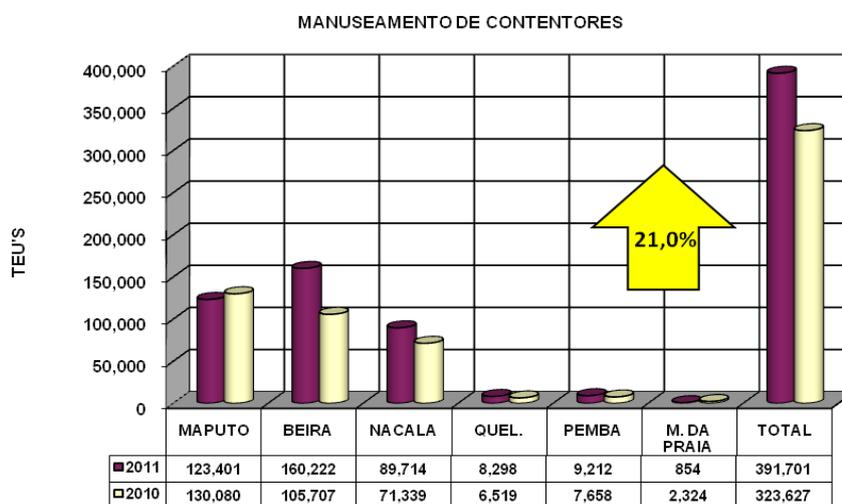
Manuseamento nos Terminais Concessionados

Nos terminais sob gestão dos concessionários manusearam-se 14.467,6 mil toneladas métricas, representando 74,4% do total manuseado em todos os Portos e um crescimento de 47,3% (+4.648,1 mil toneladas métricas) em relação a igual período do ano anterior. Mais pormenores no mapa abaixo.

TERMINAIS	MAPUTO		BEIRA		NACALA		QUELIMANE		TOTAL	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
CABOTAGEM	16	29.3							16	29.3
MPDC	8,851.10	6,010.10							8,851.10	6,010.10
CARGA GERAL	3,877.90	2,493.60	1,917.50	1,287.60	402.2	372.4	175.4	121.8	6,373.00	4,275.50
AÇÚCAR	562.4	530.5							562.4	530.5
CARVÃO	3,488.50	1,789.30							3,488.50	1,789.30
CONTENTORES	868	1,127.50	2,146.00	1,233.70	959.4	764.6			3,973.40	3,125.80
CITRINOS	54.3	69.1							54.3	69.1
TOTAL	8,867.10	6,039.30	4,063.50	2,521.30	1,361.60	1,137.00	175.4	121.8	14,467.60	9,819.50

Manuseamento de Contentores

Foram manuseados no global 391.701 Teu's contra 323.627 Teu's do ano anterior, correspondendo a um crescimento de 21,0% (+68.074 Teu's), resultante dos crescimentos deste movimento nos terminais dedicados a este tipo de tráfego.



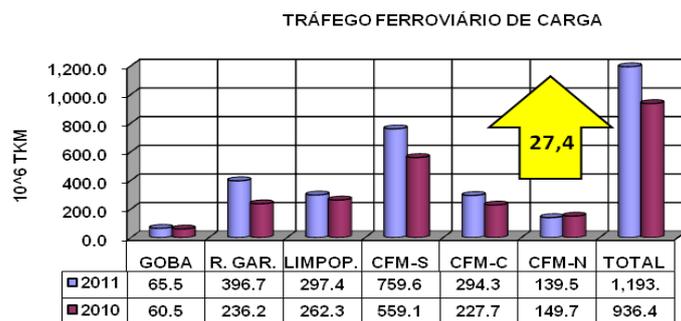
Em termos de evolução no manuseamento de contentores, temos o seguinte:

- Porto de Maputo decresceu 5,1% (-6.679 teu's);
- Porto da Beira cresceu 51,6% (+54.515 teu's);
- Porto de Nacala cresceu 25,8% (+18.375 teu's);
- Porto de Quelimane cresceu 27,3% (+1.779 teu's);
- Porto de Pemba cresceu 20,3% (+1.554 teu's) e;
- Porto de Mocimboa da Praia decresceu 63,3% (-1.470 teu's).

