

xitimela



Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. | Ano 26 | nº 30 | Fevereiro 2025



**Acelerar a integração
regional**

*Speeding up regional
integration*



**CFM na logística de
petróleo e gás**

*CFM in the petroleum
and gas logistics*



CFM, 130 Anos
CFM, 130 Years

Port of Beira



"Classificado como o Terminal de contentores mais eficiente da África Austral por dois anos consecutivos 2021 e 2022".

- Banco Mundial

"Ranked Southern Africa's most Efficient Container Terminal for two consecutive years - 2021 & 2022".

- World Bank



► **A rota mais curta, rápida e segura pelo mar, para os países do Hinterland.**

► **The shortest, quickest and safest route to the sea for the Southern Africa Hinterland.**

Tabela de distância/Road Distance

PORTS	Harare	Bulawayo	Lusaka	Kitwe	Lubumbashi	Blantyre	Lilongwe
	ZIMBABWE	ZIMBABWE	ZAMBIA	ZAMBIA	DRC	MALAWI	MALAWI
BEIRA	559	726	1,054	1,370	1,600	812	950
DURBAN	1,711	1,454	2,380	2,707	2,611	2,323	2,678
DAR ES SALAAM	2,634	3,028	1,985	1,951	2,290	2,031	1,667
WALVIS BAY	2,297	1,856	2,078	2,294	2,480	2,907	2,752



Cornelder
de Moçambique s.a.

25 years of excellence





Sumário | Contents

XITIMELA
Fevereiro 2025

Director
Adélio Dias

Redacção e Colaboração
Editorial and Collaborators
Benjamim Chabualo, Titos Mungwambe
Alexia Chongo

Fotografia
Photography
Arquivo CFM

Tradução
Translation
Paul Fauvert

Publicidade
Publicity
Dércio Badru

Paginação
Design
Zowona - Comunicação e Eventos
mnuvunga@zowona.co.mz

Impressão
Print
Colorbash Print CC

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

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

Telefone
Phone Numbers
21 429 659
[Fax] 21 301 390

E-Mail
gci@cfm.co.mz

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

CARTA DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO <i>Letter from the Chairperson of the Board of Directors</i>	4
CARTA DO DIRECTOR <i>Letter from the Director</i>	8
CFM cresce <i>CFM grew</i>	10
130 Anos do CFM - CFM pretende ser a base logística da África Austral <i>130 Years of CFM - CFM intends to be the logistical base of southern Africa</i>	14
Linha de Ressano Garcia e Estação Central <i>Ressano Garcia Line and Central Station</i>	17
CFM - Compromisso com o progresso <i>CFM - Commitment to progress</i>	22
Linha de Ressano Garcia - Cronologia das obras <i>Ressano Garcia Line - Chronology of the job</i>	24
Duplicação da Linha de Ressano Garcia - Responder à demanda dos países vizinhos <i>Doubling of the Ressano Garcia line - Meeting the demand of neighbouring countries</i>	28
Estação Central de Maputo - Requalificação e modernização <i>Maputo Central Station - Requalification and modernisation</i>	32
Duplicação da Linha de Ressano Garcia <i>Doubling the Ressano Garcia Line</i>	38
Entrevista com Eng.º. Aboobacar Adamo Mussá, Administrador Executivo dos CFM <i>Interview with Eng.º. Aboobacar Adamo Mussá, Executive Director of CFM</i>	40
Linha de Machipanda - Uma nova era <i>Machipanda line - A new era</i>	48
Modernização traz nova dinâmica na gestão do porto de Nacala <i>Modernisation brings new management dynamic to the port of Nacala</i>	52
Porto de Nacala - Acelerar a integração regional <i>Port of Nacala - Speeding up regional integration</i>	58
CFM Logistics - CFM na logística de petróleo e gás <i>CFM Logistics - CFM in the petroleum and gas logistics</i>	62
CFM Logistics - Resposta à altura dos desafios <i>CFM Logistics - Rising to the challenges</i>	68
Entrevista com Dr. Joaquim Zucule, PCA da CFM Logistics <i>Interview with Dr. Joaquim Zucule, chairperson of the Board of CFM Logistics</i>	71
Nacala - O apito histórico do comboio de passageiros de Nacala <i>Nacala - The historic whistle of the passenger train</i>	78
Corredor de Nacala - Criada unidade de gestão tripartida <i>Nacala Corridor - Tripartite Management Unit set up</i>	81
Porto de Maputo - Expansão do terminal de contentores <i>Port of Maputo - Expansion of the container terminal</i>	83
Travessia Quelimane-Recamba - CFM renova compromisso social <i>Quelimane-Recamba crossing - CFM renews social commitment</i>	86
Grafite de Balama em Pemba <i>Balama graphite in Pemba</i>	88
PORTO DE MOCIMBOA <i>Mocimboa Port</i>	90
África aos pés do Ferroviário <i>Africa look up to Ferroviário</i>	92

CARTA DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Letter from the Chairperson of the Board of Directors



"We want to be more than a logistical solution, for which we have a legacy of 130 years, which we shall celebrate throughout 2025, but also a determinant company in the present and future of Mozambique"

"Queremos ser mais do que uma solução logística, de que temos um legado de 130 anos, que celebraremos ao longo do ano de 2025, mas também uma empresa determinante no presente e futuro de Moçambique"

Estimados Leitores,

→ É com enorme prazer que me dirijo a todos vós, nossos Leitores, para, nesta 30ª edição da Revista Xitimela, partilhar o resumo das nossas actividades no quadro da nossa missão de explorar, expandir e proteger o sistema ferro-portuário, no contexto nacional e regional. O sonho que a Empresa Portos e Camínhos de Ferro de Moçambique (CFM) acalenta é que seja mais do que uma solução logística nas áreas tradicionais e, face ao contexto e aos desafios da região, seja a plataforma logística da África Austral. Em julho de 2024 foram lançadas as operações marítimas da CFM Logistics, uma Empresa que criámos para dedicar-se à provisão de soluções logísticas aos projectos de prospecção, pesquisa e produção de hidrocarbonetos em Moçambique. É um empreendimento arrojado, mas está alinhado com a tradição logística do CFM, que sempre esteve à frente na busca de soluções para o transporte de pessoas e mercadorias, quer ao nível marítimo, ferroviário, rodoviário ou aéreo.

Dear readers,

→ It is with enormous pleasure that I address all of you, our readers, in this 30th Edition of the magazine Xitimela, to share the summary of our activities in the framework of our mission to exploit, expand and protect the rail and port system, in the national and regional context. The dream that the Mozambican Port and Rail Company (CFM) cherishes is that it should be more than a logistical solution in the traditional areas, and, faced with the context and challenges of the region, should become the logistical platform of southern Africa. In July 2024, the maritime operations of CFM Logistics were launched. This is a company we created to provide logistical solutions for the projects to explore and produce hydrocarbons in Mozambique. This is a daring undertaking, but it is aligned with the logistical tradition of CFM, which always took a leading role in seeking solutions for the transport of people and merchandise by sea, rail, road or air.

Paralelamente, nos últimos anos, desenvolvemos uma série de projectos estruturantes que têm estado a ser concretizados, permitindo, não apenas estabelecer uma solução logística competitiva e rentável em todos os principais corredores do país, como também, na provisão de serviços de transporte de pessoas.

Entre os principais projectos implementados no quadro do cumprimento do Plano

Estratégico desenhado pela nossa empresa, destacam-se: i) a Reabilitação do Porto de Nacala, na região Norte; ii) a Reconstrução do ramal Mutarara-Vila Nova da Fronteira; iii) a Reabilitação da linha de Machipanda, na região Centro; iv) a Duplicação e Aumento de capacidade da Linha de Ressano Garcia, bem como, v) a Ampliação da Terminal de Passageiros da Estação Central de Maputo, na região Sul.



At the same time, in recent years, we have been undertaking a series of structuring projects, making it possible not only to establish a competitive and profitable logistical solution in all the main corridors of the country, but also to provide passenger transport services.

Among the main projects implemented under the Strategic Plan designed by our company, there stand out: i) the rehabilitation of the Port of Nacala, in the north of the country; ii) the reconstruction of the Mutarara-Vila Nova da Fronteira branch line; iii) Rehabilitation of the Machipanda line, in the Central region; iv) Doubling and increasing the capacity of the Ressano Garcia line, and v) Expanding the passenger terminal in Maputo Central Station, in the southern region.

In addition to these initiatives, our company has been investing in the acquisition of rolling stock, namely locomotives, wagons and carriages (including rail cars) to meet the growing demand of the markets (particularly for minerals) and to meet passenger transport requirements.

The conclusion of the project to expand and modernise the Port of Nacala is of great importance, and is adjusted to the new context of managing the port system in line with international efficiency standards. Malawi and Zâmbia are priority and strategic clients of this port.

Likewise, the Machipanda line opens a new era of mobility of people and goods in the Beira Corridor, where about 90% of the traffic is carried by road. The resumption of passenger trains along this line, after a gap of 26 years, is proof of our commitment.

The Machipanda line is ready to handle all types of cargo, particularly fuel, fertiliser, minerals, rice, wheat, and sugar, among other foodstuffs, but also electrical equipment, machinery and other products of interest to businesses in Mozambique and Zimbabwe.

The conclusion of the first phase of doubling the track on the Ressano Garcia line and increasing its capacity will add to our company's ability to meet the demand on the southern port and rail system from



Além destas iniciativas, a nossa Empresa tem estado a investir na aquisição de meios circulantes, nomeadamente Locomotivas, Vagões e Carruagens (incluindo Automotoras) para responder à crescente demanda dos mercados (sobretudo minérios) e ao suprimento das necessidades de transporte de passageiros.

A conclusão do projecto de ampliação e modernização do Porto de Nacala assume-se como de capital importância e ajusta-se ao novo contexto de gestão do sistema portuário de padrões de eficiência mundiais. O Malawi e a Zâmbia, a par de outros países da região, são clientes prioritários e estratégicos deste Porto.

De igual modo, a Linha de Machipanda abre uma nova era na mobilidade de pessoas e bens no Corredor da Beira, maioritariamente dominado pela carga rodoviária numa proporção de cerca de 90%. Aliás, a retoma do comboio de passageiros naquela Linha, 26 anos depois, é prova do nosso cometimento.

A Linha de Machipanda está preparada para todo o tipo de carga, mas o destaque vai para os combustíveis, fertilizantes, minérios, trigo, arroz, açúcar, entre outros produtos alimentares, mas também eletrodomésticos, maquinaria e outros produtos que interessam os agentes económicos de Moçambique e Zimbabwe.

A conclusão da primeira fase da duplicação e aumento da capacidade da Linha de Ressano Garcia veio acrescentar a capacidade da nossa empresa em responder à demanda a que o sistema ferro-portuário Sul tem sido submetido, nos últimos anos, sobretudo pelos países vizinhos, principalmente a África do Sul.

Avaliadas em cerca de 98 milhões de dólares norte-americanos, estas obras estão enquadradas no Plano Estratégico da Empresa e visam permitir o aumento do volume de carga no sistema ferroviário da região Sul e a melhoria da qualidade de serviço prestado aos passageiros.

Com este investimento, a Linha de Ressano Garcia passou a ter uma capacidade de transporte situada em cerca de 33 milhões

de toneladas por ano, o equivalente a 100% da carga manuseada nos portos de Maputo e Matola, em 2023.

Neste âmbito temos a sublinhar o alinhamento que temos com os operadores portuários (MPDC e TCM) cujo trabalho conjunto muito beneficia as estratégias de investimentos em equipamentos modernos de transporte e de descarga de minérios.

Do lado do CFM, conforme afirmei acima, temos estado focados em reforçar o material circulante, nomeadamente Locomotivas, Vagões, sobretudo para a Linha Férrea de Ressano Garcia. Ao todo são 70 milhões de dólares mobilizados pela nossa Empresa para financiar a compra deste material circulante. O negócio inclui a aquisição de 10 Locomotivas diesel-elétricas de 3000/3300 cavalos, 300 vagões e 120 contentores-cisterna, para além de um programa de manutenção de 3 anos para as Locomotivas adquiridas e formação do pessoal.

Vemos com entusiasmo o futuro do CFM na sua actuação logística de transporte de passageiros e cargas, cada vez mais robusta, quer em recursos humanos, financeiros, equipamentos e outros, que nos permitem repaginar a Empresa e devolver-lhe a importância e relevância estratégicas, o seu fulcral papel motor na economia, a sua função social indispensável e o facto de ser um instrumento público de desenvolvimento.

Este é o nosso compromisso e esta é a nossa determinação. Queremos ser mais do que uma solução logística, de que temos um legado de 130 anos, que celebraremos ao longo do ano de 2025, mas também uma empresa determinante no presente e futuro de Moçambique.#

*Agostinho Francisco Langa Júnior
Presidente do Conselho de Administração*

the neighbouring countries, particularly South Africa.

Budgeted at around 98 million US dollars, these jobs form part of the company's Strategic Plan, and seek to allow an increase in the volume of cargo handled in the southern rail system and improvements in the quality of service offered to passengers.

With this investment, the Ressano Garcia line has increased its transport capacity to about 33 million tonnes a year, equivalent to 100% of the cargo handled in Maputo and Matola ports in 2023.

In this context, we should stress our alignment with the port operators (MPDC and TCM). The joint work greatly benefits the strategies of investment in modern transport and mineral unloading equipment.

On CFM's side, as I stated above, we have been focused on strengthening our rolling stock, namely locomotives and wagons, particularly for the Ressano Garcia line. In all, our company has mobilised 70 million dollars to finance the purchase of this rolling stock. The deal includes the acquisition of ten 3000/3300 horsepower diesel-electric locomotives, 300 wagons and 120 container tankers, as well as a three year maintenance programme for the locomotives acquired, and staff training.

We see with enthusiasm the future of CFM in its logistical role of transporting passengers and cargo, ever more robust in human and financial resources and equipment, which allows us to repaginate the Company and return to it its strategic importance and relevance, its fulcral role as an engine of the economy, its indispensable social function, and the fact that it is a public development instrument.

This is our commitment, and this is our determination. We want to be more than a logistical solution, for which we have a legacy of 130 years, which we shall celebrate throughout 2025, but also a determinant company in the present and future of Mozambique.#

*Agostinho Francisco Langa Júnior
Chairperson of The Board of Directors*

CARTA DO DIRECTOR*Letter from The Director*

"Ao folhear as páginas desta edição, o estimado leitor terá a oportunidade de, não só acompanhar as realizações do CFM, mas também, a forma de governação corporativa na Empresa, a sua visão e, sobretudo, o impacto que produz no desenvolvimento económico e social dos moçambicanos"

Estimado leitor!

→ A presente edição da revista XITIME-LA tem a particularidade de coincidir com as actividades das comemorações dos 130 anos do CFM, que serão celebrados no dia 8 de Julho de 2025. Revisitando a nossa caminhada notamos, com muita satisfação e regozijo, a determinação dos Gestores e de toda a massa laborar desta centenária Empresa, num mercado competitivo e globalizado.

Ao folhear as páginas desta edição, o estimado leitor terá a oportunidade de, não só acompanhar as realizações do CFM nos últimos tempos (devidamente resumidas pelo Presidente do Conselho de Administração na carta que abre esta edição), mas também, a forma de governação corporativa na Empresa, a sua visão e, sobretudo, o impacto que o CFM produz no desenvolvimento económico e social dos moçambicanos e, de forma extensiva, da região Austral de África.

Desenvolver um sistema ferro-portuário moderno, eficiente, competitivo e orienta-

On turning the pages of this edition, the reader will have the opportunity to accompany the recent achievements of CFM, as well as the form of corporate governance in the Company, its vision and, above all, the impact that CFM has on the economic and social development of Mozambicans

do ao mercado é a missão do CFM que se torna, a cada dia, uma empresa de referência e a melhor opção logística, pela qualidade dos seus serviços e relacionamento.

Apraz-nos avaliar o ambiente doméstico e externo para melhor tirar ilações sobre o contexto operacional do CFM no qual, mais do que enfrentar desafios, nascem oportunidades para o fortalecimento da Empresa e alimentação da esperança dos trabalhadores e de todos, como uma nação. Como se sabe, esta Empresa está presente em todo território nacional, pelo que, os efeitos negativos das mudanças climáticas, ataques terroristas nalguns distritos da província de Cabo Delgado e, muito recentemente, as paralisações das actividades públicas e privadas resultantes das manifestações pós-eleitorais, impactam as actividades dos CFM a nível doméstico e regional. E a nível internacional, os efeitos da guerra no médio oriente e a prevalência da guerra entre a Rússia e a Ucrânia têm impacto na economia global na qual o CFM não constitui uma ilha imune.

Contudo, apesar desses constrangimentos e tendo em conta a localização geoestratégica de Moçambique, o CFM mantém-se firme com novos investimentos visando concretizar a excelente oportunidade de liderar o sector ferro-portuário ao nível da região, procurando, para além das áreas tradicionais de transporte de pessoas e bens, ser a base logística da região através das infra-estruturas e equipamentos com destaque para os Portos de Maputo, Beira, Nacala e Pemba e nas linhas férreas de Machipanda, Sena e Ressano Garcia.

A internacionalização do CFM já é uma realidade como se pode testemunhar através dos acordos assinados com E-Eswatini para a exploração da Linha Ressano Garcia e acordo tripartido para exploração da Linha de Nacala entre Moçambique, Malawi e Zâmbia, num acto que foi testemunhado pelos Chefes de Estado destas três nações.. Os comboios de passageiros continuam a constituir prioridade do CFM como uma componente de Responsabilidade Social que tem permitido a circulação de pessoas com custos mais acessíveis em todas linhas. Nesta perspectiva, o CFM tem estado a adquirir carruagens para o transporte de passageiros, para além da reabertura das linhas outrora encerradas como é o caso do Ramal Dona Ana-Vila Nova da Fronteira, bem como a Linha de Machipanda a Linha de Nacala que há trinta e dois anos esteve encerrada. Nesta linha o comboio de passageiros voltou a estabelecer ligação entre o distrito de Nacala e resto da nortenha província de Nampula, completando, assim, o serviço ao passageiro ao longo do corredor Nacala/Nampula/ Lichinga/Cuamba.

Por isso, através da presente edição da Revista XITIMELA, convidamos o estimado leitor a acompanhar as realizações desta Empresa Pública da qual o Povo Moçambicano encontra razões para se orgulhar no contexto do desenvolvimento e sustentabilidade desta Empresa onde a sociedade, a história, o desporto e a cultura também fazem parte.

Juntos rumo aos 130 anos dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique! #

Dear reader!

→The current edition of XITIMELA magazine coincides with the commemorations of the 130th anniversary of CFM, which will be celebrated on 8 July 2025. Revisiting our journey, we note, with great satisfaction and rejoicing, the determination of the managers and the entire workforce of CFM to operate in a competitive and globalized market.

On turning the pages of this edition, the reader will have the opportunity to accompany the recent achievements of CFM (duly summarized by the Chairperson of the Board of Directors in the letter that opens this edition), as well as the form of corporate governance in the Company, its vision and, above all, the impact that CFM has on the economic and social development of Mozambicans and, by extension, of southern Africa.

Developing a modern, efficient, competitive and market-oriented rail and port system is the mission of CFM which is, day by day, becoming a reference company and the best logistical option, because of its services.

We are pleased to assess the domestic and external environment to better draw conclusions about the operational context of CFM in which, rather than facing challenges, opportunities are born for strengthening the company and nourishing the hope of the workers and of everybody, as a nation.

As is known, this company is present in the entire national territory and thus the negative effects of climate change, terrorist attacks in some districts of Cabo Delgado province and, very recently, the paralysis of public and private activity resulting from the post-election unrest, are impacting CFM's activities at domestic and regional level. And internationally, the effects of war in the Middle East, and the continuing war between Russia and Ukraine are having an impact on the global economy in which CFM is not an isolated island.

However, despite these constraints and bearing in mind the geostrategic location of Mozambique, CFM is undertaking investments to seize the excellent opportunity to lead the rail and port sector in the region, seeking to expand beyond the traditional areas of transporting people and goods, and to become the logistical base of the region through the infrastructures and equipment notably for the ports of Maputo, Beira, Nacala and Pemba and on the Machipanda, Sena and Ressano Garcia rail lines.

The internationalization of CFM is now a reality as can be seen through the agreements signed with Eswatini for the use of the Ressano Garcia line and the tripartite agreement on the use of the Nacala line between Mozambique, Malawi and Zâmbia, at ceremony that was witnessed by the heads of state of these three nations.

Passenger trains remain a priority for CFM as a component of Social Responsibility which has allowed the movement of people at more accessible costs on all the lines. CFM has been acquiring carriages for passenger transport and rehabilitating lines that had been closed such as the Dona Ana-Vila Nova da Fronteira branch line. Passenger trains have now re-established the link between Nacala district and the rest of the northern province of Nampula, thus completing the passenger service along the Nacala/Nampula/ Lichinga/Cuamba corridor.

Hence, through the present edition of XITIMELA magazine, we invite our readers to follow the achievements of this public company, of which the Mozambican people can be proud, and in which society, history, sport and culture all meet.

Let us advance together to the 130th anniversary of the Ports and Railways of Mozambique! #



Desempenho económico-financeiro

CFM cresce

Economic and financial performance

CFM grew

→ A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) registou, durante o exercício económico de 2023, um resultado positivo, antes dos impostos, na ordem de 4 801,8 milhões de meticaís contra 9 191,21 milhões de meticaís orçamentados, representando uma execução de 48 por cento e um crescimento de 18 por cento, comparativamente a igual período de 2022. Na avaliação do Conselho de Administração do CFM, o desempenho económico-financeiro respeitante ao último exercício económico (2023) foi positivo, não obstante as intempéries, em particular a passagem

do ciclone Freddy, que assolou com grande intensidade a zona centro do país, tendo impactado negativamente no transporte ferroviário e no manuseamento portuário de mercadorias e passageiros.

Na região Centro, o ciclone esteve na origem da paralisação das operações nos Terminais de Petróleo da Beira, de carvão (TCC8) e dos serviços marítimos por um período de dez dias durante o mês de Março. Por outro lado, as operações ferroviárias ficaram afectadas com a paralisação da Linha de Sena durante 35 dias, facto que condicionou o tráfego de carvão e seu

→ The company Ports and Railways of Mozambique (CFM) registered, during the 2023 financial year, a positive pre-tax result, of about 4,801.8 million meticaís compared with the 9,191.21 million meticaís budgeted, representing an execution of 48 per cent and a growth of 18 per cent, compared with the same period of 2022. In the assessment of the CFM Board of Directors, the economic and financial performance in the last financial year (2023) was positive, despite climatic events, notably the passage of cyclone Freddy, which hit with great intensity the central



manuseamento no Terminal de Carvão da Beira e que gerou prejuízos de tráfego de cerca de 506 milhões de meticais, sem incluir as infra-estruturas.

A região Sul, as inundações contribuíram para a ocorrência de descarrilamentos na Linha de Ressano Garcia e na Linha de Goba com impacto negativo no desempenho ferroviário do primeiro semestre de 2023, o que gerou prejuízos avultados avaliados em 1,9 mil milhões de meticais, de carga não transportada, sem incluir as infra-estruturas severamente danificadas. Não obstante, os factores negativos arrolados relativamente ao ano 2023, no sistema ferro-portuário, durante o período de Janeiro a Dezembro de 2024, foram transportadas 27,34 milhões de toneladas líquidas, contra 34,55 milhões de toneladas líquidas planeadas, representando uma execução de 79 por cento e um crescimento de 3% relativamente ao período homólogo de 2023. Durante o período em referência, nas linhas operadas pelo CFM, foram transportadas 12,87 milhões de toneladas líquidas

region of the country, with a negative impact on rail transport and the port handling of merchandise and passengers.