2.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA E PASSAGEIROS

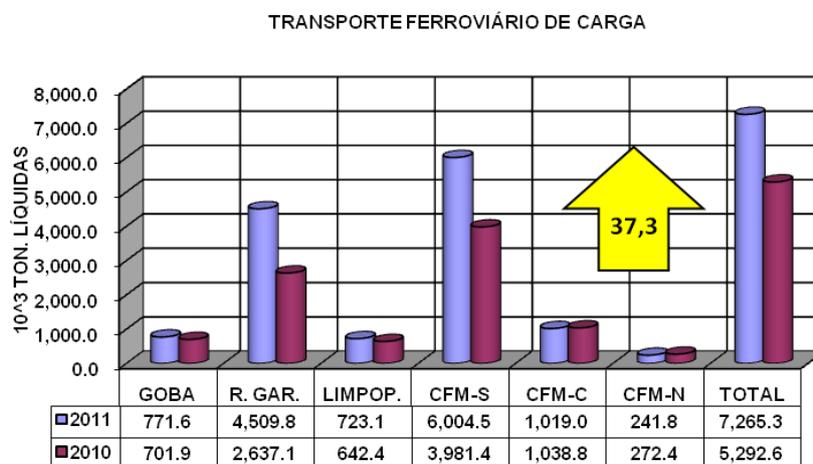
2.2.1 Transporte de Carga

Foram realizadas 1.193,4 milhões de toneladas quilómetros contra 936,4 milhões do ano anterior, representando um crescimento de 27,4% (+256,9 milhões de toneladas quilómetros). Deste tráfego 433,8 milhões de toneladas-km foram realizadas nas linhas sob gestão dos concessionários e 759,6 milhões nas linhas sob gestão dos CFM



O tráfego internacional representa 73,0% do global realizado enquanto o nacional representa 27,0%. Este tráfego corresponde a um volume de 7.265,3 mil toneladas líquidas transportadas contra 5.292,6 mil toneladas líquidas do ano anterior, representando um crescimento de 37,3% (+1.972,7 mil toneladas líquidas).

Nas linhas sob gestão dos CFM transportou-se 6.004,5 mil toneladas líquidas e nas sob gestão de concessionários (CFM-Centro e CFM-Norte) 1.260,8 mil toneladas.



No tráfego nacional transportou-se 1.562,8 mil toneladas líquidas representando um crescimento de 8,2% (+118,9 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior.

No tráfego internacional transportou-se 5.702,5 mil toneladas líquidas representando um crescimento de 48,2% (+1.853,9 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 transportou-se 6.004,5 mil toneladas líquidas representando 82,7% do global transportado em todas as linhas e uma variação positiva de 50,8% (+2.865,2 mil toneladas líquidas) em relação ao ano anterior.

Descrição	2011	2010	variação
Linha de Goba	771,6	701,9	+9,9%
Linha de Ressano Garcia	4.509,8	2.637,1	+71,0%
Linha do Limpopo	723,1	642,4	+12,6%
Total	6.004,5	3.981,4	+50,8%

Na linha de Goba transportou-se 771,6 mil toneladas líquidas, sendo 542,8 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 228,9 mil toneladas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 9,9% (+69,7 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional houve decréscimo nos volumes de açúcar transportado.

Na linha de Ressano Garcia transportou-se 4.509,8 mil toneladas líquidas, sendo 3,5 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 4.506,3 mil toneladas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 71,1% (+1.872,7 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional, houve crescimento nos volumes transportados de carvão, açúcar, magnetite, carga contentorizada, algodão.

Na linha do Limpopo transportou-se 723,1 mil toneladas líquidas sendo 248,6 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 474,5 mil toneladas líquidas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 12,6% (+80,7 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional houve um crescimento de 6,6% (+29,6 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de crómio, ferro-cromio, trigo, açúcar, amónia e carga contentorizada. No tráfego nacional houve um crescimento de 25,9% (+51,2 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de açúcar e melação 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 1.260,8 mil toneladas líquidas representando 17,4% do global transportado em todas as linhas e um decréscimo global de 3,8% (-50,4 mil toneladas líquidas) relativamente ao ano anterior conforme a tabela:

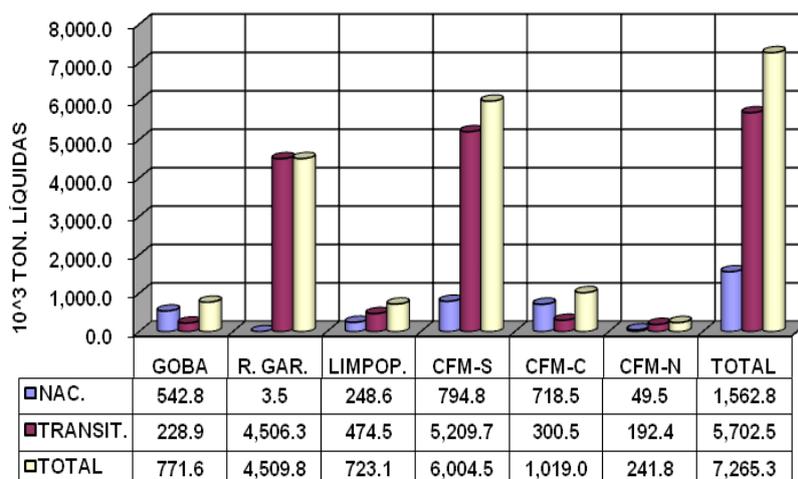
Descrição	2011	2010	variação
Linha de Machipanda	552,8	546,5	+1,1%
Linha de Sena	466,2	492,3	-5,3%
Linha do Norte	241,8	272,4	-11,2%
Total	1.260,8	1.311,2	-3,8%

Na linha de Machipanda transportou-se 552,8 mil toneladas líquidas, sendo 252,3 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 300,5 mil toneladas líquidas no tráfego internacional, havendo um crescimento global de 1,1% (+6,3 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego internacional houve um crescimento de 4,7% (+13,4 mil toneladas líquidas) com destaque nos volumes de granito, carga contentorizada, extrato, trigo e arroz transportados.

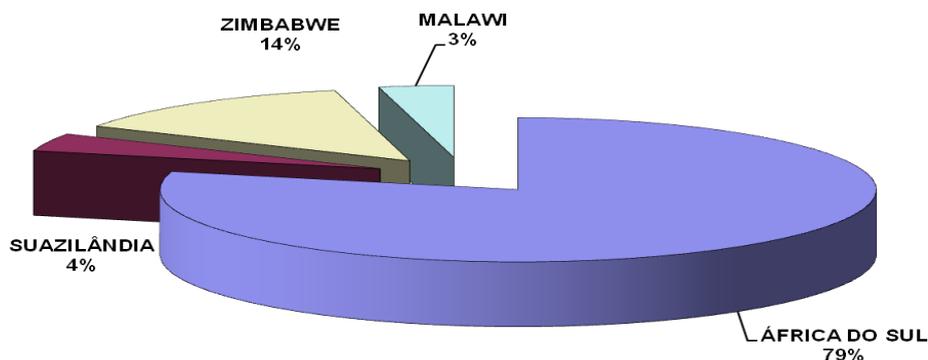
Na linha de Sena transportou-se 466,2mil toneladas líquidas contra 492,3 mil toneladas de igual período do ano anterior. Este decréscimo deveu-se a redução no volume de balastro transportados.

Na linha do Norte transportou-se 241,8 mil toneladas líquidas, sendo 49,5 mil toneladas líquidas no tráfego nacional e 192,4 mil no tráfego internacional, havendo um decréscimo global de 11,2% (-30,6 mil toneladas líquidas) relativamente ao período homólogo do ano anterior. No tráfego nacional houve um decréscimo de 10,6% . No tráfego internacional houve um decréscimo de 11,4% (-24,7 mil toneladas líquidas) com destaque para os volumes de sucata, combustível e trigo transportados

TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA



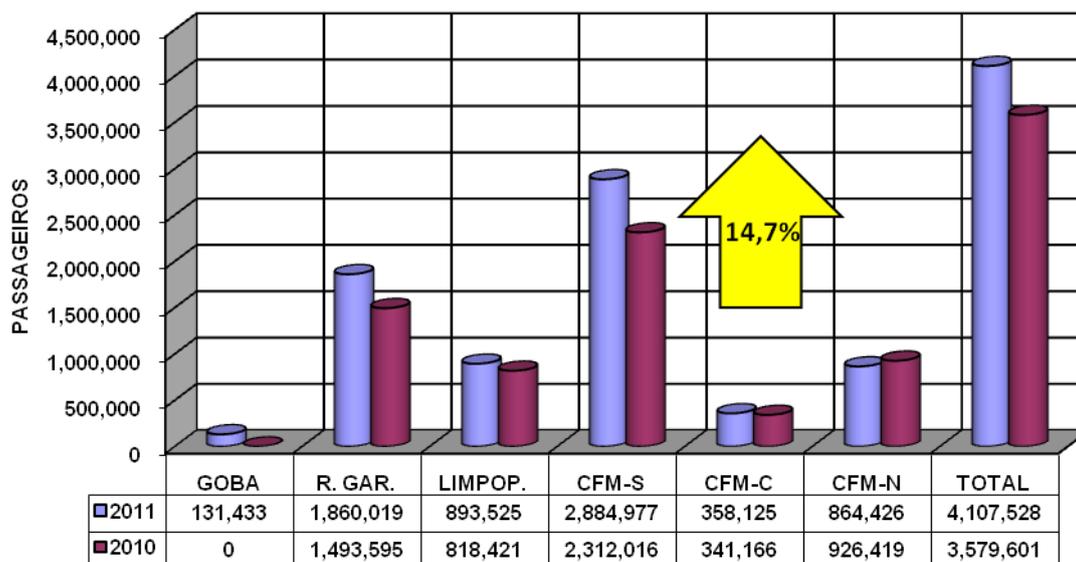
A seguir a distribuição do tráfego internacional:



2.2.2 Transporte de Passageiros

Realizaram-se 255,5 milhões de passageiros quilómetros contra os 249,8 milhões do ano anterior o que representa um crescimento de 2,3% (+5,7 milhões de passageiros quilómetros). Este tráfego corresponde a 4.107.528 passageiros transportados contra 3.579.601 de igual período do ano anterior o que representa um crescimento de 14,7% (+527.927 passageiros).

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS



III. PROJECTO DE RESTRUTURAÇÃO DO CFM

3.1 Concessões

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

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

modo, a sua participação para sectores como o turismo, transporte aéreo, indústria de construção, gestão imobiliária, sector financeiro, etc.

No quadro da reestruturação, os CFM alteraram profundamente a sua missão e os seus objectivos programáticos. Após o concessionamento da actividade portuária nos 3 principais portos e no porto de Quelimane e da totalidade da actividade ferroviária nos sistemas Centro e Norte, ao CFM cabe a exploração dos terminais de combustíveis (em todos os portos), alumínio (no Porto de Maputo), dos serviços marítimos do Porto da Beira, a exploração dos Portos de Pemba e de 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 do Governo, sob recomendação do CFM, não serão objecto de concessão.

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

Sem prejuízo de outras ideias que resultem dessa reflexão, consideramos que existe, como medida mínima, um imperativo de acção concertada (entre o CFM e outras entidades reguladoras), harmoniosa e comum, para fazer cumprir os acordos de concessão e travar anomalias e irregularidades graves ainda existentes.

3.2 Estrutura da Força de Trabalho

A Empresa possui presentemente, um total de **4.298** trabalhadores, sendo 2.402 trabalhadores contratados a prazo indeterminado, 1.859 contratados a prazo certo ou incerto. Possui ainda 35 estagiários pré-profissionais.

Os trabalhadores contratados a prazo indeterminado, distribuem-se da seguinte maneira: 1.573 trabalhadores na área ferroviária, 583 na área de apoio e 246 na área portuária.

A 21 de Novembro de 2011 o CFM iniciou a primeira fase do processo de Avaliação Profissional dos trabalhadores da empresa, concretamente nas áreas de operação e de Pessoal manutenção ferro-portuária, cujo término está previsto para o segundo semestre, visando o seu enquadramento nas respectivas unidades orgânicas, de acordo com as vagas identificadas no Quadro.