In the central region, the cyclone paralyzed the operations of the Beira oil and coal terminals (TCC8) and the maritime services for a period of ten days in March. Furthermore, rail operations were affected with the paralysis of the Sena Line for 35 days. This limited coal traffic and its handling in the Beira Coal Terminal, causing traffic losses of about 506 million meticais, not including the infrastructures. In the southern region, flooding contributed to derailments on the Ressano Garcia Line and the Goba Line, with a negative impact on rail performance in the first half of 2023, which caused losses estimated at 1.9 billion meticais from cargo not carried, without including the severely damaged infrastructures.

Despite the above-mentioned negative factors concerning 2023, 27.34 million net tonnes were carried on the rail and port system in the January-December period

(2024), compared with 34.55 million net tonnes planned, representing an execution of 79 per cent and a growth of 3 per cent in comparison with the same period in 2023. During this period, 12.87 million net tonnes were carried on the lines operated by CFM, in comparison with the 15.34 million planned, which was 84 per cent of the planned figure. There was no great change from the same period in 2022 when 12.39 million net tonnes were transported.

As for passenger transport, 7,130,097 people were carried, compared with 6,970,527 planned, which means that 102 per cent of the planned figure was carried, which was a growth of 2 per cent when compared with the previous year. The company notes that these indicators result from the full operation of the railcars that were inaugurated in August 2022, increasing passenger transport capacity in the southern and central regions. The port area, from the overall point of view, recorded a level of 95 per cent of the plan and an increase of 5 per cent on the

contra 15,34 milhões planificadas, o que corresponde a uma realização de 84 por cento em relação ao plano, sendo que não houve variação significativa comparativamente a igual período do ano transacto onde foram transportadas 12.39 milhões de toneladas líquidas.

Em termos de transporte de passageiros, foram transportadas 7 130 097 pessoas contra 6 970 527 do plano, o que corresponde a uma realização de 102 por cento e a um crescimento de 2 por cento quando comparado ao ano anterior.

A empresa refere que estes indicadores resultam dos investimentos feitos nas Linhas de Ressano Garcia e Machipanda que impactaram positivamente na capacidade de transporte de passageiros e introdução de novas rotas na região Centro do País.

A área portuária, sob ponto de vista global, registou um nível de 95 por cento do plano e um incremento de 5 por cento em relação à realização do período anterior, ao manusear 66,46 milhões de toneladas métricas (mtm), contra 63,36 mtm registadas no igual período de 2023.

Relativamente aos terminais portuários sob gestão do CFM, foram manuseadas durante este período, cerca de 13,17 mtm contra 12,27 mtm manuseadas em 2023, o que representa um incremento na ordem de sete por cento, comparativamente a 2023.

Resposta aos desafios conjunturais

Apesar dos factores negativos que caracterizam os primeiros meses do ano de 2023 (ciclones, incidentes ferroviários como descarrilamentos, fraca oferta da carga ferroviária, e o conflito geopolítico entre a Rússia e Ucrânia, que tem grande influência nas commodities), o Conselho de Administração dos CFM garante que tem estado a empreender esforço na renovação e revitalização dos seus activos por forma a ter mais eficiência operacional e maior e melhor capacidade de produção.

É neste contexto que durante o período em referência, a empresa investiu 8 747,65 milhões de meticais em projectos ferro-

-portuários. Referindo-se ao desempenho alcançado no ano passado, o Conselho de Administração aponta que o mesmo é resultado da entrega abnegada e do comprometimento incondicional dos seus colaboradores.

Garante, entretanto, que mesmo com todos os desafios e adversidades que caracterizaram a operação ferro-portuária, continuará a trabalhar arduamente para que se possa ultrapassar os actuais resultados, sendo que o Plano de Actividades e Orçamento para 2024, espelha o comprometimento de alcance de níveis produção e de resultados jamais vistos ao contemplar não só o plano de recuperação das cargas não transportadas durante o período que as intempéries assolaram o país, bem como a utilização plena das infra-estruturas recém reabilitadas para o incremento de volumes a serem demandados, com particular enfoque para as linhas férreas de Ressano Garcia e Machipanda.

previous year. 66.46 million metric tonnes (mtm) were handled, compared with 36.36 mtm handled in the same period of 2023. Regarding the port terminals under CFM management, in this period they handled 12.27 mtm compared with 13.21 mtm handled in 2022, which was a decline of about seven per cent, resulting from the above-mentioned phenomena, particularly cyclone Freddy.

Response to conjunctural challenges

Despite the negative factors that characterized the first months of 2023 (cyclones, railway accidents such as derailments, poor offer of rail cargo, and the conflict between Russia and Ukraine, which has a great influence on commodities) the CFM Board of Directors guarantees that it has been making efforts to renew and revitalize its assets in



O Conselho de Administração refere ainda que, em face dos desafios impostos pela conjuntura económica interna e internacional, continuará focada para a resposta positiva e inequívoca às orientações do Governo no sector, quer através do Plano Económico-Social (PES) para o ano 2023, ou pelo Plano Quinquenal do Governo 2020-2024: “A componente social, que tem sido apanágio incontornável da nossa existência e fundamento da nossa relevância na promoção de um serviço público de transporte ferroviário de passageiros, com segurança e qualidade, teve e continuará a ter a devida proeminência na garantia da continuidade do transporte ferroviário de passageiros urbano e de longo curso, garantindo alcançar esse objectivo com incremento de meios novos, com o investimento de 90 carruagens, incluindo cinco automotoras provenientes da Índia”, considera o Conselho de Administração dos CFM.#

order to ensure more operational efficiency and greater and better production capacity. It is in this context that, during the period in question, the company invested 8,747,65 million meticais in rail and port projects. Referring to the performance achieved last year, the Board of Directors said that it results from the selfless commitment of the company's workers.

But it guarantees that, even with all the challenges and adversities that characterize rail and port operations, it will continue to work hard to surpass the current results. The Plan of Activities and Budget for 2024 reflect the undertaking to achieve levels of production and results never before seen, in considering not only the plan to recover the cargoes not carried in the period when bad weather struck the country, but also the full use of the recently rehabilitated infrastructures to increase the

volumes demanded, particularly for the Ressano Garcia and Machipanda rail lines. The Board of Directors also says that, faced with the challenges imposed by the internal and international economic conjuncture, it will remain focused on the positive and unequivocal response to the guidelines of the Government in the sector, through the Economic and Social Plan (PES) for 2023, or the Government Five Year Plan for 2020-2024: “The social component which has been basic for our relevance in promoting a rail passenger transport public service, with safety and quality, had and will continue to have due prominence in guaranteeing the continuity of urban and long distance passenger rail transport, ensuring that it achieves this goal with an increase in new resources, with the investment in 90 carriages, including five railcars from India”, considers the CFM Board of Directors.#



Investidos mais de 900 milhões de dólares americanos
em infra-estruturas e equipamentos

130 Anos do CFM - CFM pretende ser a base logística da África Austral

More than 900 million US dollars invested in
infrastructures and equipment

*130 Years of CFM - CFM intends to be the
logistical base of southern Africa*



Moçambique, com as infra-estruturas ferro-portuárias que possui, tem uma excelente oportunidade para liderar o sector ferro-portuário ao nível da região austral de África, considera o Presidente do Conselho de Administração (PCA) da empresa Portos e Caminho de Ferro de Moçambique (CFM), Eng. Agostinho Langa Júnior: “podemos e devemos ser a base logística da região”. A empresa investiu 910,3 milhões de dólares americanos em infra-estruturas e equipamentos, no desenvolvimento dos portos de Maputo, Beira, Nacala e Pemba e das linhas de Machipanda, Sena e Ressano Garcia.

→ Estes investimentos têm como objectivo dar uma melhor resposta à demanda crescente, sobretudo dos exportadores de minérios. Nos últimos anos, o sistema ferro-portuário moçambicano tem sido sujeito a uma enorme procura, sobretudo dos países vizinhos, nomeadamente África do Sul, Eswatini, Zimbabwe, Malawi e Zâmbia, segundo o Eng. Agostinho Langa Júnior,

Mozambique, with the rail and port infrastructures that it possesses, has an excellent opportunity to lead the rail and port sector in southern Africa, according to the Chairperson of the Board of Directors (PCA) of the company Ports and Railways of Mozambique (CFM), Eng. Agostinho Langa Júnior: “we can and we should be the logistical base of the region”. The company invested 910.3 million US dollars in infrastructures and equipment, in developing the ports of Maputo, Beira, Nacala and Pemba and the Machipanda, Sena and Ressano Garcia lines.

→ The purpose of these investments has been to give a better response to a growing demand particularly from mineral exporters. In recent years, the Mozambican rail and port system has been subject to enormous demands, particularly from the neighbouring countries, namely South Africa, Eswatini, Zimbabwe, Malawi and Zambia, according to Eng. Agostinho

Langa Júnior, PCA of CFM, speaking at the ceremony where an addendum was signed to the Maputo Port Concession agreement in favour of the Maputo Port Development Company (MPDC).

“This is why, in compliance with its role of stimulating the sector to make it modern, efficient, competitive and market-oriented, CFM has invested, over the last five years, more than 910.3 million dollars in infrastructures and equipment, in alignment with the development of the ports of Maputo, Beira, Nacala and Pemba; the Machipanda, Sena and Ressano Garcia rail lines, and various rail and port equipment”, he said.

The investments in the southern rail system, the CFM chairperson added, seek to increase the capacity of the Ressano Garcia line, from 13.0 to 24.0 million tonnes/year, and to double the line. The first phase, covering 42 km, has already been completed and cost 80 million dollars from the company's own funds.



PCA do CFM, na cerimónia da assinatura da adenda ao acordo de Concessão do Porto de Maputo a favor da Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC). “É por isso que, no cumprimento do seu papel de dinamização do sector para torná-lo moderno, eficiente, competitivo e orientado ao mercado, o CFM investiu, nos últimos cinco anos, mais de 910,3 milhões de dólares em infra-estruturas e equipamentos, em alinhamento com o desenvolvimento dos Portos de Maputo, Beira, Nacala e Pemba; das Linhas de Machipanda, Sena e Ressano Garcia, e diversos equipamentos ferro-portuários”, sustentou. Os investimentos realizados no sistema ferroviário Sul, acrescentou, o PCA dos CFM, visam aumentar a capacidade da Linha de Ressano Garcia, de 13,0 para 24,0 milhões de tons/ano, duplicar a Linha, cuja primeira fase, numa extensão de 42 km, já foi concluída e custou 80 milhões de dólares de fundos próprios da empresa.

Igualmente, com fundos próprios, o CFM adquiriu seis locomotivas, orçadas em 23,6

milhões de dólares americanos; 350 vagões, do tipo plataforma no valor de 24,3 milhões de dólares, e 120 *tanktainers*, estimados em 3,6 milhões de dólares americanos, totalizando 131,5 milhões de dólares americanos investidos.

Ainda no mesmo âmbito, o PCA do CFM considerou: “estamos a adquirir material circulante para a Linha de Ressano Garcia que consiste em 10 locomotivas e 420 vagões, dos quais, 300 são de bordas altas, para o transporte de minerais, e 120 *tanktainers* para combustíveis, num custo total de 68,4 milhões de dólares americanos”.

O PCA do CFM realçou ainda que os investimentos a médio/longo prazo enquadram-se nas estratégias conjuntas com a MPDC tendo em vista uma melhor resposta à demanda crescente, sobretudo dos exportadores de minérios.#

Also with its own funds, CFM acquired six locomotives, budgeted at 23.6 million US dollars; 350 platform wagons costing 24.3 million dollars, and 120 tanktainers, budgeted at 3.6 million dollars, coming to a total of 131.5 million dollars invested.

Langa Junior added “we are acquiring rolling stock for the Ressano Garcia line, consisting of 10 locomotives and 420 wagons, of which 300 are for the transport of minerals, and 120 tanktainers for fuel, at a total cost of 68.4 million US dollars”.

He also stressed that the medium/long term investments are part of joint strategies with the MPDC in order to provide a better response to the growing demand, particularly from mineral exporters.#



Linha de Ressano Garcia e Estação Central

Ressano Garcia Line and Central Station



A duplicação e aumento da capacidade da linha férrea de Ressano Garcia, que liga Moçambique a África do Sul, e a ampliação do terminal ferroviário de passageiros da Estação Central de Maputo, “são motivo de júbilo e de sentimento de satisfação e realização”, afirmou o Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, na celebração deste marco e a inauguração destas infra-estruturas.

➔O evento, de 8 de Julho de 2024, ficou registado nos anais da história da empresa CFM e de Moçambique, porque marcou a materialização de um sonho de várias gerações de moçambicanos, contados a partir do século XIX, de tornar efectiva a linha férrea de Ressano Garcia, o caminho do progresso e do desenvolvimento do nosso país, assim como da região da África Austral.

O Presidente da República não escondeu o seu sentimento de satisfação e de sentimento de realização por mais uma obra, que vem consolidar a vantagem competitiva de Moçambique, conferida no património económico competitivo reflectido nos complexos ferro-portuário nacionais. “A evolução deste sector é reveladora da nossa

história mult centenária, e, em particular, a linha férrea que liga Moçambique a África do Sul”, disse o Presidente Nyusi, tendo, de seguida, saudado vivamente os trabalhadores e gestores da empresa CFM, tanto os que estão no activo, assim como os pioneiros que marcaram o dealbar da construção de infra-estruturas que viriam a marcar a economia da África Austral.

O Presidente da República sublinhou ainda que o CFM, desde os tempos de Transval e da ex-cidade de Lourenço Marques, actual Maputo, tem vindo a marcar a economia da África Austral, e servido de sector importante na balança de pagamentos de Moçambique. A par desta realidade, ao longo dos 129 anos de existência, cuja efe-

Doubling the track and increasing the capacity of the Ressano Garcia railway, which links Mozambique to South Africa, and the expansion of the passenger terminal at Maputo Central Station “are a reason for joy and a sense of satisfaction and achievement”, declared Presidente Filipe Nyusi, in the celebration of this brand and the inauguration of these infrastructures.

➔The event, on 8 July 2024, was recorded in the annals of the history of the company CFM and of Mozambique, because it marked the achievement of a dream of several generations of Mozambicans, as from the 19th century, to make the Ressano Garcia railway effective, as the path of progress and development of our country and of the southern African region.

President Nyusi did not hide his satisfaction and sense of achievement of one more job that will consolidate the competitive

méri-de foi caracterizada pela inauguração da linha férrea duplicada de Ressano Garcia e do novo terminal ferroviário de passageiros da Estação Central de Maputo, a empresa destacou-se também pela criação e florescimento de zonas urbanas ao longo de todo o país, cimentando valor de cidadania e do desporto.

Estas acções, de acordo com o Chede de Estado, tiveram sempre um impacto social forte, incluindo o seu papel de despertador da consciência política durante a época do recrudescimento dos movimentos de libertação do continente africano. Com efeito, o Presidente Nyusi homenageou o povo moçambicano pelo facto de, desde os primórdios do século XIX, ter vindo a contribuir para justificar a viabilidade dos investimentos na linha férrea e no porto de Maputo.

Na sequência, enalteceu a liderança do Ministério dos Transportes e Comunicações, por saber capitalizar as oportunidades dadas pela procura crescente dos serviços ferro-portuários pela África do Sul e pelo crescimento industrial das cidades de Maputo e Matola. Daí que, “falar da linha de Ressano Garcia é evocar o percurso multiseccular do nosso país, é falar da nossa economia, do nosso património, da nossa cultura e do nosso desporto”, enfatizou o Estadista moçambicano.

advantage of Mozambique, reflected in the national rail and port complexes. “The evolution of this sector reveals our history of hundreds of years, particularly of the railway that connects Mozambique to South Africa”, said President Nyusi. He then warmly praised the workers and managers of CFM, both those who are still active, and the pioneers who marked the dawn of the building of infrastructures that would mark the economy of southern Africa.

The President also stressed that CFM, since the days of the Transvaal and the former city of Lourenço Marques, today’s Maputo, has been marking the economy of southern Africa, and has served as an important sector in the Mozambican balance of payments. Alongside this reality, during its 129 years of existence, an anniversary that was marked by the inauguration of the doubled Ressano Garcia railway and of the new rail passenger terminal in Maputo Central Station, the company has also stood out for the creation and flourishing of urban areas through-

out the country, cementing the values of citizenship and of sport.

These actions, according to Nyusi, always had a strong social impact, including their role in awakening political awareness during the epoch of the rise of the liberation movements on the African continent. Indeed, President Nyusi paid tribute to the Mozambican people, because, since the early 19th century they have been contributing to justify the viability of investments in the Maputo railway and port.

He then praised the leadership of the Ministry of Transport and Communications for knowing how to capitalise on the opportunities given by the growing demand for rail and port services by South Africa and by the industrial growth of Maputo and Matola cities. Hence “to talk about the Ressano Garcia line is to evoke the journey of our country over centuries. It is to speak about our economy, our assets, our culture and our sport”, stressed Nyusi.



A caminho dos 130 anos do CFM

A assinatura do acordo geral de paz de Roma, em 1992, e o processo de reconstrução nacional, permitiram o renascimento vital do CFM. “Hoje, o sector abre-se à iniciativa privada, fruto de um profundo programa de reestruturação, com uma componente sócio profissional significativa”, enalteceu.

“Por estas razões todas, quero saudar, de forma singular, os Caminhos de Ferro de Moçambique pelos seus 129 anos, fazendo assim, um sinal e uma ponte para a celebração dos 130 anos em 2025”, anunciou o Presidente Nyusi, acrescentando que, “hoje estamos a testemunhar a conclusão das obras da duplicação da linha férrea de Ressano Garcia e, sobretudo, a celebrar o presente com uma visão do futuro que pretende posicionar e consolidar Moçambique como corredor privilegiado na logística, em razão da sua localização geoestratégica”.

Realizações no sector ferro-portuário

O Presidente Nyusi recordou que o programa quinquenal do Governo, 2020-2024, prioriza investimentos em infra-estruturas, com realce no sector do transporte ferro-portuário. A título de exemplo, o Estadista moçambicano elencou a conclusão das obras de reabilitação, expansão e modernização do Porto de Nacala, na província de Nampula, que colocou esta infra-estrutura no mapa universal; a modernização, ampliação e equipamento com tecnologia de ponta do Porto de Maputo, que já se tornou uma referência internacional pela sua localização e grande desempenho; o incremento da capacidade de armazenamento de vagões e a dragagem do Porto da Beira, bem como a reabilitação e modernização da linha de Machipanda, importante via que liga Moçambique, através do porto da Beira ao Zimbabwe.

Ainda no campo das realizações, o Chefe de Estado destacou a reabilitação da linha férrea Dona Ana – Vila Nova, que liga ao Malawi, e para constar, a duplicação e aumento da capacidade da linha férrea de Ressano

Garcia e de ampliação do Terminal Ferroviário de Passageiros da Estação Central de Maputo. “A nossa meta, através da empresa pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, consiste no aumento da carga manuseada nas nossas infra-estruturas de transporte. Das 48 milhões de toneladas que eram manuseadas em 2019, o volume vai passar para 83 milhões de toneladas até ao final deste ano”, disse o Chefe de Estado.

Towards CFM's 130th anniversary

The signing of the General Peace Agreement in Rome, in 1992, and the process of national reconstruction allowed the vital rebirth of CFM. “Today, the sector is open to private initiative, fruit of a far-reaching restructuring programme, with a significant socio-professional component”, he stressed.

“For all these reasons, I would like to praise Mozambique Railways for its 129 years, thus giving a signal for the celebration of the 130th anniversary in 2025”, announced President Nyusi, adding that “today we are witnessing the conclusion of the work of doubling the Ressano Garcia railway, and, above all, celebrating the present with a vision of the future which intends to position and consolidate Mozambique as a privileged corridor in logistics, due to its geo-strategic location”.

Achievements in the rail and port sector

President Nyusi recalled that the Government's five year programme for 2020-2024 prioritises investments in infrastructures, particularly in the rail and port transport sector. By way of example, Nyusi pointed to the conclusion of the rehabilitation, expansion and moderni-

Esta evolução, de acordo com o Presidente da República, pressupõe a modernização que induz a eficiência profissional em todos os serviços portuários, incluindo as Alfândegas, o que vai contribuir na melhoria da competitividade de Moçambique na integração económica da região da África Austral, propiciando, desse modo, a alavancagem para tirar partido do seu potencial económico no mercado global.

sation of the Port of Nacala, in Nampula province, which put this infrastructure on the universal map; the modernisation, expansion and installation of state of the art technology in Maputo Port, which has made it an international reference point for its location and performance; the increased storage capacity of wagons and the dredging of the Port of Beira, as well as the rehabilitation and modernisation of the Machipanda line, which links Beira to Zimbabwe.

Also in the area of achievements, Nyusi stressed the rehabilitation of the Dona Ana – Vila Nova branch line to Malawi, and the duplication and increased capacity of the Ressano Garcia line and the expansion of the Passenger Terminal at Maputo Central Station. “Our target, through the public company Ports and Railways of Mozambique, is to increase the quantity of cargo handled by our transport infrastructures. From the 48 million tonnes handled in 2019, the volume will rise to 83 million tonnes by the end of this year”, said the President.

This evolution, according to Nyusi, presupposes modernisation that induces professional efficiency in all port services, including customs, which will contribute to improving the competitiveness of Mozambique in the economic integration of the southern African region.

“a decisão de ampliação do terminal de passageiros permite o aumento da capacidade de 25 mil para 75 mil passageiros por dia”

Investimentos com recursos do CFM

O Chefe de Estado moçambicano anunciou ainda que as infra-estruturas que acabava de inaugurar custaram cerca de 90 milhões de dólares americanos, financiados pela própria empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, com fundos próprios. Por um lado, congratulou-se: “celebramos a qualidade da gestão da empresa”, que “acresce a responsabilidade do cumprimento do plano de manutenções, numa clara evolução que possibilita a recuperação do investimento em tempo oportuno”.

Com este projecto, asseverou, a linha férrea de Ressano Garcia irá responder à demanda que o sistema ferro-portuário moçambicano tem sido sujeito nos últimos anos, sobretudo, dos países vizinhos, com destaque para África de Sul. Deste modo, “é expectável que o aumento da capacidade de manuseamento da linha de Ressano Garcia venha reduzir o tráfego da estrada nacional número 4, particularmente, de camiões do transporte de minérios da África do Sul para os mercados internacionais, por via do porto de Maputo”.

A Linha de Ressano Garcia, assinalou o Chefe de Estado, ganha ainda uma grande importância pela ligação com a África de Sul, um país que ocupa um papel de relevo no comércio externo de Moçambique, o qual, se posiciona em terceiro lugar como destino das nossas exportações e, em primeiro lugar, como origem das nossas importações.

Adicionalmente, referiu o Presidente Nyusi: “saudamos a decisão de ampliação do terminal de passageiros pelo facto de permitir o aumento da capacidade de 25 mil passageiros para 75 mil passageiros por dia, triplicando, assim, a sua capacidade actual”.