IV. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

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

Foi concluído com sucesso, em Janeiro de 2011, o projecto de dragagem do Porto de Maputo, o tornou esta estrutura apta a receber navios de grande calado, melhorando significativamente a sua competitividade, facto que traduz-se no aumento significativo dos volumes de carga manuseados.

O projecto de Dragagem iniciou em Julho 2010 com o aprofundamento do canal de acesso ao porto, actividade desenvolvida pela *Dredging Internacional*. Para a concretização deste projecto avaliado em cerca de **USD 15 Milhões** foi criada a **EDPM, SA - Empresa de Dragagem do Porto de Maputo**, uma unidade destinada ao financiamento e à gestão dos trabalhos de dragagem daquele porto.

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

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

4.2. Reconstrução da Linha Ferrea de Sena

Em finais de 2011, o Governo de Moçambique rescindiu o Contrato de Concessão com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira S.A. (CCFB), Concessionaria do Sistema Ferroviário da Beira, tendo o sistema retornado para a gestão efectiva do CFM.

Para dar resposta cabal as necessidades de escoamento da produção das empresas mineradoras e não só, o CFM terá de investir cerca de USD 120 Milhões, a serem aplicados em duas fases: A primeira, cujas obras já estão em curso, por serem consideradas de emergência, consistem na conclusão dos trabalhos não terminados pela CCFB e elevação da capacidade da linha para níveis de 6.5 Milhões de Toneladas/ano. A segunda fase servirá para implementação de obras adicionais de modo a dotar a linha de capacidade de 12 Milhões de Toneladas/ano.

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

Tendo presente a necessidade imperiosa de se proceder a dragagem do canal de acesso do Porto da Beira e bacia de manobras, Foram investidos no projecto de dragagem de emergência 43 milhões de Euros, dos quais 23 milhões do Governo Moçambicano, via Banco Europeu de Investimentos, 10 milhões provenientes do Governo Holandês (Fundo ORET) e 10 milhões de contribuições do CFM.

A supervisão do Projecto, no valor total de 611 mil Euros, foi efectuada pela empresa holandesa DHV, sob a coordenação do CFM e co-financiado pelo CFM e a Embaixada da Holanda, em Moçambique. Foram dragados no total: 9.320.000 m³, dos quais 5.880.000 m³ de lodos e 3.440.000 m³ de areias, incluindo 3.000.000 m³ de areias repulsadas para o aterro hidráulico do futuro Terminal de Carvão.

É importante sublinhar que este projecto de dragagem, executado pela empresa holandesa, vencedora do concurso internacional, a Van Oord Dredging & Marine Contractors bv, foi concluído cerca de três meses antes do prazo contratualmente estabelecido. O Porto da Beira presentemente está habilitado a receber navios com capacidade até 60 mil toneladas, 24 horas por dia.

4.4. Reabilitação do Terminal de Carvão do Porto da Beira

As obras de reabilitação deste estratégico terminal, conheceram progressos significativos durante o ano de 2011, tendo sido instalado no local grande parte do moderno equipamento de manuseamento.

De referir que a reabilitação deste terminal provisório para manuseamento do carvão resulta de uma parceria entre o CFM e as empresas Vale Moçambique e Rio Tinto, ao abrigo de um memorando de entendimento que visava a capacitação e utilização temporária do terminal existente para o embarque de 6 milhões de toneladas anuais de carvão.

Ao abrigo do referido memorando os signatários comprometem-se a partilhar a capacidade útil do Terminal na proporção de 68% para a *Vale* e 32% para a *Rio Tinto*, com base em contratos de “Take or Pay” a serem firmados com o CFM na qualidade de operador Portuário. O primeiro embarque de carvão foi realizado em 2011, ainda em fase experimental. (4.5. *Terminal de Cereais do Porto da Beira*).

Trata-se de um investimento total estimado em 18 milhões de dólares. Esta infraestrutura estratégica de manuseamento de cereais de importação e exportação, nacional e em trânsito, entrou em operação em 2012.