“the decision to expand the passenger terminal will allow an increase in capacity from 25,000 to 75,000 passengers a day”

Investments with CFM's own resources

The Mozambican President also announced that the infrastructures he had just inaugurated cost about 90 million US dollars, financed by CFM itself, with its own funds. “We are celebrating the quality of the company's management”, which, he said, “adds the responsibility of compliance with the maintenance plan, in a clear evolution which makes it possible to recover the investment in an opportune time”.

With this project, he added, the Ressano Garcia railway will respond to the demand placed upon the Mozambican port and rail system in recent years, particularly from the neighbouring countries, notably South Africa. Thus “it is to be ex-

pected that the increased handling capacity of the Ressano Garcia line will reduce the traffic along National Highway No. 4, particularly the traffic of trucks carrying minerals from South Africa to international markets, via the port of Maputo”.

The Ressano Garcia line, the President stressed, is also of great importance because of the link to South Africa, a country which occupies a significant role in Mozambique's foreign trade. It is the third most important destination for Mozambican exports, and it is in first place as the origin of our imports.

In addition, said Nyusi “we praise the decision to expand the passenger terminal because it will allow an increase in capacity from 25,000 to 75,000 passengers a day, thus tripling its current capacity”.

Balança comercial entre Moçambique e África do Sul

Neste capítulo, o Presidente Nyusi fez saber que a balança comercial do período 2018-2023 apresenta valores acumulados de exportações na ordem de 5,4 mil milhões de dólares americanos e de importações, 12 mil milhões de dólares americanos. Este cenário corresponde a um défice no comércio bilateral de bens de 6,6 mil milhões de dólares americanos.

Por isso, “pretendemos consolidar a nossa relevância logística, económica, tecnológica e financeira. Para isso, a CFM deve continuar a traçar o nosso futuro e a dar continuidade à sua robustez financeira e económica por forma a continuar a fomentar o desenvolvimento de Moçambique e da região da África Austral”.

Aliás, acrescentou, “notamos com determinado orgulho que nos últimos cinco anos, a empresa investiu com fundos próprios, mais de 600 milhões de dólares americanos em infra-estruturas, equipamentos, recursos humanos, incluindo nos projectos da duplicação e Aumento da Capacidade da Linha Férrea de Ressano Garcia e de Ampliação do Terminal Ferroviário de Passageiros da Estação Central de Maputo, ora inaugurados”.

Este é um sinal inequívoco da capacidade de geração de fundos financeiros, a partir das suas operações correntes e que sustentem o auto-financiamento. Na mesma senda, e tendo em atenção os parceiros e as parcerias público-privadas, somos de louvar o alinhamento estratégico que o CFM tem estado a cultivar, com as concessionárias, para que haja uma complementa-

ridade plena entre a capacidade da linha férrea e a capacidade de manuseamento portuário.

Cabe aos CFM continuar a promover este alinhamento estratégico com as concessionárias e promover soluções logísticas rentáveis para os nossos corredores do Sul, Centro e do Norte do país. “Queremos continuar a incentivar a nossa empresa CFM a capitalizar parcerias com instituições multilaterais, que possam financiar de forma sustentável, por via de acordos bilaterais, mais projectos e iniciativas desta natureza, visando o desenvolvimento do nosso país”. Para o empresário nacional, o presidente da República apontou que este era uma óptima oportunidade para buscar parcerias com o CFM, cuja posição financeira tem sido forte e constante.#



Balance of trade between Mozambique and South Africa

Nyusi said that the trade balance for the period 2018-2023 shows accumulated figures for exports of around 5.4 billion US dollars, and for imports of 12 billion dollars. This scenario is equivalent to a deficit of 6.6 billion US dollars on the bilateral trade in goods.

Hence, “we intend to consolidate our logistical, economic, technological and financial relevance. To this end, CFM should continue to draw up our future and continue its financial and economic robustness so as to continue to stimulate the development of Mozambique and of the southern African region”.

He added “we note with determined pride that, over the last five years, the company invested, with its own funds, more than 600 million US dollars in infrastructures, equipment, human resources, including in the projects to double the track and increase the capacity of the Ressano Garcia railway and the expansion of the Passenger Terminal at Maputo Central Station, which have now been inaugurated”.

This is an unequivocal sign of the capacity to generate funds from current operations and which sustain self-financing. Bearing in mind the partners and the public-private partnerships, we praise the strategic alignment that CFM has been cultivating with the concessionary companies, so that there is full comple-

mentarity between the capacity of the rail line and the port handling capacity.

It is up to CFM to continue promoting this strategic alignment with the concessionary companies and promote profitable logistic solutions for the country’s Southern, Central and Northern corridors. “We want to continue encouraging our company CFM to capitalise on partnerships with multilateral institutions, which can finance sustainably, through bilateral agreements, more projects and initiatives of this nature, seeking the development of our country”. For the national business class, the President of the Republic said that this was an excellent opportunity to seek partnerships with CFM, the financial position of which has been strong and constant.#



CFM

Compromisso com o progresso

CFM

Commitment to progress

Ao inaugurar a primeira fase da duplicação e aumento da capacidade da linha férrea de Ressano Garcia, bem como do terminal ferroviário de passageiros da Estação Central de Maputo, a empresa pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) renovou o compromisso de promover o progresso e a conectividade, perspectivando um futuro onde a mobilidade e a acessibilidade sejam uma realidade para todos.

➔ O novo terminal ferroviário de passageiros simboliza oportunidades renovadas para o movimento incessante rumo ao desenvolvimento e à melhoria da qualidade de vida das comunidades. Por isso, na sua intervenção, o Presidente do Conselho de Administração da CFM, Eng.º Agostinho Langa Júnior, classificou o dia 8 de Julho

como uma data de grande significado para a empresa. “Esta nobre presença é uma distinção para toda família ferro-portuária”, assinalou, referindo-se à presença do Chefe de Estado.

Para Agostinho Langa Júnior, a inauguração da primeira fase da duplicação e aumento da capacidade da linha férrea de

In inaugurating the first phase of doubling the track and increasing the capacity of the Ressano Garcia railway, as well as of the passenger terminal at Maputo Central Station, the public company Ports and Railways of Mozambique (CFM) renewed its commitment to promote progress and connectivity, with the perspective of a future where mobility and accessibility are a reality for all.

➔ The new rail passenger terminal symbolises renewed opportunities for the incessant movement towards development

Ressano Garcia, bem como do terminal ferroviário de passageiros da Estação Central de Maputo, o CFM cumpriu com os objectivos centrais do Plano Estratégico 2020-2021 e 2021-2024, em alinhamento com o Plano Quinquenal do Governo, que é sabiamente transmitido e acompanhado pelo Ministério dos Transportes e Comunicações e pelo Instituto de Gestão e Participações do Estado, IGEPE.

De acordo com o Eng.º Agostinho Langa Júnior, à semelhança das outras linhas ferro-portuárias do CFM, a Linha de Ressano Garcia traz desenvolvimento, traz mercadorias, traz comércio e trás indústria: “Contribui para o fomento e o papel indutor do desenvolvimento do nosso país”, enfatizou o PCA da CFM, acrescentando que, com a conclusão da duplicação desta linha, a infra-estrutura ferroviária do CFM Sul passou a ter uma capacidade de manusear 33 milhões de toneladas por ano, equivalente a 100% da mercadoria manu-

seada nos portos de Maputo e Matola, no ano passado”.

Para o integral aproveitamento da capacidade instalada na linha férrea de Ressano Garcia, prosseguiu Agostinho Langa Júnior, os CFM e os operadores portuários (MPDC e TCM) têm trabalhado em conjunto no alinhamento das necessidades de investimento em equipamentos de transporte (vagões e locomotivas) e de descarga de minérios, respectivamente, processo esse coordenado através de um sistema moderno denominado, *Rail to Port*.

Na ocasião, fez saber que, nos últimos 5 anos, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique investiu, com fundos próprios, 600,3 milhões de dólares norte-americanos, em infra-estruturas, equipamentos e recursos humanos, esforço que inclui o projecto de duplicação da linha de Ressano Garcia (primeira fase) e a ampliação do terminal ferroviário de passageiros da estação central da cidade de Maputo.

Ainda no seu discurso, o PCA dos CFM revelou que a Linha Férrea de Ressano Garcia é também uma linha fortemente social e vincadamente cultural. Para o elucidar, Agostinho Langa Júnior referiu que milhares e milhares de passageiros passam por ela diariamente, e ela transporta, ao longo de décadas, o sonho dos moçambicanos que buscam um futuro melhor.

Na ocasião, manifestou, perante o Presidente da República, a satisfação dos CFM pelo facto de as obras terem sido executadas por uma mão-de-obra, maioritariamente, nacional, por via dos empreiteiros e, em alguns casos, em 100%, pelos trabalhadores da empresa. “Queremos, assim, sublinhar que valorizamos a nossa força de trabalho, nosso principal activo. A eles e a todos colaboradores da nossa empresa, de norte a sul, gostaríamos de deixar palavras de apreço e, através deles, dizer bem alto e com determinação, obrigado e estamos de parabéns”, enalteceu o PCA da CFM. #

and to the improvement of the quality of life of the communities. Hence, in his speech, the chairperson of the Board of Directors of CFM, Eng. Agostinho Langa Júnior, classified 8 July as a date of great significance for the company. “This noble presence” he said (referring to the presence of the Head of State) “is a distinction for the entire rail and port family”.

For Agostinho Langa Júnior, with the inauguration of the first phase of doubling the track and increasing the capacity of the Ressano Garcia railway, and of the passenger terminal in Maputo Central Station, CFM has complied with the central objectives of the Strategic Plan for 2020-2021 and 2021-2024, in alignment with the Government’s Five Year Plan, which is wisely transmitted and accompanied by the Ministry of Transport and Communications and by the Institute for the Management of State Holdings (IGEPE).

According to Langa Júnior, like CFM’s other rail lines, the Ressano Garcia line brings development, brings merchandise, brings trade and brings industry: “It contributes to encouraging the development of our country”, he stressed, adding that with the conclusion of the doubling of this line the rail infrastructure of CFM-South will be able to handle 33 million tonnes a year, equivalent to 100% of the merchandise handled in the ports of Maputo and Matola, last year”.

In order to make full use of the installed capacity of the Ressano Garcia railway, continued Agostinho Langa Júnior, CFM and the port operators (MPDC and TCM) have worked together on aligning the needs for investment in transport equipment (wagons and locomotives) and equipment for unloading minerals, a process coordinated through a modern system called Rail to Port.

On the occasion, he said that over the past 5 years, CFM invested, with its own funds, 600.3 million US dollars in infra-structures, equipment, and human resources, an effort which includes the project to double the Ressano Garcia line (first phase) and the expansion of the passenger rail terminal in the Maputo Central Station.

Langa expressed the satisfaction of CFM for the fact that the work has been done mostly by Mozambican labour recruited by contractors, and in some cases 100%, by workers of the company. “We would like to stress that we value our work force, which is our main asset. To them, and to all the collaborators of our company, from north to south, we would like to address words of appreciation and gratitude”, said Langa. #

Linha de Ressano Garcia

Cronologia das obras

Ressano Garcia Line

Chronology of the job



A empresa, Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) assinalou, no dia 8 de Julho de 2024, a passagem dos 129 anos da criação da primeira linha férrea em Moçambique. Trata-se da linha férrea de Ressano Garcia, com 88 quilómetros de extensão, contados a partir da cidade de Maputo.

The company Ports and Railways of Mozambique (CFM) on 8 July 2024 marked the 129th birthday of the first railway in Mozambique. This is the Ressano Garcia railway, which is 88 kilometres long, counted from Maputo city.

→ The celebration of the 129 years since its creation coincided with the inauguration of the work of doubling the track of this railway which has served to transport passengers and merchandise. The doubling is divided into two phases. Phase I, concluded and inaugurated, runs from Matola-Gare to Sacongene, in Moamba district, over a stretch of 42 kilometres, totalling 62 kilometres from Maputo. Doubling the Ressano Garcia line, in this first phase, is intended to increase rail transport capacity and consequently reduce the number of trucks on the road. In phase II, the remaining stretch from Sacongene to Ressano Garcia will be doubled due to the need for highly complex work, resulting from the topography and the number of bridges to be built along the stretch – a total of 14 bridges, compared with three in Phase I. The cost of these jobs will be higher than those involved in Phase I.

"As from 2035, Maputo Central Station will have a new image and shape, with the construction of profitable buildings"

"A partir de 2035, o recinto da Estação Central de Maputo terá uma nova imagem e configuração, com a construção de edifícios de rendimento"



→ A celebração dos 129 anos da sua criação coincidiu com a inauguração das obras da duplicação desta linha férrea, que tem servido de transporte de passageiros e de mercadorias.

A duplicação esteve dividida em duas fases: A fase I, concluída e inaugurada, parte da Matola-Gare até Sacongene, no distrito da Moamba, num troço de 42 quilómetros, totalizado 62 quilómetros a partir de Maputo. Sonhada e reclamada por muitos ao longo dos 129 de existência do CFM, nas viagens entre o Transval e a então Lourenço Marques, hoje cidade de Maputo, a duplicação da linha de Ressano, nesta primeira fase, tem como objectivos aumentar a capacidade de transporte ferroviário e, consequentemente, reduzir a quantidade de camiões na rodovia.

Na fase II, será duplicado o troço remanescente de Sacongene até Ressano Garcia devido à necessidade de realização de trabalhos de grande complexidade, resultantes da topografia e a quantidade de pontes a serem construídas ao longo do troço, num total de 14 contra três da fase I.

Em paralelo, os custos destas obras serão superiores quando comparados com os da fase I.

As obras da duplicação da fase I duraram dois anos, divididas em três parcelas, designadamente, da plataforma da via-férrea e obras de arte. Nas obras de arte, teve-se que construir três pontes, localizadas, uma em Sacongene, outra depois da Moamba e a última depois da estação ferroviária de Tenga.

Assim, com a conclusão do projecto, a linha ganhou uma capacidade de 27 toneladas por eixo, para um comboio com 160 vagões rebocados por três locomotivas.

A empresa CFM aumentou também a sua capacidade de transporte de carga diversa, tendo em conta que das actuais 13 milhões de toneladas, a Linha de Ressano Garcia passou, com a duplicação nesta fase I, a ter uma capacidade de transportar 24 milhões de toneladas de carga diversa por ano, ainda a partir do presente ano de 2024.

A partir de 2028, a capacidade da linha vai passar para 40 milhões de toneladas, correspondentes à conclusão das obras da duplicação da fase II.

No entanto, a ambição e visão do CFM vai mais longe. Com efeito, a empresa pública tenciona executar a fase III da duplicação da linha, mas já do lado sul-africano, no troço entre Ressano Garcia - Komatipoort, numa extensão de apenas 7 quilómetros.

Com esta intervenção, a capacidade de transporte de carga poderá saltar das 40 milhões de toneladas para mais de 100 milhões de toneladas por ano.

Relativamente à ampliação da Estação

Central de Maputo, as obras foram também divididas em três partes, tais como a construção das plataformas, da via-férrea e da plataforma dos passageiros. Este projecto teve uma duração de dois anos e meio.

Em termos de ganhos, o CFM aumentou a sua capacidade de transporte e as plataformas de embarque dos passageiros passaram a ser seguras, principalmente, quando se trata de comboios mais longos, que fazem as rotas da Matola-Gare, Ressano Garcia e do distrito da Manhiça.

A partir de 2035, o recinto da Estação Central de Maputo terá uma nova imagem e configuração, com a construção de edifícios de rendimento, como por exemplo, um centro comercial que estará virado para a avenida 25 de Setembro e um silo auto-móvel.

Estes dois edifícios estarão interligados por uma ponte aérea que vai passar por cima das plataformas, ligando os dois edifícios. O projecto inclui ainda a construção de

outros edifícios, designadamente, a nova sede da empresa CFM e uma estação intermodal que fará a conexão entre os modais rodoviários e ferroviários.

Aliás, desde os longínquos anos das viagens entre Transval, na África do Sul, e a então Lourenço Marques, em Moçambique, houve sempre interesse nos dois lados da fronteira da necessidade de a ligação ferroviária ser mais dinâmica e protagonista das trocas comerciais e, conseqüentemente, do progresso e desenvolvimento.

Os governos e as populações beneficiários sempre tiveram em mente que este empreendimento é decisivo para a economia e para a política entre os dois países.

Desde os meados do XIX, o oceano Índico, dada a sua importância geopolítica e estratégica fazia da então cidade de Lourenço Marques um corredor importante. Quase 130 anos depois, a serem celebrados próximo ano, esta majestosa linha apresenta-se como a verdadeira estrada do futuro.#





The work to double the track in Phase I took two years, divided into three parcels. Three bridges had to be built, one in Sacongene, one in Moamba and the last one after the Tenga rail station.

With the conclusion of the project, the line gained a capacity of 27 tonnes per axis, for a train of 160 wagons towed by three locomotives.

CFM has also increased its capacity to transport assorted cargo. With doubling the track in this phase, the capacity of the Ressano Garcia line has risen from the current 13 million tonnes a year to 24 million tonnes, as from this year (2024).

As from 2028, the capacity of the line will rise to 40 million tonnes, with the conclusion of Phase II of the doubling of the track. But the ambition and vision of CFM go much further. Indeed, the company intends to implement Phase III of the doubling of the track, but on the South African side, on the stretch from Ressano

Garcia to Komatipoort, a distance of just 7 kilometres.

With this intervention, the cargo transport capacity could leap from 40 million to over 100 million tonnes a year.

As for the expansion of Maputo Central Station, this work was also divided into three parts. This project took two and a half years.

In terms of gains, CFM has increased its transport capacity and the passenger platforms are safe particularly for the long trains on the Matola-Gare, Ressano Garcia and Manhiça district routes.

As from 2035, Maputo Central Station will have a new image and shape, with the construction of profitable buildings such as a shopping centre overlooking 25 September Avenue, and a car park.

These two buildings will be connected by an overhead bridge that will pass over the platforms. The project also includes the construction of other buildings,

namely the new head office of CFM and an inter-modal station, connecting road and rail transport.

Since the distant days of journeys between the Transvaal, in South Africa, and what was then Lourenço Marques, in Mozambique, there has always been an interest on both sides of the border on the need for the rail connection to be more dynamic and to promote trade and consequently progress and development.

The governments and the beneficiary populations always bore in mind that this undertaking is decisive for the economy and the politics of the two countries.

Since the mid-19th century, the Indian Ocean, given its geopolitical and strategic importance, made the then city of Lourenço Marques an important corridor. Approaching its 130th anniversary, to be celebrated next year, this majestic line presents itself as the true highway of the future.#

Duplicação da Linha de Ressano Garcia

Responder à demanda dos países vizinhos

Doubling of the Ressano Garcia Line
Meeting the demand of neighbouring countries



→ A conclusão da primeira fase da duplicação e aumento da capacidade da linha-férrea de Ressano Garcia responde à demanda a que o sistema ferro-portuário tem sido submetido nos últimos anos, sobretudo pelos países vizinhos, principalmente a África do Sul, no transporte de carga diversa. Esta é a convicção do Presidente da República, Filipe Nyusi, manifestada aquando da inauguração, no dia 8 de Julho deste ano, das obras de duplicação da Linha de Ressano Garcia e Ampliação do Terminal Ferroviário de Passageiros da Estação Central de Mapu-

to, investimentos avaliados em 98 milhões de dólares.

Os dois projectos fazem parte do Plano Estratégico dos CFM e visam permitir o aumento do volume de carga no sistema ferroviário da região Sul e a melhoria da qualidade de serviço prestado aos passageiros. Acredita-se que, com este investimento, o país reforça a sua relevância logística, tecnológica, económica e financeira.

Para o Presidente Nyusi, a empresa deve continuar a fomentar o desenvolvimento do país e da África Austral. As obras de duplicação da Linha de Ressano Garcia,

→ The conclusion of the first phase of doubling the track and increasing the capacity of the Ressano Garcia railway meets the demand made on the rail and port system in recent years, above all by the neighbouring countries, mainly South Africa, for the transport of assorted cargo. This is the conviction of President Filipe Nyusi, expressed during the inauguration, on 8 July this year, of the work on doubling the track of the Ressano Garcia Line and expanding the passenger rail Terminal at Maputo Central Station, investments valued at 98 million dollars.

cuja primeira fase cobre uma extensão de 42 quilómetros entre Matola-Gare e Secongene, no distrito da Moamba, província de Maputo, iniciaram há sensivelmente dois anos e foram financiadas com fundos próprios da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Com estes investimentos, a Linha de Ressano Garcia vê a sua capacidade de transporte de mercadorias a aumentar de 13,0 para **33,0** milhões de toneladas por ano, o equivalente a cem por cento da carga manuseada nos portos de Maputo e Matola, no ano passado.

Investidos USD 600 milhões em infra-estruturas e equipamento

Nos últimos cinco anos, a empresa Pública Portos e Caminhos de Moçambique investiu mais de 600 milhões de dólares em infra-estruturas, equipamentos e recursos humanos. “Este é um sinal inequívoco da capacidade de geração de fluxo financeiro a partir das suas operações recorrentes e que sustentem o auto-financiamento”, afirmou Filipe Nyusi, convidando empresários locais a firmarem parcerias com a empresa “cuja posição financeira tem sido consistentemente forte e constante”.

O Presidente Nyusi entende também que a companhia deve continuar a promover este alinhamento estratégico com os concessionários e promover soluções logísticas rentáveis para os corredores de desenvolvimento. Para o Chefe de Estado, os CFM devem capitalizar parcerias com instituições multilaterais que podem financiar, de forma sustentável, através de acordos bilaterais, projectos e iniciativas desta natureza, visando o contínuo crescimento do país.

A empresa CFM também está a adquirir material circulante para a via de Ressano Garcia, nomeadamente 10 locomotivas e 420 vagões, dos quais 300 são de bordas altas, para o transporte de minerais e 120 *tanktainers* para combustíveis, num custo total de 68,4 milhões de dólares norte-americanos.

The two projects are part of the CFM Strategic Plan and seek to allow an increase in the amount of cargo carried in the southern region rail system and improvements in the quality of service provided to the passengers. It is believed that, with this investment, the country is strengthening its logistical, technological, economic and financial relevance. For President Nyusi, the company should continue to encourage the development of the country and of southern Africa. The work on doubling the track on the Ressano Garcia line, whose first phase covers 42 kilometres between Matola-Gare and Secongene, in Moamba district, began about two years ago, and was financed by CFM's own funds. With these investments, the capacity of the Ressano Garcia line to transport merchandise has increased from 13.0 to 33.0 million tonnes a year.

USD 600 million invested in infrastructures and equipment

Over the last five years, CFM has invested more than 600 million dollars in

infrastructures, equipment and human resources. “This is an unequivocal sign of the capacity to generate financial flows from its recurrent operations and which sustain self-financing”, stated Filipe Nyusi, as he invited local businesspeople to firm partnerships with CFM, “whose financial position has been consistently strong and constant”.

President Nyusi also believes that CFM should continue to promote this strategic alignment with the concessionary companies and promote profitable logistics solutions for the development corridors. For Nyusi, CFM should capitalise on partnerships with multilateral institutions which can finance sustainably, through bilateral agreements, projects and initiatives of this nature, aimed at the continuous growth of the country.

CFM is also acquiring rolling stock for the Ressano Garcia line, namely 10 locomotives and 420 wagons, of which 300 are for transporting minerals, and 120 tank-tainers for fuel, at a total cost of 68.4 million US dollars.