4.5. Reabilitação e Expansão do Terminal de Combustíveis da Matola

Tendo presente a crescente demanda de produtos derivados de petróleo na região e a importância estratégica deste factor de produção, o CFM decidiu investir na expansão daquela infra-estrutura, aumentando a sua capacidade de 3 para 8 milhões de toneladas, com a particularidade de ter sido instalada uma nova tubagem para o manuseamento de gás. Foram investidos neste projecto cerca de 9 milhões de dólares americanos.

4.6 Participações Financeiras

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

Assim, o CFM possui participações nas seguintes Sociedades:

Sociedades Participadas	% do capital social detida pelos CFM
Cimentos de Moçambique, SARL	3.94
Cornelder de Quelimane, SARL	49
DP World Maputo, SA	40
SDCM – Soc. De Desenvol. do Corredor de Maputo, SARL	27.5
Cornelder de Moçambique, SA	33
Central East African Railways	49
Airplus, SARL	18,4
Terminal de Cabotagem de Maputo, SARL	49
Bukusha, Lda	49
Xitimela Leasing Limited	67.5
CFM-Transporte e Trabalhos Aéreos, SA	100
CCFB – Companhia dos Caminhos de Ferro de Moçambique, SARL	49
STM – Sociedade de Terminais de Moçambique, Lda	50
CDN – Corredor de Desenvolvimento do Norte, SARL	49
MPDC – Sociedade de Des. Do Porto de Maputo, SARL	49
Terminal de Granitos de Maputo	49,9
Beira Grain Terminal, SA	15
Bela Vista Holding	65
CFM – Sociedade Turística, SA	100
EDPM – Empresa de Dragagem do Porto de Maputo, SA	49
INTUR – Sociedade de Turismo do Índico, SARL	75.5

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

V. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO

5.1 RESULTADOS ECONÓMICO-FINANCEIROS

Demonstração de Resultados em 31.12.10 e em 31.12.11

Valores 10³mt

RUBRICAS	2010	2011	(B/A)
	A	B	%
Vendas e Serviços Prestados	2,794,923.00	3,379,395.00	0.21
Custo dos Inventarios Vendidos ou Consumidos	(85,209.00)	(133,918.00)	0.57
RESULTADOS BRUTOS	2,709,714.00	3,245,477.00	0.20
Investimentos Realizados pela Propria Empresa	38,512.00	139,185.00	2.61
Rendimentos Suplementares	961,981.00	1,020,746.00	0.06
Gastos com Pessoal	(916,649.00)	(1,175,456.00)	0.28
Fornecimentos e serviços de Terceiros	(1,353,134.00)	(1,751,300.00)	0.29
Amortizacoes do Exercicio	(726,630.00)	(693,538.00)	(0.05)
Provisoes	(1,004.00)		(1.00)
Imparidade	(106,685.00)	(12,576.00)	(0.88)
Reversoes do Periodo de Perdas por Imparidade	271,003.00	199,279.00	(0.26)
Outros e Perdas Operacionais	138,399.00	42,274.00	(0.69)
RESULTADOS OPERACIONAIS	1,015,507.00	1,014,091.00	(0.00)
Rendimentos Financeiros	1,422,032.00	1,201,425.00	(0.16)
Gastos Financeiros	(1,061,052.00)	(871,375.00)	(0.18)
RESULTADOS ANTES DO IMPOSTO	1,376,487.00	1,344,141.00	(0.02)
Imposto Sobre o Rendimento	(530,788.00)	(331,018.00)	(0.38)
RESULTADO LIQUIDO DO EXERCICIO	845,699.00	1,013,123.00	(0.40)

Balço em 31.12.10 e em 31.12.11

Valores 10³mt

Designação	2010 A	2011 B	(B/A) %
Activos não correntes	22,126,882.00	22,004,601.00	(0.01)
Activos tangíveis	9,785,390.00	9,661,001.00	(0.01)
Activos tangíveis de investimento	11,960,712.00	11,892,496.00	(0.01)
Activos financeiros detidos até a maturidade		56,600.00	
Activos financeiros disponíveis para venda	218,704.00	225,435.00	0.03
Activos por impostos diferidos	162,076.00	169,069.00	0.04
Activos correntes	6,111,718.00	6,507,408.00	0.06
Inventários	121,961.00	261,553.00	1.14
Clientes	1,424,384.00	1,330,625.00	(0.07)
Outros activos financeiros	188,714.00	152,716.00	(0.19)
Outros activos correntes	663,334.00	785,311.00	0.18
Caixa e bancos	3,713,325.00	3,977,203.00	0.07
Total dos Activos	28,238,600.00	28,512,009.00	0.01
Capital Próprio	-	-	
Capital Social	1,242,981.00	1,242,981.00	-
Reservas	526,575.00	1,262,333.00	1.40
Resultados Transitados	20,872,294.00	20,872,335.00	0.00
Resultado líquido do período	845,699.00	1,013,123.00	0.20
Total do capital próprio	23,487,549.00	24,390,772.00	0.04
Passivos não correntes	3,133,253.00	2,580,728.00	(0.18)
Provisões	26,447.00	26,447.00	-
Outros empréstimos obtidos	2,845,713.00	2,313,906.00	(0.19)
Outros passivos financeiros	22,253.00	16,718.00	(0.25)
Passivos por impostos diferidos	238,840.00	223,657.00	(0.06)
Passivos correntes	1,617,798.00	1,540,509.00	(0.05)
Fornecedores	200,693.00	181,985.00	(0.09)
Empréstimos obtidos	56,143.00	2,029.00	(0.96)
Outros passivos financeiros	87,132.00	125,899.00	0.44
Outros passivos correntes	1,273,830.00	1,230,596.00	(0.03)
Total dos passivos	4,751,051.00	4,121,237.00	(0.13)
Total do capital proprio e dos passivos	28,238,600.00	28,512,009.00	0.01

5.2 Análise de Resultados Económicos e Financeiros

Proveitos

Os proveitos operacionais da empresa no ano 2011 (excluindo as receitas financeiras) foram de 3.379,40 milhões de Meticais (mais 584,47 milhões de Meticais do que em 2010) ou seja um aumento de 21%. Este crescimento deveu-se ao aumento global do manuseamento de carga na ordem de 39% na área portuária e 27% na área ferroviária, com destaque para o Porto da Beira com um aumento de 50%, Porto de Quelimane com um aumento de 42% e o Porto de Pemba com um aumento de 30% e ao aumento dos proveitos resultantes das concessões.

Custos

O volume total dos custos operacionais no ano 2011 (antes dos custos financeiros) foi de cerca de 3.766,80 milhões de Meticais o que representa um aumento de 18% em relação a 2010 cujos custos situaram-se na ordem de 3.189,31 milhões de Meticais. Este aumento resulta fundamentalmente do aumento dos custos com o fornecimentos e serviços de terceiros em 29% dos custos com o pessoal em 28%.

Resultados

O Lucro Operacional de 2011 (antes dos resultados financeiros) foi de 1.014,09 milhões de Meticais contra os 1.015,51 milhões de Meticais de 2010 significando uma diminuição de 0,01%.

Os resultados globais da empresa (antes de impostos), foram de 1.344,14 milhões de meticais contra 1.376,49 milhões de meticais significando uma diminuição em 2%

5.3 Análise dos Rácios de Gestão

Rácio	Ano	
	2010	2011
Liquidez Geral	3.78	4.22
Rácio de trabalho	0.88	0.91
Rácio Operacional	1.14	1.11

Rácio de Liquidez Geral - mostra uma evolução negativa ao decrescer de 378% para 422% entre os anos 2010 e 2011. O crescimento do passivo circulante comparativamente ao activo circulante entre os dois anos em análise contribuiu para o decréscimo deste rácio.

Rácio de Trabalho (exclui amortizações) – mostra uma redução ao passar de 88% para 91% do ano 2010 para o ano 2011. **Rácio Operacional** (inclui amortizações) - registou uma melhoria ao passar de 114% em 2010 para 111% em 2011. A melhoria é explicada por um aumento dos proveitos e um melhor controlo dos custos operacionais.