Linha como indutor do desenvolvimento

A Linha de Ressano Garcia tem uma importância estratégica por assegurar a ligação com a África do Sul, um país que ocupa um papel de relevo no comércio externo de Moçambique, posicionando-se em terceiro lugar como destino das exportações moçambicanas e em primeiro lugar como origem das importações. Agostinho Francisco Langa Júnior, Presidente do Conselho de Administração da empresa CFM, enfatiza que à semelhança das outras linhas do sistema ferro-portuário nacional, a Linha de Ressano Garcia traz desenvolvimento, traz mercadorias, traz comércio, traz indústria. “Também contribui para o fomento e o papel de indutor do desenvolvimento de Moçambique”.

O PCA dos CFM destacou, igualmente que, com o investimento realizado, a Linha de Ressano Garcia passou a ter uma capacidade de transporte situada em cerca de **33,0 milhões de toneladas por ano**. O Eng. Langa disse que, para o integral aproveitamento desta capacidade, os CFM e os operadores portuários (MPDC e TCM) têm trabalhado em conjunto no alinhamento das necessidades de investimento em equipamentos de transporte e de descarga de minérios, respectivamente, processos coordenados através de um sistema moderno denominado Rail to Port.

O Eng. Agostinho Francisco Langa Júnior sublinhou ainda que a Linha de Ressano Garcia é ainda uma linha fortemente social e vincadamente cultural. Neste contexto milhares e milhares de passageiros passam por ela quotidianamente e ela transporta, ao longo de décadas, o sonho dos moçambicanos que buscam um futuro melhor.

Importa ressaltar que com o investimento realizado, o terminal ferroviário de passageiros da estação central de Maputo, capital de Moçambique, triplicou a sua capacidade de movimento de pessoas de 25 mil para 75 mil por dia.

A inauguração da duplicação da Linha de Ressano Garcia e o terminal ferroviário contou com a presença de vários convidados, entre membros do Governo, antigos gestores, operadores logísticos, sector privado, empresas do sector portuário, entre outros. #

"a Linha de Ressano Garcia passou a ter uma capacidade de transporte situada em cerca de 33,0 milhões de toneladas por ano"





*"doubling of this line
the rail infrastructure
of CFM-South will be
able to handle 33 million
tonnes a year"*

Line as a promoter of development

The Ressano Garcia Line has a strategic importance because it assures the connection with South Africa, a country that occupies a significant place in Mozambique's foreign trade. It is the third most important destination for Mozambique's exports and is in first place in the origin of Mozambican imports.

Agostinho Francisco Langa Júnior, the Chairperson of the CFM Board of Directors, stresses that, like the other lines in the Mozambican rail network, the Ressano Garcia line brings development, brings merchandise, brings trade, brings industry. "It contributes to encouraging the development of our country", stressed Langa, adding that with the conclusion of the doubling of this line the rail infrastructure of CFM-South will be able to handle 33 million tonnes a year.

Langa said that, in order to make full use of the installed capacity, CFM and the port operators (MPDC and TCM) have worked together on aligning the needs for investment in transport equipment (wagons and locomotives) and equipment for unloading minerals, a process coordinated through a modern system called Rail to Port.

Langa also stressed the strong social and cultural nature of the Ressano Garcia line. Many thousands of passengers use the line every day and over the decades it has carried the dream of Mozambicans for a better future.

It is important to mention that, with the investment made, the rail passenger terminal in Maputo Central Station has tripled its capacity to move passengers from 25,000 to 75,000 a day.

The inauguration of doubling the track of the Ressano Garcia line and of the passenger terminal was attended by various guests, including members of the Government, former managers, logistical operators, and port sector businesses, among others. #

Estação Central de Maputo

Requalificação e modernização

Maputo Central Station *Requalification and modernisation*



A Estação Central de Maputo foi requalificada e modernizada, com 8 linhas de embarque e desembarque de passageiros. Foi igualmente apresentado o projecto de uma nova sede da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, um amplo centro comercial, salas de conferência, hotel, parque de estacionamento e vários outros serviços que farão do local uma referência na cidade.

→ A conclusão da primeira fase da duplicação e aumento da capacidade da linha-férrea de Ressano Garcia responde à demanda a que o sistema ferro-portuário tem sido submetido nos últimos anos, sobretudo pelos países vizinhos, principalmente a África do Sul, no transporte de carga diversa. Esta é a convicção do Presidente da República, Filipe Nyusi, manifestada aquando da inauguração, no dia 8 de Julho deste ano, das obras de duplicação

da Linha de Ressano Garcia e Ampliação do Terminal Ferroviário de Passageiros da Estação Central de Maputo, investimentos avaliados em 98 milhões de dólares. Os dois projectos fazem parte do Plano Estratégico dos CFM e visam permitir o aumento do volume de carga no sistema ferroviário da região Sul e a melhoria da qualidade de serviço prestado aos passageiros. Acredita-se que, com este investimento, o país reforça a sua relevância

Maputo Central Station has been requalified and modernised with eight lines for passengers to enter and leave trains. Also presented was the project for a new headquarters of CFM, a shopping centre, conference rooms, a hotel, a car park and several other services that will make the place a reference point in the city.

→ The conclusion of the first phase of doubling the track and increasing the capacity of the Ressano Garcia railway responds to the demands placed on the rail and port system in recent years, above all by the neighbouring countries, mainly South Africa, for the transport of



logística, tecnológica, económica e financeira.

Para o Presidente Nyusi, a empresa deve continuar a fomentar o desenvolvimento do país e da África Austral. As obras de duplicação da Linha de Ressano Garcia, cuja primeira fase cobre uma extensão de 42 quilómetros entre Matola-Gare e Secongene, no distrito da Moamba, província de Maputo, iniciaram há sensivelmente dois anos e foram financiadas com fundos próprios da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Com estes investimentos, a Linha de Ressano Garcia vê a sua capacidade de transporte de mercadorias a aumentar de 13,0 para **33,0** milhões de toneladas por ano, o equivalente a cem por cento da carga manuseada nos portos de Maputo e Matola, no ano passado.

assorted cargo. This is the conviction of President Filipe Nyusi, expressed at the inauguration, on 8 July this year, of the work to double the track of the Ressano Garcia line and to expand the rail passenger terminal in Maputo Central Station, investments valued at 98 million dollars. The two projects are part of the CFM Strategic Plan and seek to allow an increase in the amount of cargo carried in the southern region rail system and improvements in the quality of service provided to the passengers. It is believed that, with this investment, the country is strengthening its logistical, technological, economic and financial relevance.

For President Nyusi, the company should continue to encourage the development of the country and of southern Africa. The work on doubling the track on the Ressano Garcia line, whose first phase covers 42 kilometres between Matola-Gare and Secongene, in Moamba district, began about two years ago, and was financed by CFM's own funds. With these investments, the capacity of the Ressano Garcia line to transport merchandise has increased from 13.0 to 33.0 million tonnes a year.



Investidos USD 600 milhões em infra-estruturas e equipamento

Nos últimos cinco anos, a empresa Pública Portos e Caminhos de Moçambique investiu mais de 600 milhões de dólares em infra-estruturas, equipamentos e recursos humanos. “Este é um sinal inequívoco da capacidade de geração de fluxo financeiro a partir das suas operações recorrentes e que sustentem o auto-financiamento”, afirmou Filipe Nyusi, convidando empresários locais a firmarem parcerias com a empresa “cuja posição financeira tem sido consistentemente forte e constante”.

O Presidente Nyusi entende também que a companhia deve continuar a promover este alinhamento estratégico com os concessionários e promover soluções logísticas

rentáveis para os corredores de desenvolvimento. Para o Chefe de Estado, os CFM devem capitalizar parcerias com instituições multilaterais que podem financiar, de forma sustentável, através de acordos bilaterais, projectos e iniciativas desta natureza, visando o contínuo crescimento do país.

A empresa CFM também está a adquirir material circulante para a via de Ressano Garcia, nomeadamente 10 locomotivas e 420 vagões, dos quais 300 são de bordas altas, para o transporte de minerais e 120 *tanktrainers* para combustíveis, num custo total de 68,4 milhões de dólares norte-americanos.

USD 600 million invested in infrastructures and equipment

Over the last five years, CFM has invested more than 600 million dollars in infrastructures, equipment and human resources. “This is an unequivocal sign of the capacity to generate financial flows from its recurrent operations and which sustain self-financing”, stated Filipe Nyusi, as he invited local businesspeople to form partnerships with CFM, “whose financial position has been consistently strong and constant”. President Nyusi also believes that CFM should continue to promote this strategic alignment with the concessionary companies and promote profitable logistics

Linha como indutor do desenvolvimento

A Linha de Ressano Garcia tem uma importância estratégica por assegurar a ligação com a África do Sul, um país que ocupa um papel de relevo no comércio externo de Moçambique, posicionando-se em terceiro lugar como destino das exportações moçambicanas e em primeiro lugar como origem das importações.

Agostinho Francisco Langa Júnior, Presidente do Conselho de Administração da empresa CFM, enfatiza que à semelhança das outras linhas do sistema ferro-portuário nacional, a Linha de Ressano Garcia traz desenvolvimento, traz mercadorias, traz comércio, traz indústria. “Também contribui para o fomento e o papel de indutor do desenvolvimento de Moçambique”.

O PCA dos CFM destacou, igualmente que, com o investimento realizado, a Linha de Ressano Garcia passou a ter uma capacidade de transporte situada em cerca de **33,0** milhões de toneladas por ano. O Eng. Langa disse que, para o integral aproveitamento desta capacidade, os CFM e os ope-

radores portuários (MPDC e TCM) têm trabalhado em conjunto no alinhamento das necessidades de investimento em equipamentos de transporte e de descarga de minérios, respectivamente, processos coordenados através de um sistema moderno denominado Rail to Port.

O Eng. Agostinho Francisco Langa Júnior sublinhou ainda que a Linha de Ressano Garcia é ainda uma linha fortemente social e vincadamente cultural. Neste contexto milhares e milhares de passageiros passam por ela quotidianamente e ela transporta, ao longo de décadas, o sonho dos moçambicanos que buscam um futuro melhor.

Importa ressaltar que com o investimento realizado, o terminal ferroviário de passageiros da estação central de Maputo, capital de Moçambique, triplicou a sua capacidade de movimento de pessoas de 25 mil para 75 mil por dia.

A inauguração da duplicação da Linha de Ressano Garcia e o terminal ferroviário contou com a presença de vários convidados, entre membros do Governo, antigos gestores, operadores logísticos, sector privado, empresas do sector portuário, entre outros.

solutions for the development corridors. For Nyusi, CFM should capitalise on partnerships with multilateral institutions which can finance sustainably, through bilateral agreements, projects and initiatives of this nature, aimed at the continuous growth of the country.

CFM is also acquiring rolling stock for the Ressano Garcia line, namely 10 locomotives and 420 wagons, of which 300 are for transporting minerals, and 120 tanktainers for fuel, at a total cost of 68.4 million US dollars.

Line as a promoter of development

The Ressano Garcia Line has a strategic importance because it assures the connection with South Africa, a country that occupies a significant place in Mozambique's foreign trade. It is the third most important destination for Mozambique's exports and is in first place in the origin of Mozambican imports.

Agostinho Francisco Langa Júnior, the Chairperson of the CFM Board of Directors, stresses that, like the other lines in the Mozambican rail network, the Ressano Garcia line brings development, brings merchandise, brings trade, brings industry. "It contributes to encouraging the development of our country", stressed Langa, adding that with the conclusion of the doubling of this line the rail infrastructure of CFM-South will be able to handle 33 million tonnes a year. Langa said that, to make full use of the installed capacity, CFM and the port operators (MPDC and TCM) have worked together on aligning the needs for investment in transport equipment (wagons and locomotives) and equipment for unloading minerals, a process coordinated through a modern system called Rail to Port.

Langa also stressed the strong social and cultural nature of the Ressano Garcia line. Many thousands of passengers use the line every day and over the decades



Maputo, cujas obras deverão custar cerca de 150 milhões de dólares norte-americanos, o Presidente do Conselho de Administração dos CFM, Eng. Agostinho Langa Júnior visitou o local e, no final, disse que estava muito satisfeito.

A Empresa está a desenvolver este projecto em estreita colaboração com Conselho Municipal da Cidade de Maputo, tendo em consideração que parte das avenidas 25 de Setembro e Albert Lithuli serão abrangidas por esta requalificação.

Ainda no âmbito desta visita, cujo pano de fundo era também o de obter informações relativas ao estágio das obras de duplicação da linha férrea de Ressano Garcia, inclusas no

pacote dos mega-projectos prioritários que a empresa está a levar a cabo, o PCA do CFM seguiu viagem de Dresina até Ressano Garcia. No âmbito da visita à obra em curso, o Eng. Agostinho Langa Júnior interagiu com os trabalhadores, tendo exortado para a necessidade de garantir obras de qualidade de modo a estancar uma das grandes preocupações, que é a redução de descarrilamentos de comboios.

Uma das medidas a serem introduzidas, de acordo com o PCA do CFM, será a avaliação sectorial. “Temos que premiar o sector que influenciou o não descarrilamento, mas também penalizar os que não tiverem feito bem a sua parte”, prometeu o Eng. Langa.#



it has carried the dream of Mozambicans for a better future.

It is important to mention that, with the investment made, the rail passenger terminal in Maputo Central Stations, has tripled its capacity to move passengers from 25,000 to 75,000 a day.

The inauguration of doubling the track of the Ressano Garcia line and of the passenger terminal was attended by various guests, including members of the Government, former managers, logistical operators, and port sector businesses, among others.

The company is developing this project in close collaboration with the Maputo City Municipal Council, bearing in mind that part of 25 September and Albert Luthuli Avenues will be covered by this requalification. Also as part of this visit, the background

to which was to obtain information on the stage of the work to double the track on the Ressano Garcia railway, included in the package of the priority mega-projects that the company is undertaking, Langa made a trip from Dresina to Ressano Garcia.

As part of his visit to the ongoing work, Langa interacted with the workers, urging on them the need to guarantee quality work so as to deal with one of the company's main concerns, which is to reduce the number of derailments.

One of the measures to be introduced, according to Langa, will be sector assessment. "We must reward the sector that influences a reduction in derailments, and also penalise those that have not done their part", he promised.#





Duplicação da Linha de Ressano Garcia

Doubling the Ressano Garcia Line

➔ A conclusão da primeira fase da duplicação e aumento da capacidade da linha-férrea de Ressano Garcia veio acrescentar capacidade à empresa CFM - Sul para responder à demanda a que o sistema ferro-portuário tem sido submetido nos últimos anos, sobretudo pelos países vizinhos, principalmente a África do Sul, no transporte de carga diversa.

Avaliadas em cerca de 98 milhões de dólares norte-americanos, estas obras estão enquadradas no Plano Estratégico da empresa e visam permitir o aumento do volume de carga no sistema ferroviário da região

Sul e a melhoria da qualidade de serviço prestado aos passageiros dos CFM.

Com este investimento a Linha de Ressano Garcia passou a ter uma capacidade de transporte situada em cerca de 33,0 milhões de toneladas por ano, o equivalente a cem por cento da carga manuseada nos portos de Maputo e Matola, em 2023.

O CFM e operadores portuários (MPDC e TCM) têm trabalhado em conjunto no alinhamento das necessidades de investimento em equipamentos de transporte e de descarga de minérios, processo coordenado por um sistema moderno.

➔ The conclusion of the first phase of doubling the track and increasing the capacity of the Ressano Garcia railway has added capacity to CFM to meet the demand placed on the rail and port system in recent years, above all by the neighbouring countries, mainly South Africa, for the transport of assorted cargo.

Aquisição de Novo Material Circulante

Enquanto se avança na reabilitação das infra-estruturas, a empresa também se prepara em termos de provisão de material circulante nomeadamente, locomotivas, vagões e contentores-cisternas, sobretudo para a linha férrea de Ressano Garcia.

Ao todo são 40 milhões de dólares mobilizados pela empresa para financiar a compra deste material circulante. O negócio inclui a aquisição de dez locomotivas diesel-elétricas de 3000/3300 cavalos, 300 vagões e 120 contentores-cisterna, para além de um programa de manutenção de três anos para as locomotivas adquiridas e formação do pessoal da empresa.

A implementação da iniciativa, segundo soubemos, irá melhorar a logística, reduzindo o custo de transporte de bens, através de um meio rentável e eficiente que beneficia de economias de escala.#

Valued at about 98 million US dollars, the work is part of the CFM Strategic Plan and seek to allow an increase in the amount of cargo carried in the southern region rail system and improvements in the quality of service provided to the passengers.

With this investment, the Ressano Garcia Line has increased its transport capacity to about 33 million tonnes a year.

CFM and the port operators (MPDC and TCM) have worked together on aligning the needs for investment in transport equipment and equipment for unloading minerals, a process coordinated through a modern system.

Acquisition of New Rolling Stock

While the infrastructures are being rehabilitated, the company is also preparing

in terms of the provision of rolling stock, wagons and cistern-containers, particularly for the Ressano Garcia line.

In all, the company has mobilised 40 million dollars to finance the purchase of this rolling stock. The deal includes the acquisition of ten diesel-electric locomotives of 3000/3300 horsepower, 300 wagons and 120 container-cisterns, in addition to a here year maintenance programme for the locomotives acquired, and training for the company's staff.

The implementation of this initiatives will improve logistics, by reducing the cost of transporting goods, through a profitable and efficient means which benefits from economies of scale.#



Entrevista com Engº. Aboobacar Adamo Mussá,
Administrador Executivo dos CFM

Nossa ambição é duplicarmos toda a linha até Ressano Garcia

Interview with Engº. Aboobacar Adamo
Mussá, Executive Director of CFM

*Our ambition is to double the entire line
up to Ressano Garcia*

por/by Titos Braga

Depois da conclusão, neste ano de 2024, da primeira fase da duplicação da linha férrea entre Matola Gare e Moveene, e porque a demanda de carga, sobretudo dos minérios produzidos na África do Sul tende a aumentar, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) já está a trabalhar para a concretização da segunda fase que prevê a construção da fase seguinte da duplicação da linha de Moveene para a estação de Ressano Garcia.

XITIMELA – Engº. Aboobacar Mussá,
em que contexto surge a ideia da duplicação da Linha de Ressano Garcia?

→ **Aboobacar Mussá** – Tendo em conta os desafios que se impunham nesta via, foram feitos vários estudos que iniciaram nos anos 2000 a 2004, sobre a sua viabilidade económica e financeira. Estes es-

tudos foram feitos por duas grandes empresas de consultoria. Elas fizeram uma análise detalhada daquilo que era o plano de negócios e as formas de amortização do investimento. A ideia era definir o que se devia introduzir por forma a responder à demanda em termos de carga proveniente da África do Sul para os portos de Maputo e Matola.

After the conclusion, in 2024, of the first phase of doubling the track on the railway between Matola Gare and Moveene, and because the cargo demand, particularly of minerals produced in South Africa, is tending to increase, the Ports and Railways Company of Mozambique (CFM) is now working to implement the second phase, which envisages building the second railway from Moveene to Ressano Garcia station.



XITIMELA – Mas porquê foram encomendados estudos nessa altura?

Aboobacar Mussá – É que se verificava um défice de capacidade ferroviária e que se agravava mais ao considerarmos o potencial crescimento das cargas dos países vizinhos em trânsito pelas linhas férreas do sul.

Repare que nós temos todas as linhas praticamente viradas para o hinterland, mas neste caso falamos especificamente da Linha de Ressano Garcia. Estes estudos deixaram recomendações de vários aspectos e os principais a considerar tinham a ver com a necessidade urgente do aumento da capacidade do transporte de mercadorias para os portos, a redução do tempo médio do trânsito dos comboios de mercadorias, melhoria da segurança na circulação

dos comboios, assim como a circulação de comboios longos até 80 vagões numa primeira fase e depois avançar-se para 160 vagões com ganhos enormes em termos de economia de escala. Constatou-se também que era importante dar resposta à demanda dos comboios de passageiros devido ao crescimento urbano tendo em conta que é nossa prioridade, também, o transporte de pessoas.

De notar que a harmonização das capacidades de transporte na ferrovia e de descarga no Porto foi sempre um dos aspectos a se ter em consideração. De notar que a capacidade de descarga no porto foi evoluindo bastante nos últimos anos, verificando-se que o MPDC já apresentava com uma capacidade de descarga de 6 Milhões de toneladas e a TCM com uma capacidade de

XITIMELA – Eng. Aboobacar Mussá, what was the context for the idea of doubling the track on the Ressano Garcia line?

→ **Aboobacar Mussá** – Bearing in mind the various challenges imposed on this line, several studies were undertaken which began in 2000 - 2004, on its economic and financial viability. These studies were made by two large consultancy companies. They made a detailed analysis of the business plan and of the return on the investment. The idea was to define what should be introduced to meet the demand in terms of cargo from South Africa to the ports of Maputo and Matola.

XITIMELA – Why were studies ordered at that time?

Aboobacar Mussá – There was a shortfall in rail transport capacity, which was getting worse, when we considered the potential growth of cargo from the neighbouring countries in transit among the southern rail lines. Note that all the lines are aimed at the hinterland, particularly the Ressano Garcia line. These studies made recommendations on various aspects. The main ones concerned the urgent need to increase the transport of merchandise to the ports, and to reduce the average transit time for goods trains from the current four hours to two and a half hours, to allow the circulation of long trains, of up to 80 wagons, in the first phase.

Later the length of trains will rise to 160 wagons with enormous gains in terms of economies of scale, increased safety in the circulation of trains, while also responding to the demand for passenger trains due to urban growth, bearing in mind that the transport of people is our priority.

There was also the need to ensure the gradual transfer of the transport of min-

descarga de 8 Milhões de toneladas. Estes volumes contrastavam com a capacidade de escoamento na linha férrea de Ressano Garcia situada em 13 milhões de toneladas antes da duplicação pressupondo que de facto a linha tinha limitações para utilização plena dos terminais, aliando-se até ao facto do Porto ter um projecto de redimensionamento da sua capacidade de descarga dos volumes da ferrovia. Portanto, a duplicação da Linha de Ressano Garcia, recentemente concluída, é compatível com a capacidade de manuseio dos Portos de Maputo e da Matola. Significa que estes foram os pressupostos que nos levaram para embarcar neste projecto de duplicação.

XITIMELA – Está com isso a dizer que os investimentos que foram realizados conseguiram concretizar aquilo que eram os objectivos dos CFM e dos Portos de Maputo e Matola?

Aboobacar Mussá – Sem dúvidas, veja que hoje, primeiro, a capacidade da linha aumentou. Estamos com mais canais para os comboios poderem ser realizados. Passamos de 13 milhões de toneladas para 24 milhões de toneladas a partir deste ano e isso, por si só, é um ganho enorme. Por outro lado, naquilo que é o modelo de operação que estamos a fazer, temos agora, uma linha ascendente que vai dos terminais de Maputo e Matola até Secongene, que é onde paramos a duplicação e tem uma linha descendente que vem de Ressano Gar-

cia, pela linha antiga, e vem toda ela até cá directamente aos terminais, em Maputo. Portanto, significa que há uma maior facilidade de realização de comboios. Existe também um aspecto fundamental que tivemos atenção que são os pontos de cruzamento, para a necessidade de resguardo de alguma composição e neste momento os nossos pátios estão dimensionados para assistir ao resguardo de composições até 160 vagões apesar de neste momento estarmos a fazer comboios com o máximo de 80 vagões, embora já possamos começar a fazer ensaios para um maior número de vagões. É importante realçar que, com esta duplicação, nós aumentamos a nossa capacidade de carga por eixo. Tínhamos antes uma capacidade de 20 toneladas por eixo e agora passamos para 27 toneladas por eixo. Então isto é um ganho enorme tendo em conta que podemos fazer já comboios mais pesados e isto não é somente nas linhas em si, mas também nas pontes onde intervimos. De notar que houve neste projecto, a construção de raiz de pontes novas.