VI. PERSPECTIVAS

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

- Avaliar e formular recomendações ao Estado sobre as concessões problemáticas visando corrigir os erros e as deficiências que o CFM vem reportando;
 - Aprofundar a implementação do novo Sistema de Informação de Gestão da empresa nas aplicações que darão suporte à actividade operacional da empresa, particularmente na Direcção Executiva do CFM-Sul, onde ainda exploramos toda a rede ferroviária, bem como outros importantes centros de resultados como a Terminal de Combustíveis e a Fábrica de Travessas de Betão. O projecto irá ainda implementar os módulos de gestão de recursos humanos, controlo documental e gestão de circuitos e processos de trabalho.
-

- Concluir o processo de legalização do património immobilizado sujeito a registo, designadamente através das seguintes acções:
 - ✓ Em coordenação com as entidades competentes do Estado, acelerar as acções tendentes à criação de uma Fundação ou instituição similar considerada adequada, com forte intervenção do CFM na estrutura de gestão, bem como de outras entidades relevantes do Estado, que se encarregará de gerir e desenvolver os activos sociais e desportivos do CFM, identificados quando do processo de saneamento económico-financeiro da empresa;
 - ✓ Acelerar as acções tendentes a concretizar uma apropriada gestão e um maior aproveitamento do parque habitacional dos CFM, incluindo através da constituição de empresas imobiliárias, onde e quando se mostrar proveitoso e oportuno;
 - ✓ Potenciar a Direcção do Património na empresa encarregue de gerir e dar orientação estratégica ao melhor uso e aproveitamento do património immobilizado da empresa.

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

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

A dragagem do canal de acesso ao Porto da Beira é fundamental para a reposição do canal para os níveis originais de modo a permitir a atracação de navios Panamax (60 000 TBA), 24 horas por dia, em condições de absoluta segurança. Actualmente,

devido aos constrangimentos do canal de acesso, este porto só pode receber navios até cerca de 30 000 TBA e durante o período diurno, causando prejuízos enormes a todos os actores da cadeia logística.

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

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

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

VII. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

A Empresa teve em 2011 um resultado líquido de imposto no montante de 845.699.000 Meticais, porém parte deste valor não está ainda traduzido em entradas nas contas da Empresa, por incumprimento de alguns clientes, nomeadamente, a CCFB (Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira, S.A.), a Terminal de Cabotagem, a Sociedade dos Terminais de Moçambique, para além da crise

socioeconómica prevalecente no Zimbabwe, que condiciona o pagamento atempado ao CFM dos serviços que temos vindo a prestar, quer ao NRZ (National Railways of Zimbábwe), quer ainda aos demais clientes deste País vizinho, aos quais somos obrigados a servir à crédito.

Face a este cenário e ao imperativo de a Empresa se potenciar para fazer face a avultados investimentos destinados a recuperar as suas infra-estruturas severamente degradadas, e ou aumentar a sua capacidade, destacamos:

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

A operacionalidade passa também pela ampliação da capacidade do Cais 8 no Porto da Beira, para poder escoar o carvão.

Outro grande desafio tem a ver com o Sistema Ferro-Portuário do Norte, cujas infra-estruturas encontram-se em avançado estado de degradação em virtude de não estarem a beneficiar da necessária manutenção por parte do Concessionário (CDN).

Para o Sistema Ferroviário do Sul foram projectados investimentos relativos a aquisição de 10 locomotivas, reabilitação do Ramal de Salamanga incluindo o troço de Luis Cabral, a reabilitação de 45 locomotivas e 670 vagões, a reparação de rebocadores, a reabilitação do Terminal de combustíveis, reabilitação de edificio, e aquisição de uma nova draga.

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

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

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

Por tudo o exposto, o CFM propõe a canalização, para a rubrica de Investimentos da Empresa, a quota-parte que caberia ao Tesouro, no que concerne à aplicação de resultados ou seja 98% dos resultados no montante de **828.785.020 Meticais** e 2% no montante de **16.913.980 Meticais** para os cofres do Estado .

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

Maputo, Maio de 2012

O Conselho de Administração

Eng. Rosário Mualeia - Presidente

Eng. Adelino Mesquita - Administrador Executivo

Dr. Miguel Guebuza - Administrador Executivo

Dra. Marta Mapilele - Administradora Executiva

Dr. Abdul Aziza - Administrador Representante do Ministério das Finanças