XITIMELA – Quantas pontes foram construídas?

Aboobacar Mussá – Nós temos três pontes construídas de raiz no âmbito deste projecto, nomeadamente, a ponte 50+200; 61+900 e a 26+900, esta última na zona de Tenga. Mas também houve uma série de aquedutos que foram substituídos ou duplicados.

erals from road to rail. Here it must be understood that the transport of minerals was always a task for the railways, but because of the increase in volume and some inadequacies in the railways, an opportunity was opened for road transport to grow to its current level, but our mission is to recover this cargo which was always traditionally carried by rail.

The Port of Maputo has an unloading capacity of around seven million tonnes a year and Matola port nine million tonnes a year. However, the railway had a capacity of up to 13 million tonnes, before the track was doubled, which means that the line had constraints for the full use of the terminals. Hence the recently concluded doubling of the Ressano Garcia line is compatible with the handling capacity of Maputo and Matola ports. These were the assumptions that led us to embark on this duplication project.

XITIMELA – Are you saying that the investments made achieved the goals of CFM and of Maputo and Matola ports?

Aboobacar Mussá – Undoubtedly. First the capacity of the line has increased. We have more slots, that is, more channels for the trains. As from this year, the amount carried has risen from 13 million tonnes to 24 million tonnes and, in itself, this is an excellent gain. Furthermore, in our model of operation now, we have an up line which goes from the Maputo and Matola terminals to Secongene, which is where we stopped doubling the track, and a down line from Ressano Garcia, running along the old line to here in Maputo. So there is greater ease in running the trains. There is also a fundamental aspect which is the crossover points so that we can safeguard trains of up to 160 wagons. Currently, we are running trains with up to 80 wagons, but we can now begin to make tests for larger numbers of wagons.



Conciliar a linha com o Porto

XITIMELA – Mas concluindo o projecto até Ressano Garcia, o que é que poderá significar?

Aboobacar Mussá - Quando nós concluirmos esta duplicação até Ressano Garcia, vamos passar das actuais 24 milhões de toneladas para 40 milhões de toneladas. Estamos a dizer que a nossa capacidade de transporte de carga será muito superior em relação àquilo que é a disponibilidade do porto.

XITIMELA – E como fazer para a conciliação dessa capacidade entre a linha e o Porto?

Aboobacar Mussá - O Porto também tem desafios e pretende crescer e é este o desafio que é preciso ser harmonizado a todo o momento para que cresçamos juntos e não haja uma situação em que ou o Porto tenha uma capacidade extrema que não podemos satisfazer ou então o porto tenha uma capacidade muito baixa e nós com uma capacidade de transporte elevada. Obviamente que o porto é um espaço que nalgum momento não pode mais ser alargado, mas acredito que este também não pode ser um drama porque pode ser resolvido com soluções tecnológicas.

XITIMELA – Esse projecto de duplicação da linha de Movene até Ressano Garcia poderá estar pronto até quando?

Aboobacar Mussá - Esta é uma empreitada que tem uma duração de, mais ou menos, 63 meses repartidos em várias fases de trabalho. Neste momento existem procedimentos e no começo do ano vai iniciar o processo de contratação do Consultor que levará cerca de 3 meses e, de seguida, a elaboração do projecto executivo, que levará cerca de seis meses. Temos que notar que já foi elaborado o projecto conceptual e, após aprovação do projecto executivo, seguirá o concurso para apurar o empreiteiro que vai executar a obra. É preciso notar que se trata de um projecto de cerca de 18 quilómetros.



It is important to stress that with this doubling we have increased our cargo capacity per axle. Previously, we had a capacity of 20 tonnes per axle, and this has now risen to 27 tonnes per axle. This is an enormous gain, bearing in mind that we can now run heavy trains, not only on the lines, but also on the bridges where we intervened.

XITIMELA – How many bridges were built?

Aboobacar Mussá - We have three bridges built from scratch under this project.

Reconcile the line with the Port

XITIMELA – When the project is concluded to Ressano Garcia, what could this mean?

Aboobacar Mussá - When we finish this doubling up to Ressano Garcia, we shall pass from the current 24 million tonnes to 48 million tonnes. We are saying that our cargo transport capacity will be much greater than the capacity of the port.

XITIMELA – And how can this capacity of the line and of the Port be reconciled?

Aboobacar Mussá - The Port also faces challenges and intends to grow and this is the challenge that needs to be harmonized at any moment so that we grow together and so that there is not a situation in which either the Port has extreme capacity that we cannot fill or the port has a very low capacity and we have a high transport capacity. Obviously there comes a time when the space of the port cannot be further expanded, but I believe this cannot be a drama because it is a technological question.

XITIMELA – When could the project of doubling the line from Movene to Ressano Garcia be ready?

Aboobacar Mussá - This is a job where the physical implementation lasts for more or less two and a half years. At the beginning of the year, the drafting of the executive project will begin, and it will take about seven months: we should note that we now have the conceptual project. The executive project follows which must be approved, and only then will there be the tender to choose the contractor who will do the job. Now it should be noted that this is a project of 19 kilometres.

XITIMELA – Este é quase o mesmo tempo que se levou de Matola Gare até Moveene

Aboobacar Mussá – Sim, na verdade de Moveene até Ressano Garcia são cerca de 18 quilómetros, mas muito acidentados e por essa razão, serão necessárias 13 pontes e 47 aquedutos. Repare que dissemos que de Matola Gare a Moveene fizemos apenas três pontes novas, mas agora em 18 quilómetros, faremos 13 pontes. Então é mesmo por isso que se vai consumir este tempo.

XITIMELA – Os CFM já têm os fundos para a execução do projecto da segunda fase?

Aboobacar Mussá – Na segunda fase nós vamos recorrer ao financiamento, porque o valor total necessário, incluindo a sinalização da via, é de cerca de 163,4 milhões de dólares. Repare que esta coisa de logística não é somente transportar do ponto A para o ponto B, mas é preciso que transportemos tanto os bens como os passageiros com segurança, por isso, vamos introduzir um novo sistema de controlo e sinalização dos comboios ao longo da via.

XITIMELA – Até quando se estima que este projecto de duplicação dos 18 quilómetros possa ser concluído?

Aboobacar Mussá – A nossa agenda, ou seja, a nossa proposta do cronograma de trabalhos aponta até 2029, mas é verdade que gostaríamos de encurtar ainda mais, mas este é o cronograma que está neste momento projectado.

Entendimento com as comunidades

XITIMELA – Regressando ao troço Matola Gare - Moveene, basicamente o que é que foi feito para que esta linha esteja firme como vemos hoje e que tratamento houve às comunidades?

Aboobacar Mussá – Foi de facto um processo. Nós temos por lei dos dois lados da linha, uma margem de 50 metros de reserva do Estado, portanto, felizmente a maior parte desta margem não tinha construções; havia algumas machambas e houve reuniões com as populações, com as autoridades locais e foi entendido que de facto há um projecto que no final do dia também beneficia as comunidades.

Depois foi a fase do planeamento do projecto e início daquilo que eram os preparativos dos documentos do concurso e isto foi feito, lançaram-se estes concursos e como dizia, dividimos isto por especialidades. A parte da terraplanagem e preparação da sub-base da linha seria feita por empresas nacionais com experiência nesta área e dividimos os trabalhos em lotes.

Foram deste modo feitos os trabalhos de preparação da base e plataforma da via e aquedutos, tendo o CFM feito superestrutura da via. Para os trabalhos de maior especialidade como é o caso das pontes, estas foram executadas por empresas de engenharia e o grande desafio era que as obras fossem executadas dentro dos cronogramas iniciais e assim aconteceu. Lembro-me que tivemos uma discussão interessante com uma das empresas que queria mandar trazer o tabuleiro da China e nós não aprovámos, dissemos para procurarem soluções dentro do país, nós queremos tudo feito aqui dentro do país sempre que possível e conseguimos. Então aqueles tabuleiros que vemos nas pontes foram feitos no país.

XITIMELA – Falando da Estação Central, esta obra que foi inaugurada este ano pelo Presidente da República é a primeira fase?

Aboobacar Mussá – Sim, é a primeira fase da estação, porque depois vamos ter ali o edifício da estação na segunda fase e ainda temos os espaços envolventes que esperamos que, com a parceria do sector privado, se possa construir uma série de edifícios como restaurantes, hotéis, escritórios e tudo mais, porque temos aqui espaço para isso.

XITIMELA – This is almost the same time it took to go from Matola Gare to Moveene

Aboobacar Mussá – Yes, but while the route from Moveene to Ressano Garcia is only 19 kilometres long, it is very rugged, and for this reason it has 14 bridges. Note that from Matola Gare to Moveene we only built three bridges, but now, along 19 kilometres, we will build 14 bridges. That is why it will take this long.

XITIMELA – Does CFM already have the funds for implementing the second phase of the project?

Aboobacar Mussá – In the second phase we shall resort to financing, because the total amount needed, including signposting the route, is about 132 million dollars. Note that logistics is not just about transporting from point A to point B, but both people and goods must be transported safely, and so we shall introduce a new system of control and signalling of trains along the route.

XITIMELA – When do you estimate that his project of doubling the 19 kilometres can be concluded?

Aboobacar Mussá – Our agenda, that is, our proposed timetable for the work, indicates 2030. We would like to shorten the time still further, but 2030 is what is projected right now.

Understanding with the communities

XITIMELA – Returning to the Matola Gare-Moveene stretch, what was done so that this line is firm, as we see today, and what treatment was given to the communities?

Aboobacar Mussá – It was indeed a process. By law, we have, on both sides of the line, a margin of 50 metres reserved



for the State. Fortunately, on most of this margin there were no buildings; there were some farms, and meetings were held with the public and with the local authorities. It was understood that, at the end of the day, the project also benefits the communities.

Afterwards came the project planning phase, and the start of preparing the tender documents. The tenders were launched and we divided this by specialisms. The earthworks and preparing the sub-base of the line will be done by Mozambican companies with experience in this area and we have divided the work into batches.

We had three companies working to prepare the base and the platform of the track and aqueducts. For the most specialist work, in terms of engineering, we wanted companies who could do the jobs quickly and we had to identify the companies. I remember a discussion with a Chinese company which won one of the tenders and said it would order the board from China, and we said no. We told them to seek solutions inside the country, we want everything done here within the country, and we succeeded. So those boards we see on the bridges were made in the country.

XITIMELA – Speaking of the Central Station, this job that was inaugurated this year by the President of the Republic is the first phase?

Aboobacar Mussá – Yes, it is the first phase of the station because later we shall have the station building in the second phase, and then we shall have the surrounding spaces where we hope that, with the partnership of the private sector, a range of buildings can be constructed such as restaurants, hotels, offices and a lot more, because we have space here for this.

XITIMELA – Mas esta segunda fase tem projecções também?

Aboobacar Mussá – Neste momento ainda não. A equipa de engenharia está a trabalhar no conceito da estação por forma a que fique com uma estrutura arquitetónica que não seja tão díspar daquilo que é a envolvente daqui da cidade de Maputo.

Electrificação na carteira de investimentos

XITIMELA – Na Linha de Ressano Garcia também se fala duma ambição de electrificação. Isso já está a ser cogitado como algo que vai acontecer?

Aboobacar Mussá – Sem dúvida, esta questão está directamente ligada à transformação energética e é importantíssima, sobretudo porque nós temos no país energia eléctrica, então é preciso que aproveitemos. É muito importante que no momento certo possamos iniciar com o projecto. Neste momento, já temos algum contacto neste sentido com a EDM por forma a efectuarmos estudos

de adequação técnica versus alternativa económica para a expansão da rede de transmissão e distribuição para atender a electrificação da linha de Ressano Garcia, Porto de Maputo e outras zonas ao redor da província de Maputo. Agora é importante observar uma série de aspectos como a localização e dimensão da nossa linha de Ressano Garcia que é de facto uma complementaridade da rede ferroviária da África do Sul, em direcção aos terminais do Porto de Maputo. Neste momento, a RAS depara-se com uma série de constrangimentos em relação a esta questão de uso do seu sistema já electrificado, devido às questões de sabotagens às catenárias e roubo de cabos eléctricos, de tal forma que está novamente a fazer locomotivas Diesel-eléctricas. Então faz muito sentido que o CFM em momento oportuno, e após conseguir-se uma solução para os problemas ora existentes, possa fazer comboios para a RSA, com locomotivas eléctricas. Mas, asseguro que este projecto está dentro da nossa carteira de investimentos e estamos a trabalhar neste assunto, a nível de estudos.

XITIMELA – Esta electrificação o que mudaria, sobretudo em termos de ganhos, para além da questão do ambiente?

Aboobacar Mussá – Sim. Mudaria muita coisa, é obvio que comparando primeiro a quantidade de carga que uma locomotiva a diesel transporta versus a quantidade de camiões que devem transportar os mesmos volumes, entendemos claramente que as locomotivas exercem menos poluição no ambiente. Já relativamente a locomotivas eléctricas, estas são mais eficientes e apresentam uma redução da emissão de poluentes e um menor consumo de energia. Segundo, é uma energia que nós temos disponível, enquanto que o combustível deve ser importado. Portanto, estamos a falar de poupanças de divisas para o país e ainda há um impacto em termos do volume porque normalmente as locomotivas eléctricas permitem rebocar comboios mais pesados em comparação com as locomotivas a diesel. Por outro lado, em termos de manutenção, as locomotivas a diesel têm menores gastos em relação às locomotivas a diesel.#





XITIMELA – This second phase also has projections?

Aboobacar Mussá – Not yet. The engineering team is working on the concept of the station so that the architectural structure is not out of line with the surrounding area.

Electrification in the portfolio of investments

XITIMELA – There is also talk about electrification of the Ressano Garcia line. Is this being considered as something that will really happen?

Aboobacar Mussá – Without doubt, this question of energy transformation is extremely important, particularly because we have this energy in the country, and we need to make use of it. Now it is very

important that, at the right moment, we can begin the project. When I speak of the right moment, it's because at that moment we already have some pre-studies made and we have been working with EDM, because of the necessary charges. Now it is necessary to look at a series of later aspects. We are looking to South Africa – the Ressano Garcia line complements the lines that come from South Africa. Right now, South Africa is facing a series of problems concerning this question of electrification. They began very well, and the transport capacity with electric locomotives is much higher. But they are now dealing with questions of sabotage and theft of electric cables so that right now they are reverting to diesel powered trains. So it makes a lot of sense that at the right time we can enter South Africa with electric locomotives and carry all the traffic with these locomotives. I assure you that this project is

within our investment portfolio, and we are working on the matter at the level of studies.

XITIMELA – What would this electrification change, particularly in terms of gains, apart from the question of the environment?

Aboobacar Mussá – It would change a lot. Obviously, diesel locomotives are not great polluters when compared with trucks. As for electric locomotives, they are using clean energy. This is energy that we have available, but we have to import liquid fuels. So we are talking about savings in the country's foreign exchange. There is also an impact in terms of volume since electric locomotives can carry much more than diesel locomotives. They are also much cheaper to maintain than diesel locomotives. #

Linha de Machipanda

Uma nova era

Machipanda line
A new era

A recente inauguração da linha férrea e transfronteiriça de Machipanda, na província central de Manica, depois de remodelada e requalificada, além de consubstanciar a aposta do Governo, cuja base assenta na expansão das infra-estruturas, abre uma nova era que confere ao país vantagens competitivas em razão da sua localização estratégica relativamente aos países do hinterland. Pelo Zimbabwe, Zâmbia e Malawi, a infra-estrutura, inaugurada pelo Chefe de Estado, Filipe Nyusi, será assumida como forte parceiro no manuseamento das suas mercadorias.

→ A Linha de Machipanda está amplamente capacitada para dinamizar o comércio, através do Corredor da Beira, concorrendo para a liderança do mercado regional, numa altura em que se verifica uma corrida pela integração económica. O ministro da Indústria e Comércio, Silvino Moreno, acredita que há condições para posicionar o país no panorama regional e internacional, com vista a aproveitar as oportunidades que a zona de comércio livre continental africana oferece.

A inauguração da Linha de Machipanda teve lugar a 23 de Novembro de 2023 e foi honrada pelo Presidente da República, Filipe Nyusi. Trata-se de infra-estrutura modernizada, consubstanciando a aposta do Governo moçambicano em promover a infra-estruturação, conferindo ao país uma vantagem competitiva em função da



The recent inauguration of the cross-border Machipanda rail line, in the central province of Manica, opens a new era that confers on the country competitive advantages because of its strategic location relative to the countries of the hinterland. For Zimbabwe, Zambia and Malawi, this infrastructure, inaugurated by President Filipe Nyusi, will be regarded as a strong partner in handling their merchandise.

→ The Machipanda line is equipped to stimulate trade, through the Beira Corridor, competing to lead the regional market, at a time when there is a race for economic inte-

gration. The Minister of Industry and Trade, Silvino Moreno, believes the conditions exist to place the country in the regional and international panorama, in order to take advantage of the opportunities offered by the African continental free trade area.

President Filipe Nyusi inaugurated the Machipanda line on 23 November 2023. It is a modernised infrastructure, expressing the Mozambican government's bet on promoting infrastructures, conferring on the country a competitive advantage because of its strategic location relative to the countries of the hinterland, with immediate effects on the contribution to



"the pressure on road transport will only be minimised if there are accessible alternatives"

"a pressão sobre o transporte rodoviário, só será minimizada se houver alternativas de transporte acessível"

sua localização estratégica relativamente aos países do *hinterland*, com efeitos imediatos sobre o contributo para a balança das transacções correntes de importações e exportações de bens, assim como a geração de emprego directo e indirecto para os moçambicanos sobretudo jovens, com impacto directo na economia das zonas que hospedam estas infra-estruturas.

Para já, conforme intervenções feitas na altura da inauguração da linha férrea Beira Machipanda, a expectativa sobre o crescimento dos indicadores macroeconómicos em Moçambique é grande, mas há que ser criativo, porque até aqui, dados oficiais apontam que o sector dos transportes é dominado pelo transporte rodoviário.

Com efeito, como consequência da melhoria de condições de transitabilidade, desde 2019, no troço Beira Machipanda, a circulação de viaturas disparou. De Janeiro à primeira semana de Novembro corrente, foram registadas 94.490 viaturas, no sentido Beira Machipanda. No sentido inverso (Machipanda Beira) o número de viaturas anotado foi de 41.768, no mesmo período. Estas estatísticas, mostram que, em média diária, se regista naquele troço mais de 450 viaturas a usarem da estrada Beira Machi-

the balance of trade in goods, and the creation of jobs, directly and indirectly for Mozambicans, particularly young people, with a direct impact on the zones where these infrastructures are located.

For now, according to the speeches made at the inauguration of the Beira-Machipanda railway, there are great expectations about the growth of the macro-economic indicators in Mozambique, but we have to be creative because so far the official data indicate that the transport sector is dominated by road transport.

Indeed, as a result of improved road conditions, since 2019, the circulation of vehicles on the Beira-Machipanda stretch, has taken off. From January to the first week of this November, 94,490 vehicles were recorded in the Beira-Machipanda direction. In the opposite direction (Machipanda-Beira) the number of vehicles noted was 41,768, in the same period.

These statistics show a daily average of more than 450 vehicles using the Beira-Machipanda road. This puts greater pressure on the roads, damaging them, particularly when they are carrying heavy goods vehicles.



panda. Este facto concorre para uma maior pressão sobre os transportes levando à sua danificação, sobretudo quando se trata de um transporte de carga.

Por isso, o Presidente Nyusi, comentando sobre estes dados, aponta que a pressão sobre o transporte rodoviário, só será minimizada se houver alternativas de transporte acessível, onde o passageiro possa pagar menos ou valor igual exigido num transporte normal dos semi-clectivos.

Filipe Nyusi indica ainda que a oferta em simultâneo do transporte ferroviário visa ampliar as opções de escolha das pessoas e dos empresários em função das necessidades e das circunstâncias de cada utilizador dos serviços dos transportes.

Linha fiável e segura

Os trabalhos de reconstrução da Linha de Machipanda, com extensão de 317 Km, arrancaram em 2019, com o objectivo de tornar a linha mais fiável e segura. A linha tinha muitas curvas com raio apertado, que sujeitava o comboio a acidentes e limita-

vam a sua velocidade. Muitas dessas curvas eram desnecessárias e, nas subidas, o comboio patinava, dificultando a sua circulação. Em consequência, o Governo, reconhecendo a relevância da infra-estrutura na facilitação da mobilidade de pessoas e bens, mobilizou fundos junto dos seus parceiros, tendo conseguido 200 milhões de dólares que foram investidos na reconstrução, reabilitação e requalificação da infra-estrutura, já inaugurada pelo Chefe de Estado, Filipe Nyusi.

Por isso, explica Nyusi, a reconstrução da linha permitiu que fossem eliminadas 10 das 14 curvas que existiam, num troço de aproximadamente 15 km.

Igualmente, segundo Filipe Nyusi, melhorou-se a capacidade dos eixos que passaram dos anteriores 18 toneladas de carga líquida, para os actuais 20.5 por eixo, significando isso que na linha podem ser transportados mais de três milhões de toneladas líquidas por ano. Assim, o Presidente moçambicano procedeu à entrega aos utilizadores do Corredor da Beira de uma linha moderna com maior capacidade de segurança ferroviária e tem-

Commenting on this data, President Nyusi said that the pressure on road transport will only be minimised if there are accessible alternatives where the passenger can pay less or the same as the fare demanded by a minibus.

Filipe Nyusi also said that the simultaneous offer of rail transport seeks to expand the choices available in accordance with the needs and circumstances of each user of the transport services.

Reliable and safe line

The work to rebuild the 317 km Machipanda line began in 2019, with the purpose of making the line safer and more reliable. The line had many curves with a tight radius, which subjected trains to accidents and limited their speed. Many of these curves were unnecessary and on the climbs, trains used to slip, making their circulation difficult.

As a result, the Government, recognising the relevance of the infrastructure in facilitating the mobility of people and goods, mobilised funds from its partners. It obtained 200 million dollars that were invested in the reconstruction, rehabilitation and requalification of the line that has now been inaugurated by the head of state, Filipe Nyusi.

Nyusi explained that the reconstruction of the line allowed the elimination of 10 of the 14 existing curves, over a stretch of approximately 15 km.

Likewise, added Nyusi, axle capacity was improved rising from the previous 18 net tonnes of tonnes of cargo to the current 20.5 tonnes per axle. This means that the line can carry an extra three million net tonnes a year.

Thus, the Mozambican President delivered to the users of the Beira Corridor a modern line with a greater capacity of rail safety and a significantly shorter transit time.

po de trânsito que também reduziu significativamente.

“Muitos não tinham paciência. Tinham os seus contentores e queriam colocar em Harare ou Mutare e em curto espaço de tempo, mas porque a linha demorava, sofriam prejuízos. Agora, posso vos garantir, esse problema acabou”, disse Filipe Nyusi, acrescentando que a Linha de Machipanda está pronta para projectar uma nova era na mobilidade de pessoas e bens no corredor da Beira, importante linha que liga Moçambique e Zimbabwe aos países do *hinterland*.

Recorde-se que na inauguração da linha, esteve também o presidente zimbabueano Emerson Mnangagwa, o que demonstra a importância deste complexo ferroviário na ligação entre Moçambique e Zimbabwe e ao comércio regional.

Rota internacional de passageiros

Por se considerar a Linha de Machipanda completamente preparada para expandir o negócio ferro portuário de Moçambique,

gestores da empresa pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) estudam a possibilidade de introduzir uma rota internacional de passageiros que, numa primeira fase, teria como ponto de partida a cidade da Beira com destino ao Zimbabwe. Mais tarde, segundo os gestores da firma, a carreira seria alargada para outras paragens da região, mas para isso, tinha que consolidar primeiro a rota Beira Zimbabwe, ainda a ser criada

Mas o sonho dos CFM não termina aí, estando a estudar a introdução de uma automotora que saíria da Beira para Chimoio, ajudando na mobilidade de bens e pessoas. Refira-se que a automotora será um meio de transporte rápido, eficiente e com serviços de restauração, o que os transportes semicolectivos de passageiros não conseguem fornecer.

Para já, desde que a linha foi inaugurada, existe um comboio de passageiros da Beira a Machipanda, visando reduzir a pressão sobre as estradas, onde ocorrem longas filas de espera em determinados lugares.#

“Many people were impatient. They had their containers and they wanted to put them in Harare or Mutare in a short period of time, but because the line was delayed, they were making losses. Now I can guarantee that this problem is over”, said Filipe Nyusi, adding that the Machipanda line is ready to project a new era of mobility of people and goods in the Beira Corridor, this important line that links Mozambique and Zimbabwe to the countries of the hinterland.

The Zimbabwean President, Emmerson Mnangagwa, was also present at the inauguration of the line, which shows the importance of this rail complex in the link between Mozambique and Zimbabwe and to regional trade.

International passenger route

Since they regard the Machipanda line as fully prepared to expand the rail and port business of Mozambique, CFM managers are studying the possibility of introducing an international passenger route which, in an initial phase would start from Beira, with Zimbabwe as the destination. Later, according to the managers, the route would be expanded to other countries in the region, but first the Beira-Zimbabwe route must be consolidated.

CFM's dream does not end there. The possibility is under study of introducing a rail car which would go from Beira to Chimoio, helping in the mobility of goods and people. The rail car will be a rapid and efficient means of transport, serving meals, which the minibuses cannot do.

Since the line was inaugurated, there has been a passenger train from Beira to Machipanda, seeking to reduce the pressure on the roads, where there are long queues of vehicles at certain points.#





Modernização traz nova dinâmica na gestão do porto de Nacala

Modernisation brings new management dynamic to the port of Nacala

Os projectos e os grandes investimentos na reabilitação, expansão e modernização das infra-estruturas ferro-portuárias que tem vindo a ser realizados pela empresa Portos e Caminho de Ferro de Moçambique (CFM), estão a projectar o futuro de Moçambique, da região e do continente africano. Os resultados já estão a surtir o impacto desejado, sendo o Porto de Nacala, recentemente reabilitado e modernizado, um exemplo.

→ Discursando na cerimónia de inauguração das infra-estruturas reabilitadas do Porto de Nacala, o Presidente do Conselho de Administração (PCA) dos CFM, Eng.

The projects and the major investments in the rehabilitation, expansion and modernisation of rail and port infrastructures undertaken by CFM are projecting the future of Mozambique, of the region and of the African continent. The results are having the desired effect, and the recently rehabilitated and modernised Port of Nacala is an example.

→ Speaking at the inauguration of the rehabilitated infrastructures of the Port of Nacala, the chairperson of the CFM Board of Directors, Eng. Agostinho Langa Júnior, thanked President Filipe Nyusi for his

presence at the ceremony. "With the rehabilitation, expansion and modernisation of the Port of Nacala, we hope to increase our capacity at all levels and thus better serve our clients. We want to assure our clients that the Port of Nacala is prepared to figure among the best", declared Langa. The works consisted, in addition to equipping the port with state-of-the-art technologies, in adopting a series of operational facilities and procedures to confer a new dynamic on the management of the Port of Nacala. The Port benefitted from the reconstruction of the north quay, and the expansion of the main access road

*“estamos cada vez mais motivados para
melhor corresponder às expectativas e
confiança que foi depositada em nós”*

Agostinho Langa Júnior, agradeceu a honrosa presença do Presidente da República, Filipe Nyusi, na cerimónia de inauguração das infra-estruturas reabilitadas, expandidas e modernizadas do Porto de Nacala. “Com a reabilitação, ampliação e modernização do Porto de Nacala, esperamos aumentar a nossa capacidade a todos os níveis e, com isso, melhor servir os nossos clientes. Queremos garantir aos nossos clientes que o Porto de Nacala está preparado para figurar entre os melhores”, afirmou o PCA dos CFM.

As obras consistiram, para além do apetrechamento em equipamentos com tecnologias de ponta, na adopção de uma série de

facilidades e procedimentos de operações que muito irão conferir uma nova dinâmica na gestão do porto de Nacala. Com as obras, o Porto beneficiou da reconstrução do cais norte, assim como do alargamento da estrada principal de acesso, de uma para duas faixas de rodagem.

O Porto beneficiou ainda da construção de dois edifícios de cancelas de entrada na estrada principal; de dois edifícios de cancelas na estrada alternativa (bypass); de dois edifícios de controlo de passagem; de quatro edifícios das subestações eléctrica e de um sistema moderno de combate a incêndios.

from one to two lanes.

The Port also benefitted from the construction of two entrance gates on the main road; two gates on the alternative road (bypass); four buildings for electricity sub-stations; and a modern fire-fighting system.

“We reiterate our profound thanks to our government for the opportunity, through the work on this port, of providing jobs for our fellow citizens. Out of a total of 1.525 workers, 1,426 were Mozambicans”, said Langa.



Em termos de equipamento, destaca-se a montagem de duas unidades de QGC (guindastes de cais) com capacidade de 41 toneladas; três braços de cargas, no terminal de graneis líquidos; doze unidades de tractores e atrelados, com capacidade de 41 toneladas; oito garras automáticas de 16 metros cúbicos, para manuseamento de graneis.

“Reiteramos o nosso profundo agradecimento ao nosso Governo pela oportunidade de, através das obras deste porto, ter sido proporcionado emprego a nossos concidadãos. Do total de mil quinhentos e vinte e cinco trabalhadores, mil quatrocentos e vinte e seis foram nacionais”, congratulou-se o Eng. Agostinho Langa Júnior.

O PCA do CFM frisou ainda que “queremos garantir ao Governo que, com os novos equipamentos e outras facilidades modernas introduzidas neste Porto, estamos cada vez mais motivados para melhor corresponder às expectativas e confiança que foi depositada em nós”. Aos utilizadores do Porto, “reafirmamos o nosso compromisso de que podem contar connosco”, assegurou.

Com estes investimentos que os CFM estão a realizar nas infra-estruturas ferro-portuárias, pretende-se consolidar e aprofundar as vantagens da localização do país. A título de exemplo, os CFM realizaram recentemente grandes investimentos na expansão do cais do porto de Maputo em diversas fases, bem como o melhoramento e a reabilitação das linhas férreas de Ressano Garcia e Limpopo, no corredor de Maputo, que estabelecem ligação entre Moçambique, África do Sul e Zimbabwe, assim como a reabilitação e aumento da capacidade da linha-férrea de Machipanda, que liga a cidade da Beira e o Zimbabwe; incluindo na reconstrução do ramal Dona Ana-Vila Nova da Fronteira, no Corredor da Beira.

Breve História do Porto de Nacala

O Porto de Nacala localiza-se no extremo sul da Baía de Bengo e apresenta condições de navegabilidade absolutamente excepcionais. Não depende de marés e não

necessita de dragagens, o que permite a entrada e saída de navios, sem quaisquer restrições de calado, 24 horas por dia. Nacala é o Porto que oferece as melhores condições naturais de toda a costa oriental de África. Estas características fazem de Nacala o maior Porto natural de águas profundas da costa africana.

Aberto ao tráfego em Outubro de 1951, o Porto de Nacala conta, neste momento, com um terminal de carga geral de 372 metros de comprimento, calado de 14 metros, e capacidade para manuseamento de 2.400 mil toneladas anualmente, e um armazém com capacidade de armazenar nove mil toneladas. Terminal de contentores com 400 metros de comprimento, possui 14 metros de calado e capacidade de manuseamento de 252 mil TEU, possibilidade de estacionamento de oito mil TEU e 210 pontos de energia para contentores frigoríficos.

O terminal de graneis líquidos, afecto ao cais 4, com capacidade de manuseamento de 3600, 000 toneladas anualmente, está ligado aos depósitos de combustíveis, localizados à 3,5km do Porto.

No global, o Porto de Nacala passa para uma capacidade de manuseamento de mais 10 milhões de toneladas por ano. O cais 4, designado por terminal de graneis líquidos, onde se localiza a instalação especializada para o manuseamento de graneis líquidos, designadamente, combustíveis e óleos vegetais, foi em 2015 reabilitado e modernizado, no âmbito do projecto de reabilitação emergência do Porto de Nacala, financiado pela JICA.

Aliás, entre 2014 e 2023, a demanda de navios tanque tem vindo a crescer, como resultado de melhoria das instalações do terminal e maior consumo de combustíveis e óleos vegetais.

Em relação à carga, nos últimos cinco anos, o terminal de graneis líquidos registou melhorias na importação nacional de graneis líquidos, com maior destaque para os combustíveis, como resultado de aumento de capacidade de tancagem, com a entrada em funcionamento de novo terminal camel oil, com capacidade de armazenamento de 46.200 toneladas de combustíveis.

Langa stressed “we want to assure the government that, with the new equipment and other modern facilities introduced in this Port, we are increasingly motivated to better correspond to the expectations and confidence deposited in us”. To the users of the Port, “we reaffirm our commitment that you can count on us”, he declared.

With these investments that CFM is making in the rail and port infrastructures, it is intended to consolidate and deepen the advantages of the country's location. By way of example, CFM recently made major investments in expanding the quay at Maputo port, in various phases, as well as the improvement and rehabilitation of the Ressano Garcia and Limpopo rail lines, in the Maputo Corridor, which establish connections between Mozambique, South Africa and Zimbabwe, plus the rehabilitation and increased capacity of the Machipanda railway, which links Beira to Zimbabwe; including the reconstruction of the Dona Ana-Vila Nova da Fronteira branch line, in the Beira Corridor.

Brief History of the Port of Nacala

The Port of Nacala is in the extreme south of the Bay of Bengo and has exceptional conditions of navigability. It does not depend on the tides and does not need dredging. This allows ships of any size to enter or leave the port 24 hours a day. Nacala is the port which offers the best natural conditions on the entire east African coast. These characteristics make Nacala the largest natural deep-water

“we are increasingly motivated to better correspond to the expectations and confidence deposited in us”



port on the African coast.

Nacala Port was opened to traffic in October 1951. Currently it contains a general cargo terminal that is 372 metres long and 14 metres deep, with a capacity to handle 2.4 million tonnes annually, and a warehouse that can store 9,000 tonnes. The Nacala container terminal is 400 metres long and 14 metres deep. It can handle 252,000 TEU, with the possibility of parking 8,000 TEU and 210 electricity points for refrigerated containers.

The bulk liquids terminal, connected to quay 4, with the capacity to handle 3.6 million tonnes annually, is linked to the fuel deposits, located 3.5 kilometres from the port.

Overall, Nacala port now has the capacity to handle more than 10 million tonnes a year. Quay 4, designated as the bulk liquids terminal, where there are specialist installations for fuels and vegetable oils, was rehabilitated and modernised, under the Nacala Port emergency rehabilitation project, financed by JICA.

Between 2014 and 2023, the demand from tankers has been growing because of the improvements at the terminal and the greater consumption of fuel and vegetable oil.

In the past five years, the bulk liquid terminal has recorded improvements in the national import of bulk liquids, notably fuel, as a result of increased bulk storage capacity, with the new Camel Oil terminal, with the capacity to store 46,200 tonnes of fuel.

Regional reference

As an impact of the rehabilitation, expansion and modernisation of Nacala Port, it is expected that the capacity for cargo handling will increase from 100,000 TUE to 252,000 TEU per year, which is an increase of 152%.

It is also expected that storage capacity will rise from the current 5,700 to 8,000 TEU. The port will attract large ships of about 60,000 DWT.

Referência regional

Como impacto da reabilitação, expansão e modernização do Porto de Nacala, espera-se o aumento da capacidade de volume de manuseamento de 100 mil TUE para 252 mil TEU por ano, que corresponde a um aumento de 152%.

Espera-se também o aumento da capacidade de armazenamento dos actuais 5700 para 8 mil TEU, bem como a atracção de navios de grande porte de cerca de 60 mil DWT, com uma média de 4 mil TEU a 80 mil DWT Post Panamax, com uma média de 7 mil TEU.

Vai ainda reduzir o tempo de permanência do navio no cais e, consequentemente, todo o processo de manuseamento de contentores (entrada e saída), devido à introdução de novos e modernos equipamentos portuários, saindo dos actuais 288 movimentos por dia para aproximadamente 1152 movimentos diários.

Para além disso, o Porto passa a contar com mais uma área para a expansão e desenvolvimento de projectos (construção, armazenamento, etc.) e vai se tornar numa referência na região da África Austral e, fundamentalmente, vai promover o desenvolvimento do corredor de Nacala.#

The time that a ship must stay at the quay, and consequently the whole process of handling containers (entry and leaving), will be cut, thanks to the introduction of new and modern port equipment, rising from the current 288 movements a day to about 1,152 movements a day.

Furthermore, the Port now counts with another area for expansion and development of projects (construction, storage, etc.) and will become a reference point in the southern African region. Fundamentally, it will promote the development of the Nacala Corridor.#





JUE NO PROGRESSO PARA A FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO

A nova cara da JUE: Inovações...

Trata-se de uma versão do portal que traz consigo, para além das componentes conhecidas como a biblioteca de legislação as seguintes novidades:

- Inteligência Artificial - Chatboot, um assistente virtual disponível 24h por dia, capaz de responder as perguntas mais frequentes e transferir a questão apresentada ao Centro de Apoio ao visitante sempre que necessário;
- Um simulador de direitos e demais imposições, que permitirá ao visitante prever o custo da sua importação;
- Uma imagem renovada e moderna, proporcionando ao utilizador uma experiência de navegação mais aprazível por via de qualquer dos seus dispositivos.

Infraestruturas

Decorre a renovação da infraestrutura da rede JUE nos mais de 70 sites, bem como a revisão de redundância de energia nos locais remotos onde opera a JUE.

O exercício visa garantir que os equipamentos acompanham a evolução da tecnologia e asseguram o desempenho da plataforma JUE.



Satisfação do Utilizador/ Capacitação

Um dos compromissos da equipe é conduzir sessões de formação para o uso da ferramenta JUE pelas partes envolvidas no desembaraço aduaneiro em Moçambique em 2023, registou-se um cumulativo de 450 formandos nas várias salas distribuídas ao longo do País.



CENTRO DE APOIO AO UTILIZADOR:

Telefone: + 258 21 341 110
Movél: + 258 34 11
Email: suporte@mcnet.co.mz

ENDEREÇO:

Av. Julius Nyerere, Nrº 3172
Maputo Cidade
Telefone: +258 21 487151/2

PORTO DE NACALA

Acelerar a integração regional

PORT OF NACALA

Speeding up regional integration

As infra-estruturas reabilitadas, expandidas, modernizadas e equipadas com tecnologia de ponta do Porto de Nacala, na província de Nampula, irão alavancar o crescimento económico no bloco regional da Comunidade de Desenvolvimento de África Austral (SADC) e no aumento significativo da sua capacidade de manuseamento de carga. Com efeito, o Presidente da República, Filipe Nyusi, afirmou depois de orientar a cerimónia de inauguração, a 7 de Outubro de 2023, que com a expansão e modernização do Porto de Nacala, o manuseamento de carga contendorizada passa das actuais 100 mil toneladas para 252 mil, um crescimento de mais de 150%. O momento histórico que marcou a inauguração das infra-estruturas, no Porto de Nacala, foi testemunhado pelos presidentes da República do Malawi, Lazarus Chakwera e da Zâmbia, Hakainde Hichilema, e ainda, pelo vice-ministro dos Negócios Estrangeiros do Japão, Hosaka Yasushi. Na ocasião, os três estadistas assinaram instrumentos jurídicos tripartidos entre Moçambique, Malawi e Zâmbia.

➔ Discursando na cerimónia, o estadista moçambicano indicou que é com muita satisfação e sentido de realização que, juntamente com os Presidentes do Malawi e Zâmbia, Lazarus Chakwera e Hakainde Hichilema respectivamente, procedia à abertura destas infra-estruturas, após a sua re-

bilitação expansão e modernização. Para o Presidente Nyusi, a presença dos mais altos magistrados do Malawi e Zâmbia confere ao Porto de Nacala a sua magnitude estruturante na região da SADC, e com potencial muito significativo de alavancar o crescimento económico dos três países e da região.

The rehabilitated, expanded, and modernised infrastructures in the port of Nacala, equipped with state-of-the-art technology, will lever economic growth in SADC with a significant increase in its cargo handling capacity. President Filipe Nyusi, after chairing the inauguration ceremony, on 7 October 2023, said that with the expansion and modernisation of the port, the handling of containerised cargo rises from the current 100,000 tonnes to 252,000, an increase of more than 150%. The historic moment that marked the inauguration of the port infrastructures was witnessed by the Presidents of Malawi, Lazarus Chakwera, and of Zambia, Hakainde Hichilema, and by the Japanese Deputy Foreign Minister, Hosaka Yasushi. During the ceremony, the three Presidents signed tripartite agreements between Mozambique, Malawi and Zambia.

O Presidente Nyusi referiu igualmente que a integração económica da SADC passa por investimentos em infra-estruturas de transportes que promovam a conectividade entre os países da região, bem como a ligação destes com o mercado global. “Na integração regional, Moçambique desempenha um papel fundamental em razão da sua localização geoestratégica, pontificada nos corredores logísticos de Nacala, Beira e Maputo”, apontou. Para Nyusi, os complexos ferro-portuários moçambicanos permitem o acesso às rotas marítimas para Malawi, Zâmbia, República Democrática de Congo, Zimbabwe, Reino de Eswatini, África do Sul e Botswana com impacto directo no desenvolvimento socioeconómico, nomeadamente, na promoção do comércio internacional, associado ao sector produtivo, estimulando a geração de emprego. Estes complexos contribuem sobremaneira na viabilização de empreendimentos estruturantes, em cadeias de valor quer em Moçambique, quer na região da SADC, incluindo na recolocação de indústrias dependentes de economia de escala como são os casos da produção de cimento e moageiras em Nacala, Beira e Maputo. Os complexos ferro-portuários moçambicanos, em conjugação com outras infra-estruturas, impactam na recepção do armazenamento e o transporte de produtos petrolíferos, com a possibilidade de hospedar unidades de refinação e sua integração numa lógica de transporte multimodal.

O grande impacto destas infra-estruturas, de acordo com o Estadista moçambicano, está na imensidão da geração de riqueza pelo valor acrescentado bruto da logística de transporte no produto interno bruto que inclui milhares de empregos, que estimulam a procura agregada por via do consumo e no campo de equilíbrio entre as exportações e serviços na balança de pagamentos. Por estas razões, Filipe Nyusi fez saber que Moçambique pretende consolidar e aprofundar estas vantagens, o que é verificável no grande investimento em infra-estruturas portuárias. Relativamente a esta matéria, o Chefe do Estado destacou a expansão do cais do Porto de Maputo em diversas fases, bem como o melhoramento e a reabilita-

➔ Speaking on the occasion, President Nyusi said it was with great satisfaction and a sense of achievement that he was opening these infrastructures after their rehabilitation, expansion and modernisation. For Nyusi, the presence of the Malawian and Zambian Presidents conferred on Nacala Port its structuring size in the SADC region, with a very significant potential to lever the economic growth of the three countries and of the region.

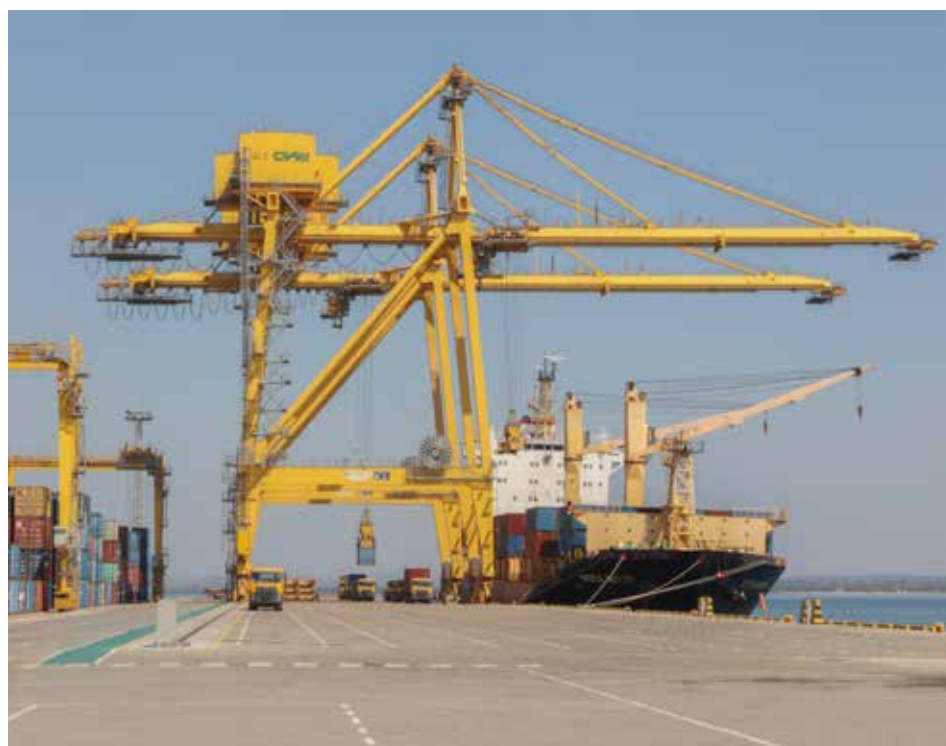
Nyusi also said that the economic integration of SADC involves investment in transport infrastructures that promote connectivity between the countries of the region and their linkages with the global market. “In regional integration, Mozambique plays a fundamental role because of its geo-strategic location, expressed in the Nacala, Beira and Maputo logistics corridors”, he added.

For Nyusi, the Mozambican rail and port complexes allow access to maritime routes for Malawi, Zambia, Democratic Republic of Congo, Zimbabwe, Eswatini, South Africa and Botswana with a direct impact on socio-economic

development, through the promotion of international trade, associated with the productive sector, and stimulating job creation.

These complexes make major contributions to the viability of structuring undertakings, in value chains, both in Mozambique, and in the SADC region, including in the relocation of industries dependent on economies of scale such as the production of cement in Nacala, Beira and Maputo. The Mozambican rail and port complexes, together with other infrastructures, have an impact on the storage and transport of petroleum products, with the possibility of hosting refineries and integrating them into a logic of multimodal transport.

The great impact of these infrastructures, according to Nyusi, lies in the immense generation of wealth from the value added in transport logistics, which includes thousands of jobs, stimulating aggregate demand and in the balance between exports and services in the balance of payments.



ção das Linhas férreas de Ressano Garcia e Limpopo, no Corredor de Maputo que estabelecem ligação entre Moçambique, África do Sul e Zimbabwe, assim como a reabilitação e o aumento da capacidade da linha-férrea de Machipanda, que liga a cidade da Beira e o Zimbabwe; a reconstrução do ramal Dona Ana-Vila Nova da Fronteira, no corredor da Beira, que continuará até ao Malawi, incluindo a ampliação e modernização do porto de Nacala, no corredor do Norte que acabava de ser inaugurado.

O porto natural de Nacala, que iniciou as suas actividades em 1951, é crucial para o escoamento das exportações assim como para a importação de cereais, fertilizantes, combustíveis, medicamentos e equipamentos de diversa natureza para suprir as necessidades de consumo dos países da região, particularmente de Moçambique, Malawi e Zâmbia. Com efeito, o Presidente da República sublinhou que a entrega do porto de Nacala faz parte do cumprimento de Moçambique na lógica da região. “Os investimentos de modernização e ampliação foram efectuados, no quadro de um projecto lançado em 2018, com o intuito de tornar o porto de Nacala mais moderno e eficiente”, frisou Filipe Nyusi, realçando que este porto afirma-se como uma referência para a economia moçambicana e para as economias da região e de África por ser o maior de águas profundas da costa oriental africana.

Malawi e Zâmbia passam a beneficiar de uma maior eficiência no manuseamento de mercadorias, sobretudo relativamente à redução do tempo de manejo de cargas, como resultado directo de novos equipamentos e de uma tecnologia moderna. A título de exemplo, a terminal de contentores passa de seis para 25 contentores manuseados por minuto, saindo também da actual capacidade de 100 mil TUs por ano para 250 mil TUs por ano. Ao nível dos grãos líquidos, o Porto de Nacala registou uma grande melhoria, com a instalação de três novos braços com capacidade máxima de descarga de 1200 metros cúbicos por hora, significando um aumento de 600 metros cúbicos por hora.

“No global, o porto de Nacala cresceu e pode manusear pouco mais de sete mi-

lhões de toneladas por ano, contra os anteriores três milhões de toneladas por ano”, enfatizou o Estadista moçambicano, anunciado de seguida que o Governo moçambicano está a trabalhar com o Governo do Japão para o melhoramento do acesso à cidade e melhoramento de Nacala, através da protecção contra a erosão que está num estado bastante avançado, incluindo, a requalificação e modernização das vias que dão acesso ao recinto do porto de Nacala.

“Queremos um porto de Nacala com impacto benéfico e duradouro para o país e para a nossa região. Queremos que o Porto de Nacala se traduza em mais comércio, mais investimentos num ambiente mais competitivo que propicie a edificação das nossas capacidades produtivas, tendo como escopo, a nossa autonomia alimentar, industrial e financeira”, afirmou.

Foi nesse sentido que os três países assinaram o acordo institucional do Corredor de Nacala, inserido no âmbito do projecto de comércio e conectividade da África Austral, na sua componente de fortalecimento da coordenação institucional com o objectivo de fortificar as operações deste corredor e fomentar o desenvolvimento da região. “Estes acordos representam a introdução de um novo paradigma de gestão do Corredor de Nacala, numa abordagem tripartida das preocupações dos agentes económicos, assegurando mecanismos integrados para a contínua circulação de pessoas e bens entre os três países”, revelou Filipe Nyusi. Com este mecanismo, prosseguiu, pretende-se reduzir custos de transporte e tempo de trânsito que, consequentemente, contribuirão para a melhoria da competitividade do corredor de desenvolvimento de Nacala, tornando-o, assim, mais atractivo para os seus usuários.#



Nyusi declared that Mozambique wishes to consolidate and deepen these advantages, which can be seen in the major investments in port infrastructures. The President stressed the expansion of the quays in Maputo port, and the improvement and rehabilitation of the Ressano Garcia and Limpopo rail lines, in the Maputo Corridor, which establish the links between Mozambique, South Africa and Zimbabwe, as well as the rehabilitation and increased capacity of the Machipanda line, which connects Beira to Zimbabwe; the reconstruction of the Dona Ana-Vila Nova da Fronteira branch line, in the Beira corridor, which will continue to Malawi, and including the expansion and modernisation of the port of Nacala, in the Northern Corridor which has just been inaugurated.

The natural port of Nacala, which began its activities in 1951, is crucial for exports and imports of grain, fertilisers fuel, medicines and assorted equipment to meet the needs of the countries of the region, particularly Mozambique, Malawi and Zambia.

"The investments in modernisation and expansion were undertaken in the context of a project launched in 2018, with the purpose of making Nacala port more modern and efficient, stressed Nyusi. He said this

port is a reference point for the Mozambican economy and for the economies of the region and of Africa because it is the largest deep-water port on the East African coast. Malawi and Zambia are benefitting from greater efficiency in the handling of merchandise, particularly the reduced time for handling cargo as a direct result of new equipment and modern technology. By way of example, the container terminal can now handle 25 rather than six containers per minute, thus increasing its capacity from 100,000 TUs per year to 250,000 TUs per year.

As for bulk liquids, Nacala Port has registered a great improvement, with the installation of three new arms with a maximum capacity of discharging 1,200 cubic metres an hour, which is an increase of 600 cubic metres an hour.

"Nacala port has grown and can handle more than seven million tonnes a year, compared with the previous three million tonnes a year", stressed Nyusi. He announced that the Mozambican government is working with the government of Japan to improve access to the city and protect Nacala against erosion. This project is well advanced, including the requalification and modernisation of the

roads that provide access to the port.

"We want the port of Nacala to have a beneficial and lasting impact for the country and for our region. We want the port of Nacala to bring more trade and more investment in a more competitive environment which favours the building of our productive capacities, and our food, industrial and financial autonomy", he said. It was in this sense that the three countries signed the Nacala Corridor institutional agreement, as part of the project for trade and connectivity of southern Africa, in its component of strengthening institutional coordination with the purpose of boosting the operations of this corridor and encouraging the development of the region. "These agreements represent the introduction of a new management paradigm for the Nacala Corridor in a tripartite approach to the concerns of economic agents, ensuring integrated mechanisms for the continual circulation of people and goods between the three countries", said Nyusi. With this mechanism, he continued, it is intended to reduce transport costs and transit times, which will help improve the competitiveness of the Nacala Development Corridor, making it more attractive for its users.#





CFM Logistics

CFM na logística de petróleo e gás

CFM Logistics

CFM in the petroleum and gas logistics

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) iniciou, no dia 27 de Julho de 2024, as operações marítimas da CFM Logistics, na logística de petróleo e gás em Moçambique. Trata-se de uma empresa criada no âmbito do core business da CFM, com objectivo de envolver-se em toda a cadeia de produção, logística e venda de recursos energéticos, tendo em conta as descobertas de importantes reservas de gás natural na Bacia do Rovuma, que se juntam ao potencial em produção na zona Sul, na região de Pande-Temane, colocando, desse modo, o nosso País na posição de um dos maiores produtores mundiais de Gás Natural Liquefeito.

→ A cerimónia de lançamento das operações marítimas da empresa CFM Logistics, no Porto de Nacala, província de Nampula, região norte do país, foi orientada pelo Presidente da República: “Afigura-se como uma acção estratégica nacional da

CFM Logistics, que serve de meio para assegurar a participação e empoderamento das empresas nacionais”. O início das operações da CFM Logistics representa também, segundo o Chefe do Estado, o começo de uma ambição maior de exercer

CFM began, on 27 July 2024, the maritime operations of CFM Logistics, in the petroleum and gas logistics in Mozambique. This is a company set up in the framework of the core business of CFM, with the aim of involving itself in the whole chain of production, logistics and sale of energy resources, bearing in mind the discoveries of important reserves of natural gas in the Rovuma Basin. Taken together with the production potential in the south, in the Pande-Temane region, this makes our country one of the world's major producers of liquefied natural gas (LNG).

*"as operações marítimas
da CFM Logistics
significam a tradução
do conteúdo local com
actividades económicas
susceptíveis de
contribuírem para as
contas públicas"*

e prestar serviços marítimos em águas profundas e em toda a área marítima integrante do território moçambicano.

No seu discurso, Filipe Nyusi afirmou que era com alegria e satisfação que se associava à cerimónia que marca o início das operações marítimas da empresa CFM Logistics, associadas ao sector de hidrocarbonetos na região norte do país. "Este momento marca o sentido de missão das empresas nacionais que respondem às exigências das operadoras petrolíferas, com critérios de selecção bastante exigentes e não só. Num universo de selecção que inclui outras empresas que operam noutras geografias", afirmou.

A empresa CFM Logistics estudou o mercado, por isso, as actividades que irá desenvolver revestem-se de muita importância, porque constitui um sinal inequívoco da participação dos moçambicanos na cadeia de valor do sector de petróleo e gás e consequente retenção das dívidas dentro do

→President Filipe Nyusi chaired the ceremony launching the maritime operations of CFM Logistics, in the Port of Nacala: "This is a national strategic action of CFM Logistics, which is a means to ensure the participation and empowerment of national companies", he said. The start of the operations of CFM Logistics, Nyusi added, also represents the start of a greater ambition to provide maritime services in deep water in the entire maritime areas in Mozambican territory.

"This moment marks the sense of mission of the national companies which are responding to the requirements of the petroleum operators, with very demanding selection criteria, in a selection universe that includes other companies operating in other parts of the world", he said.

CFM Logistics has studied the market, and the activities it will undertake are of great importance because they constitute an unequivocal signal of the participation of Mozambicans in the petroleum and gas value chain and the consequent retention of foreign currency within the country. The same can happen in the context of local content.

"Hence, we are taking the opportunity to express our appreciation to CFM for its anticipation of the activities that will occur in the research phase of some fields located off the coast of Angoche and in the development of onshore undertakings in Area 1 and Area 4", said the President.

For Filipe Nyusi, the start of the maritime operations of CFM Logistics meant the translation of local content into means and equipment for the country, with Mozambican workers and with economic activities able to contribute to the public accounts: "We are witnessing the well managed mechanism of generating possible linkages with other companies, such as fuel supplies, naval repairs and storage, entailing effects on employment, added value and economic growth".

In this context, Nyusi said that the ceremony was a tangible demonstration of the supply offer of CFM Logistics, which met a challenge raised long ago of maximising the retention of value within the country, based on developing a series of companies providing goods and services.



país. O mesmo pode acontecer no âmbito do conteúdo local.

“Assim, aproveitamos o ensejo para exprimir o nosso apreço à empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique pela sua antecipação às actividades que irão decorrer na fase de pesquisa de alguns campos, localizados ao largo de Angoche e na fase de desenvolvimento dos empreendimentos em terra, na Área 1 e na Área 4”, referiu o Presidente da República.

Para Filipe Nyusi, o início das operações marítimas da CFM Logistics significam a tradução do conteúdo local em meios e equipamentos ao país, com trabalhadores moçambicanos e com actividades económicas susceptíveis de contribuir para as contas públicas: “Testemunhamos o mecanismo bem conseguido de gerar possíveis ligações com outras empresas, tais como, de abastecimento dos combustíveis, reparações navais e armazenagem, acarretando efeitos sobre o emprego, valor acrescentado e crescimento económico”.

Nesse contexto, o Estadista moçambicano fez saber que aquela cerimónia era uma demonstração tangível de capacidade de oferta pela CFM Logistics, cujas operações respondem a um desafio há muito colocado no sentido de maximizar a retenção do valor dentro do país, tendo por base o desenvolvimento de um conjunto de empresas de fornecimento de bens e serviços. Na ocasião, Filipe Nyusi disse que estava satisfeito pelas condições de segurança

que o Porto de Nacala oferece, comparativamente ao tempo em que era Director do CFM-Norte, onde os navios petroleiros não atracavam por falta de condições e equipamentos. Na sequência, disse que o Governo ressalta o facto deste potencial extensivo ao sector privado em todas as outras actividades cujas operações não apresentam, no início, barreiras legais para entrar. Todavia, acrescentou, “devemos ter consciência da dimensão do desafio neste sector, face ao potencial do desenvolvimento futuro”.

O Presidente da República elencou alguns aspectos que considera sensíveis, tais como as exigências decorrentes da construção dos módulos em terra na Área 1 e na Área 4 da Bacia do Rovuma, em Cabo Delgado, em termos de mão-de-obra qualificada das pequenas e médias empresas certificadas, com equipamentos e recursos financeiros que correspondam às necessidades de procura de diversos serviços.

A empresa CFM “está a dar uma lição de não murmurar nem lamentar, porque, às vezes, o empresariado nacional reclama oportunidades. Mas as oportunidades têm regras e exigências apresentadas pelas empresas grandes. Esta é uma lição e um chamariz para as empresas moçambicanas competirem”, observou, para mais adiante recomendar a necessidade de as empresas nacionais investirem na qualidade na prestação de serviços de armazenamento, serviços de acomodação na fase de construção, de transporte, incluindo fornecimento de

"the maritime operations of CFM Logistics meant the translation of local content with economic activities able to contribute to the public accounts"

Nyusi said he was satisfied by the safety conditions that Nacala Port offered, compared with the period when he had been Director of CFM-North, when oil tankers did not berth at Nacala for lack of conditions and equipment. He added that the government stresses the fact that this potential extends to the private sector in all other activities where there are no legal barriers to its entry. However, he added “we should be aware of the scale of the challenge in this sector, faced with the potential for future development”.

The President listed some aspects he regarded as sensitive, such as the requirements arising from the construction of the onshore modules in Area 1 and Area 4 of the Rovuma Basin, in Cabo Delgado, in terms of skilled labour in the certified small and medium companies, with equipment and financial resources corresponding to demand needs of various services.



bens alimentares, comércio e na pecuária. Este tipo de actividades acarreta a inclusão do sector familiar e, por essa razão, afigura-se capaz de gerar impacto socioeconómico positivo nas comunidades locais, que é grande objectivo do Governo. “É desta forma que se confere legitimidade e sentido de pertença das comunidades locais quanto aos empreendimentos, libertando jovens e mulheres da ociosidade, elevando o seu bem-estar socioeconómico”, ressaltou Filipe Nyusi. Esta tendência, referiu, faz com que estas classes sociais não fiquem à espera nem de programas de responsabilidade social e da atribuição directa de créditos fiscais. “Como se depreende, a actividade da CFM Logistics é de grande importância, mas, ainda assim, corresponde apenas a uma porção das vastas oportunidades que incorporam a estrutura de uma economia”, anotou.

O Presidente da República recordou que, há menos de um ano, foi inaugurado o Porto de Nacala, depois de beneficiar de obras de reabilitação, ampliação e modernização, como resultado de um grande esforço do Governo, através do seu braço executivo, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Assim, prosseguiu, “as operações da CFM Logistics atestam o papel das infra-estruturas portuárias, particularmente, do Porto de Nacala como um factor de desenvolvimento e progresso económico a favor dos moçambicanos e da região”. O Presidente da República salientou que seria redutor confinar a geografia das infra-estruturas somente no Porto de Nacala, tendo em conta o porto de Pemba e áreas contíguas concessionadas que concorrem para o desenvolvimento de actividades económicas, que incluem o sector mineiro. Esta empresa “tem também a responsabilidade descentralizar o desenvolvimento económico de Moçambique”, anunciou o Chefe de Estado, para depois enfatizar a necessidade de exercer a economia de diferentes polos, o que será, segundo explicou, a verdadeira descentralização, sobretudo com este manancial de infra-estruturas marítimas e portuárias preparadas através da maximização das oportunidades.



CFM “is giving a lesson of not muttering or lamenting, because sometimes the national business class complains of opportunities. But opportunities have rules and requirements presented by the large companies. This is a lesson and a lure for the Mozambican companies to compete”, he noted. He then recommended the need for the national companies to invest in quality in the provision of storage services, accommodation in the construction phase, transport, including the supply of foodstuffs, trade, and livestock.

This type of activities involved the inclusion of the family sector, and for this reason it can generate a positive socio-economic impact on local communities, which is the great objective of the government. “This is how legitimacy, and a sense of ownership is conferred on the communities regarding the undertakings, freeing young people and women from idleness, and raising their socio-economic welfare”, stressed Nyusi.

This trend, he said, ensures that these social classes do not wait either for social responsibility programmes or for the

direct allocation of fiscal credits. “As may be concluded, the activity of CFM Logistics is of great importance, but even so it corresponds to only a portion of the vast opportunities that incorporate the structure of an economy”, he noted.

Nyusi recalled that, less than a year ago, Nacala Port was inaugurated after benefiting from rehabilitation, expansion, and modernisation, as the result of a major effort by the government, through its executive branch, the company CFM. Thus, he continued, “the operations of CFM Logistics bear witness to the role of port infrastructures, particularly the Port of Nacala as a factor of development and economic progress in favour of Mozambicans and of the region”.

The President stressed that it would be reductive to confine the geography of the infrastructures only to the Port of Nacala, bearing in mind the Port of Pemba and nearby areas that contribute to the development of economic activities, including the mining sector. CFM, said Nyusi, “also has the responsibility to decentralise the economic development of Mozambique”.

E para o caso da indústria do petróleo e gás, Filipe Nyusi aponta como uma oportunidade ímpar para a afirmação de actores moçambicanos na prestação de serviços logísticos. “É sabido que os portos e serviços marítimos são incontornáveis para o desenvolvimento de Moçambique, por isso, os nossos irmãos do Zimbabwe, Malawi, Zâmbia, mesmo da África de Sul, estamos a ser solução para a evolução da região”, frisou.

O Presidente da República destacou ainda que “estamos a testemunhar um investimento nacional estimado em 20 milhões de dólares americanos da empresa CFM, realizado pela aquisição de meios que acabamos de inaugurar. Trata-se de rebocadores e barcos pilotos modernos, robustos e também a confirmar a formação dos recursos humanos

que irão operar os meios inaugurados”.

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique vem capitalizar a sua experiência secular no manuseamento portuário, bem como, capitalizar os seus recursos humanos e financeiros, direccionando para investimentos que lhe permitam gerar mais riqueza e mais desenvolvimento socioeconómico dos moçambicanos.

“Afigura-se como uma acção estratégica nacional do CFM que serve de meio para assegurar a participação e empoderamento das empresas nacionais”, sublinhou Filipe Nyusi, acrescentando que, adicionalmente, as operações da CFM Logistics representam o começo de uma ambição maior de exercer e prestar serviços marítimos em águas profundas e em toda área marítima, integrante do território moçambicano.

“Queremos que a nossa empresa seja uma verdadeira prestadora de serviços marítimos em águas profundas, sustentável e internacionalmente competitiva. Queremos ainda que a CFM Logistics seja a imagem da logística no mar e em terra”, apelou o Estadista moçambicano.

Nesse quadro, convidou ainda a CFM Logistics a maximizar as infra-estruturas portuárias e logísticas de que é possuidora a nível nacional: “O Governo está claro em assegurar e respeitar o conceito do conteúdo local, particularmente desta indústria de petróleo e gás, contudo, devemos evitar correremos o risco de se fazer entender que a indústria de petróleo e gás em Moçambique é uma indústria de desunião, lamentações, frustrações ou de uma indústria de guerra e não de construção da prosperidade dos moçambicanos”.#



And for the case of the petroleum and gas industry, Nyusi pointed to the unequalled opportunity to affirm Mozambican actors in the provision of logistical services. "It is well known that the ports and maritime services are unavoidable for the development of Mozambique. For our brothers in Zimbabwe, Malawi, Zambia, and even South Africa, we are the solution for the evolution of the region", he said.

The President also stressed "We are witnessing a national investment by CFM of 20 million dollars, to acquire the equipment we have just inaugurated. These are modern and robust tugs and pilot boats. We also confirm the training of the human resources who will operate these resources".

CFM is capitalising on its century old experience in port handling, and capitalising on its human and financial resources, aimed at investments that will allow it to generate more wealth and more socio-economic development.

"This is a national strategic action of CFM which serves as a means for assuring the participation and empowerment of national companies", stressed Filipe Nyusi, adding that, in addition, the operations of CFM Logistics represent the start of a greater ambition to provide maritime services in deep water and throughout the maritime area of Mozambican territory.

"We want our company to be a true provider of Maritime services in deep water,

sustainable and internationally competitive. We also want CFM Logistics to be the image of logistics at sea and on land", urged Nyusi.

He also invited CFM Logistics to maximise the port and logistics infrastructures which it possesses at national level: "The government is clear in ensuring and respecting the concept of local content, particularly in this petroleum and gas industry. However, we should avoid running the risk of making it seem that the petroleum and gas industry in Mozambique is an industry of disunity, lamentations, frustrations or an industry of war and not of building the prosperity of Mozambicans"#





CFM Logistics

Resposta à altura dos desafios

CFM Logistics

Rising to the challenges

O Presidente do Conselho de Administração (PCA), Eng.º Agostinho Francisco Langa Júnior afirmou que a indústria do petróleo e gás constitui um dos pilares para o progresso nacional, gerando um crescimento progressivo da economia e mais riqueza para os moçambicanos.

→ A empresa Caminhos de Ferro de Moçambique “encontrou na CFM Logistics a resposta à orientação do Governo para a participação e envolvimento na indústria de petróleo e gás, como um actor relevante, fazendo e aproveitando o que melhor sabemos fazer, que é a *logística e manuseamento portuário*. Fizemo-lo depois de uma avalia-

ção, interação e diálogo com parceiros e clientes e outros actores do sector”, disse o PCA.

Ao iniciar as operações marítimas, a CFM Logistics torna-se, assim, pioneira e com um forte e secular legado na logística de transportes em Moçambique e na África Austral. “Historicamente, somos prove-

The chairperson of the CFM Board of Directors, Eng.º Agostinho Francisco Langa Júnior, stated that the petroleum and gas industry is one of the pillars for national progress, generating gradual growth of the economy and more wealth for Mozambicans.

→ CFM “has found in CFM Logistics the answer to the guidance from the government for participation and involvement in

dores em áreas que vão desde a ferrovia à marítima, dos portos à aviação civil ou camionagem automóvel. A nossa actividade está intrinsecamente ligada ao fomento e ao desenvolvimento e somos a plataforma logística de Moçambique”, destacou o PCA dos CFM na sua intervenção.

Hoje, acrescentou, focado na logística e manuseamento portuário, o CFM apresenta-se como um actor privilegiado no sector de transportes e presença incontornável na logística de petróleo e gás, atendendo, não apenas ao seu natural *core business*, mas também à quantidade e qualidade de infra-estruturas de logística, serviços e infra-estruturas que os operadores e demais clientes da indústria de petróleo e gás têm à sua disposição.

Agostinho Langa Júnior revelou ainda que, “com a *CFM Logistics* temos a excelente oportunidade para expandir e diversificar o escopo da nossa actividade, renovar os nossos serviços e construir novas infra-estruturas ou reabilitar e ampliar as já existentes

para atender às necessidades e a demanda de logística no domínio desta indústria”.

Daí que, para o PCA da CFM, a empresa CFM Logistics é uma resposta à altura dos desafios que são continuamente apresentados pelas concessionárias, contratadas, subcontratadas e pelos demais parceiros e ao compromisso firme quanto ao mandato dado pelo Governo. “É um gigantesco desafio e uma extraordinária oportunidade. Ao cumprir este desígnio, estaremos não só a implementar um mandato do Governo, na implementação dos projectos de petróleo e gás, mas estaremos, sobretudo, a contribuir para o desenvolvimento de Moçambique”, vincou.

Ainda no seu discurso, Agostinho Langa Júnior assegurou ao Governo que o CFM encara este desafio com muita responsabilidade e será o garante da implementação da estratégia de promoção do “conteúdo local” que, aliás, constitui um dos aspectos mais desafiantes e instigantes deste gigan-

tesco projecto de exploração de petróleo e gás do nosso País, de acordo com a orientação do Governo.

Por isso, disse o Eng.º Agostinho Langa, “reiteramos os agradecimentos ao nosso Governo pela confiança que depositou na CFM neste negócio da indústria de Petróleo e Gás. É um estímulo muito grande para a nossa empresa, num momento em que estamos a caminho dos 130 anos de existência. Um estímulo à contínua superação e à realização do nosso papel como braço do Estado no fomento do desenvolvimento”.

Para além do Chefe de Estado moçambicano e dos membros do Conselho de Administração do CFM, este evento histórico foi também testemunhado pelo vice-ministro dos Transportes e Comunicações, pela ministra do Mar, Águas Interiores e Pesca, pelo secretário de Estado de Nampula e pelo governador da província de Nampula, entre outros convidados e parceiros.#

the petroleum and gas industry, as a relevant actor taking advantage of what we best know how to do, which is port logistics and handling. We did so after an assessment, interaction and dialogue with partners and clients and other actors of the sector”, said Langa.

In starting the maritime operations, CFM Logistics is thus becoming a pioneer, but with a strong hundred year old legacy in transport logistics in Mozambique and in southern Africa. “Historically, we are providers in areas ranging from rail to shipping, and from ports to civil aviation or road haulage. Our activity is intrinsically linked to development, and we are the logistical platform of Mozambique”, stressed Langa in his speech.

Today, he added, focused on logistics and port handling, CFM is a privileged actor in the transport sector and an unavoidable presence in petroleum and gas logistics, attending, not only to its natural core business, but also to the quantity

and quality of logistics infrastructures and services that the operators and other clients of the petroleum and gas industry have at their disposal.

Langa also revealed that, “with CFM Logistics we have the excellent opportunity to expand and diversify the scope of our activity, renew our services and build new infrastructures or rehabilitate and expand the existing ones to attend to the needs and the demand of logistics in the domain of this industry”.

Hence, for Langa the company CFM Logistics is a response that meets the challenges that are continually presented by the concessionary companies, contractors, sub-contractors, and other partners. “It’s a gigantic challenge and an extraordinary opportunity”, he said. “In complying with this design, we will not only be implementing a mandate from the government, in implementing petroleum and gas projects, but above all we will be contributing to the development of Mozam-

bique”, he stressed.

CFM is meeting this challenge with a great deal of responsibility, and will guarantee implementation of the promotion of “local content”. This is one of the most challenging aspects of this gigantic petroleum and gas project, in accordance with the orientation from the Government.

“We reiterate our thanks to the government for the trust it has placed in CFM in this business of petroleum and gas. It’s a very great encouragement to our company, as we advance, an encouragement for continued betterment and for achieving our role as an arm of the state in fomenting development”.

In addition to Nyusi and members of the CFM Board, this historic event was witnessed by the Deputy Minister of Transport and Communications, the Minister of the Sea, Inland Waters and Fisheries, the Secretary of State of Nampula, the Nampula provincial governor, among other guests and partners.#



Entrevista com Dr. Joaquim Zucule, PCA da CFM Logistics

Temos projectos concretos e acreditamos no futuro

Interview with Dr. Joaquim Zucule, chairperson of the Board of CFM Logistics

We have concrete projects and we believe in the future

por/by Titos Braga

DEPOIS do seu lançamento oficial em Agosto de 2023, a empresa CFM Logistics iniciou, em Julho de 2024, as suas operações marítimas, tendo como sua base em Maputo, mas com o foco, numa primeira fase na região Norte de Moçambique.

XITIMELA - Como é que surge a ideia da criação do CFM Logistics e há alguma diferença com CFM, E.P.?

→ **Joaquim Zucule** - CFM Logistics é uma empresa privada, com capitais 100 por cento do CFM, E.P. É uma empresa criada naquilo que é o objectivo do Governo de preencher um vazio que sempre houve na indústria do Petróleo & Gás. Há de ver que neste sector existe uma área muito importante que é do Conteúdo Local. Olhando na situação destes projectos que tem a ver com os portos, sobretudo na Bacia do Rovuma, o Governo deu este mandato ao CFM para criar um instrumento visando

preencher este vazio no Conteúdo Local na perspectiva de apoiar tudo na área de logística no sector de Petróleo & Gás.

O CFM na sua tradição, é uma empresa de Portos e Caminhos de Ferro há mais de 100 anos, mas especificamente para a área de Petróleo & Gás, percebemos que havia de facto, um vazio de uma entidade exclusivamente, dedicada para a logística de Petróleo & Gás. Portanto, a empresa CFM Logistics tem esta vocação de se dedicar a todo o momento àquilo que é a oferta de serviços de logística na área portuária mas para projectos de Petróleo & Gás. Significa que há diferença entre CFM EP e CFM Logistics.

After its official launch in August 2023, CFM Logistics began, in July 2024, its maritime operations. Although it was based in Maputo, in the first phase its focus was on northern Mozambique.

QUESTION - How did the idea of creating CFM Logistics arise and is there any difference with CFM, E.P.?

→ **Joaquim Zucule** - CFM Logistics is a private company, with capital 100 per cent owned by CFM, E.P. It is a company set up under the government's goal of filling a vacuum which always existed in the Petroleum and Gas industry. A very important area in this sector is that of Local Content. Looking at the situation of these projects which have to do with the ports, particularly in the Rovuma Basin, the Government instructed CFM to create an instrument to fill this gap in Local Content with the perspective of supporting everything in the logistics area in the sector of Petroleum and Gas.

CFM EP vai fazer comboios, manusear contentores, movimentar pessoas e bens, mas a CFM Logistics vai dedicar-se à oferta de serviços marítimos para todos os projectos de gás. Esta empresa organiza todos os serviços básicos que suportam a indústria de Petróleo & Gás. Ela é um veículo pronto para firmar parcerias com qualquer um que queira fornecer serviços a todos os projectos Petróleo & Gás. Quer isso dizer que quando alguém vai a CFM Logistics encontra tudo, desde o rebocador, serviços básicos de combustível, a água, portanto, esta é que é a função principal da CFM Logistics; preencher o vazio que havia na indústria de Petróleo & Gas, enquanto o CFM EP faz outras coisas.

XITIMELA - As operações petrolíferas ocorrem na Bacia do Rovuma, em Cabo Delgado, mas também na Bacia de Moçambique mais concretamente em Inhambane. A CFM Logistics tem uma abrangência nacional?

Joaquim Zucule - A empresa está baseada em Maputo mas o seu âmbito é a nível nacional. É verdade que tínhamos que começar de algum ponto. Na parte operacional começamos da bacia do Rovuma. Na parte marítima a CFM Logistics está no Porto de Nacala, mas também estamos em Pemba e agora, num futuro breve, vamos estar em Palma. Na região Sul, estamos nos projectos que estão em Inhambane e também em termos de cabotagem estamos atentos ao Porto de Maputo mas como disse inicialmente, temos maior presença no Norte porque os projectos começaram de lá. Por reconhecer que tem esta entidade e tendo em conta a visão estratégica, a empresa entendeu que devia incorporar na sua parte operacional o Porto de Nacala onde nós tomamos os serviços de carga geral do Porto de Nacala. Então colocou-se esta entidade em Nacala na parte operacional e tem lá rebocadores de grande capacidade e recebe os navios que demandam esta infra-estrutura e nalgumas vezes, faz este serviço até Pemba. A parte a seguir é avançar para o off shore, assistindo os navios que estão

a vir no alto mar que ainda não chegam ao Coral Norte. É preciso reconhecer que devíamos ter entrado antes mas por razões óbvias, tivemos inicialmente este gap, mas agora estamos a entrar com a nossa visão para dizer que, olha os serviços do Conteúdo Local para o Coral Norte podem ser prestados pelo CFM Logistics. Em Nacala e Pemba temos barcos que fazem todo o serviço, por isso, queremos dizer que estamos a começar de lá, mas a CFM Logistics tem uma abrangência nacional.

Na zona Sul, sobretudo no Porto da Matola, já temos um contrato avançado com um dos parceiros que está na zona de Beluluane na perspectiva de dizer que o gás que poderá vir da bacia do Rovuma para a zona Sul, a CFM Logistics, que conhece a operação portuária, tem um espaço e pode ajudar a escoar esse gás para a zona da África do Sul e ESwatini. Mas como disse, essa é a parte adicional, mas começamos do Norte onde estamos representados e havia um negócio concreto e até pode se dizer que era um teste para a CFM Logistics.

Mas como disse, num futuro breve, queremos que esse Conteúdo Local possa permitir-nos começarmos a tomar navios que possam sair por exemplo, da Coreia para Moçambique. Significa que quem deve apoiar esse serviço em termos de Rebocadores é a CFM Logistics e não empresas estrangeiras tal como sucedeu com o primeiro projecto da Coral Sul.

XITIMELA - Está a dizer que há avanços no sentido de quando chegar a vez de se implantar o projecto da Coral Norte ser a CFM Logistics a rebocar a plataforma?

Joaquim Zucule - Exactamente isso. Nós estamos a trabalhar com as entidades competentes para, quando chegar a vez, a CFM Logistics tenha essa oportunidade de prestar esse serviço com muita qualidade. Estamos a falar dum serviço de calibre internacional. Hoje os rebocadores que nós temos, por exemplo no Porto de Nacala são de qualidade reconhecida internacionalmente. A equipa que lá temos está motivada com a qualificação devida pelo que nós sentimos

In its tradition, CFM has been a port and railway company for more than 100 years, but in the specific area of Petroleum and Gas there was in fact a vacuum for a body that would be exclusively dedicated to Petroleum and Gas logistics. Hence, the company CFM Logistics has this vocation to provide logistics services in the port area, but for Petroleum and Gas projects. This means there is a difference between CFM EP and CFM Logistics.

CFM EP will run trains, handle containers, move people and goods, but CFM Logistics will be dedicated to offering maritime services for all the gas projects. This company organises all the basic services to support the Petroleum and Gas industry. It is a vehicle ready to sign partnerships with anyone who wishes to provide services to all the Petroleum and Gas projects. This means that when somebody goes to CFM Logistics he finds everything, from the tugboat to basic fuel services, to water supply. This is the main function of CFM Logistics; to fill the vacuum that used to exist in the Petroleum and Gas industry while CFM EP does other things.

XITIMELA - The petroleum operations occur in the Rovuma Basin, in Cabo Delgado, but also in the Mozambique Basin, specifically in Inhambane. Does CFM Logistics cover the entire country?

Joaquim Zucule - The company is based in Maputo, but its scope is national. It's true that we had to begin somewhere. In the operational part, we are beginning in the Rovuma Basin. In the maritime area, CFM Logistics is in the Port of Nacala, but we are also in Pemba and in the near future, we shall be in Palma. In the southern region, we are in the projects that are in Inhambane and, in terms of coastal shipping, we are attentive to the port of Maputo, but, as I said earlier, we have a greater presence in the north because the projects have started from there.

nos prontos para podermos prestar este serviço de trazer os navios para o país. Nós não queremos favores queremos oportunidades dentro da regulamentação sem reclamação e com a qualidade que os clientes esperam. Esse é o nosso cometimento.

XITIMELA - No Projecto da Coral Sul já entram navios que vem carregar o gás. Neste momento, a CFM Logistic tem algum trabalho nesta perspectiva?

Joaquim Zucule - Na Coral Sul, não. Um dos argumentos que nos apresentaram na altura, é que não havia uma entidade nacional com competência para poder o fazer. Houve um concurso entre empresas que algumas delas conhecemos os nomes e, que em termos de competências, estão longe daquilo que a CFM Logistics tem hoje. Portanto, estamos a dizer duma forma antecipada que olha: chega o que aconteceu no passado porque hoje, o Conteúdo Local está aí, coloquem toda a documentação necessária porque queremos entrar lá.

Não se deve continuar a buscar serviços fora

XITIMELA - Sei que há projectos que estão na manga, sobretudo, na área de pesquisa de hidrocarbonetos. Há por exemplo, o projecto do bloco de Angoche, existem garantias legislativas para que este vosso serviço não continue a ser para estrangeiros?

Joaquim Zucule - Não vou dizer que há garantias porque o futuro é incerto. Mas naquilo que é a legislação actual, o nosso exercício é que não deve continuar a ir se buscar serviços de fora quando temos uma competência e capacidade local. É por isso que defendemos que, nalguns documentos, achamos que a CFM Logistics deve vir citada como uma entidade do Governo com competências que pode ajudar na prestação desses trabalhos. Estamos a falar do Coral Norte, mas também em Angoche e nós estamos atentos ao que vai acontecer. Acreditamos que na situação actual, basta nos darem

Recognising that it has this body, and taking its strategic vision into account, CFM believed that it should include in its operational part the Port of Nacala where we are taking the general cargo services. In Nacala, CFM Logistics has tugs of large capacity and receives the ships that require this infrastructure and sometimes provides this service in Pemba. The following part is to advance to the off shore area, assisting the ships that are coming on the high seas but have not yet reached Coral Norte. It should be recognized that we ought to have entered earlier but, for obvious reasons, we initially had this gap. But now we are entering with our vision to say that the Local content services for Coral Norte can be provided by CFM Logistics. In Nacala and Pemba we have boats that provide the full service, and so we are saying that we are starting there, but CFM Logistics is national in scope. In the south, particularly in the Port of Matola, we already have a contract with one of the partners in the Beluluane area in the perspective that CFM Logistics can move the gas coming from the Rovuma Basin to the south, onwards to South Africa and Eswatini. But, as I said, this is the additional part. We have started in the north where we are represented and where there was a specific business. It could even be said that this was a test for CFM Logistics. In the near future, we want this local content to allow us to take ships going, for example, from Korea to Mozambique. It should be CFM Logistics that supports this service in terms of tugs, and not foreign companies, as happened with the first project of Coral Sul.

XITIMELA - Are you saying that when the time comes to implant the Coral Norte project, it will be CFM Logistics towing the platform?

Joaquim Zucule - Exactly. We are working with the relevant bodies so that, when the time comes, CFM Logistics has the

opportunity to provide this service with a high level of quality. We are talking of a service which meets international standards. Today, the tugs we have, for example in Nacala port, are of a quality that is internationally recognised. The team we have there is motivated, and we feel we are ready to provide this service of bringing ships to the country. We don't want favours: we want opportunities within the regulations without complaint and with the quality that the clients expect. This is our commitment.

XITIMELA - In the Coral Sul project, ships enter to load the gas. Does CFM Logistics have any work in this area?

Joaquim Zucule - Not in Coral Sul. One of the arguments presented to us at the time was that there was no national body with the skills to do it. There was a tender between companies, and in terms of skills they were a long way from what CFM Logistics has today. So we are saying in advance - look, we've had enough of what happened in the past because today, Local Content is there, bring all the documentation necessary because we want to enter.

XITIMELA - I know that there are projects that are on the drawing board, particularly in the area of hydrocarbon exploration. There is, for example, the project of the Angoche block. Are there legislative guarantees so that your service does not continue to be undertaken by foreigners?

Joaquim Zucule - I'm not going to say there are guarantees, because the future is uncertain. But within the current legislation, we should not continue to look for services outside the country when we have local skills and capacity. That's why we argue in some documents that CFM Logistics should be cited as a government body with skills that can help in the provision of this

um teste, vamos mostrar as capacidades que lá temos e as pessoas vão acreditar vendo o nosso serviço sobre o que estamos a fazer. Não posso dizer agora que há garantias, mas naquilo que é o trabalho que estamos a fazer há um entendimento de que podemos dar a nossa contribuição nos próximos tempos e por isso, estamos confortáveis que a nossa presença e compreendida ao nível mais alto deste País, daí que podemos dizer que não há garantias ainda, mas há indicações de que poderemos ter um papel importante no desenvolvimento dos futuros projectos.

XITIMELA - Quando fala de capacidade em termos de rebocadores, está a dizer que a CFM Logistics tem equipamentos iguais aos que foram usados para rebocar a plataforma da Coral Sul da Coreia do Sul para Moçambique, por exemplo?

Joaquim Zucule - Só para ficar claro nesta questão das capacidades, aquilo que é a nossa visão estratégica, devo explicar que quem fez os rebocadores que trouxeram a Coral Sul é o mesmo fabricante dos rebocadores que estão a prestar serviços no Porto de Nacala. Portanto, nós estamos em condições de dizer a ele que queremos este rebocador por quanto tempo, ele vai nos entregar como CFM. Entregou nos estes equipamentos para o Porto de Nacala, mas em ponto menor porque lá entram navios de carga geral e combustíveis, mas estamos agora a nos preparar para os serviços de Nacala-a-Velha. Estamos a falar de 170 mil toneladas, ou seja, são navios grandes e, mais uma vez, podemos dizer o mesmo fornecedor que temos mais uma encomenda e queremos um rebocador com esta e aquela capacidade e ele coloca. Quer isso dizer que, na nossa estratégia hoje, sabemos onde buscar rebocador mas temos a questão da oportunidade. Sabemos numa perspectiva de empresa privada, com quem podemos buscar parceria para liderar este processo de satisfação daquilo que será a demanda futura e as necessidades de facto dos projectos Petróleo & Gás. Para dizer que sim, a CFM Logistics é um bebé hoje, mas amanhã com estas oportunidades, tem tudo para buscar

parceria. Não vamos inventar outro fornecedor é o mesmo que fornece rebocadores, claro com dimensões diferentes. Os técnicos excelentes que temos e ainda temos essa possibilidade de buscarmos um parceiro internacional se for necessário, mas dizer que olha, dêem oportunidade ao Conteúdo Local que nós vamos responder tendo em conta a estratégia. Não esperamos fazer tudo sozinhos, onde for necessário buscaremos as competências necessárias nessa altura.

XITIMELA - Os projectos de Petróleo e Gás desenvolvidos no mar têm o condão de poder permitir a ligação com outros países vizinhos como por exemplo a Tanzânia. A CFM Logistics é somente para Moçambique ou também tem outros interesses no mercado regional?

Joaquim Zucule - Nós temos uma visão nacional que é todo o País, mas também temos essa visão regional. É preciso dizer que do ponto de vista da formação de quadros, temos um memorando entre o CFM EP e a CFM Logistics com outra entidade que está nas Ilhas Maurícias para dizer que olha, esta nossa actuação já inclui o nível regional numa primeira fase. A Tanzânia, de alguma maneira, tem a sua visão estratégica mas nós aqui, infelizmente, o começo foi um aprendizado, não fomos estratégicos para trazer este assunto e acredito que já estaríamos num outro estágio, mas devo garantir que a nossa visão inclui a região. Significa que em termos de serviços marítimos olhamos para as Ilhas Reunião, a Tanzânia e outros países do hinterland. Devo dizer que há estudos que indicam que a África do Sul terá sempre um défice de energia muito grande e nós falamos, por isso, dos serviços de cabotagem para trazer os navios da Bacia do Rovuma para o Sul e daqui se fazer um pipeline para a RAS. Isso hoje acontece, mas é ainda em ponto menor, mas estudos indicam que a RAS mesmo o Eswatini vai ter que se alimentar de recursos energéticos gerados em Moçambique, daí que nós estamos a nos posicionar para servir esse interesse.

work. We are talking about Coral Norte, but also Angoche and we are paying attention to what will happen. We believe that in the current situation it is enough to give us a test and we will show the skills we have. People will believe when they see what we are doing. I cannot say now that there are guarantees, but in the work we are doing there is an understanding that we can make our contribution in the coming period, and so we are comfortable that our presence is understood at the highest level in this country. Hence, we can say that there are no guarantees yet, but there are indications that we will be able to have an important role in the development of future projects.

XITEMELA - When you speak of capacity in terms of tugs, are you saying that CFM Logistics has equipment equal to that used, for example, to tow the Coral Sul platform from South Korea to Mozambique?

Joaquim Zucule - Just to be clear about this question of capacities, and our strategic vision, I should explain that the tugs brought to Coral Sul were made by the same manufacturer of tugs who is providing services to Nacala Port. We can tell the company how long we want the tug, and it will deliver the tug to us as CFM. It delivered the equipment for the port of Nacala, but on a lesser scale, because general cargo ships and fuel tankers are going there. But now we are preparing for the Nacala-a-Velha services. We are talking about 170,000 tonnes. These are large ships and once again we can tell the same supplier that we have another order, and we want a tug with this or that capacity and he will put it there. This means that, in our strategy today, we know where to fetch the tug, but we have the question of opportunity. From the perspective of a private company, we know who we can form a part-



XITIMELA - Que balanço se pode fazer hoje desde o lançamento da CFM Logistics?

Joaquim Zucule - De facto lançamos a parte operacional da CFM Logistics em Julho de 2024, já vão praticamente seis meses e os resultados operacionais são muito

encorajadores. Os dados que temos na mesa indicam uma esperança muito positiva. Também é preciso dizer que nesses cinco a seis meses temos projectos concretos que nos fazem acreditar que a partir do próximo ano trarão resultados concretos. Estamos a dizer que já formamos uma parceria de prestação de serviços no Porto de Palma.

nership with to satisfy future demand and the de facto needs of the Petroleum and Gas projects. So yes, CFM Logistics is a baby today, but tomorrow, with these opportunities, it has everything needed to seek partnerships. We are not going to invent another supplier. It's the same one that supplies the tugs, albeit on a different scale. We have excellent staff and we still have the possibility of seeking an international partner, if necessary. We don't expect to do everything on our own. When the time comes, we shall look for the necessary skills.

XITIMELA - The Petroleum and Gas projects developed at sea could allow linkages with other neighbouring countries such as Tanzania. Is CFM Logistics only for Mozambique, or does it have other interests in the regional market?

Joaquim Zucule - We have a national vision, which is a vision of the entire country, but we also have this regional vision. It should be said that, from the point of view of staff training, we have a memorandum of understanding between CFM EP and CFM Logistics with another body in Mauritius. So our activity already includes the regional level in the initial phase. I should guarantee that our vision includes the region. This means that, in terms of maritime services, we are looking at Reunion, Tanzania and other countries of the hinterland.

I should say there are studies which show that South Africa will always have a very large energy deficit and so we are talking about coastal shipping services to bring ships from the Rovuma Basin to the south, and then building a pipeline to South Africa. This is happening today, but on a smaller scale. Studies show that South Africa, and even Eswatini, will have to use energy generated in Mozambique. Hence, we are positioning ourselves to serve this interest.

Esta infra-estrutura não é ainda para manusear LNG é mesmo para apoiar os projectos que virão mais para frente. Hoje podemos dizer que temos quase que fechados contratos para operacionalizar esse porto juntamente com o nosso parceiro.

Continuamos claros e focados para elevar cada vez mais os resultados desta empresa nos próximos anos, sobretudo, a curto prazo e no próximo ano esperamos ter não só o Porto de Nacala mas também uma empresa de dragagem para atender a dragagem na Zona Norte e há uma parte de navegação sobre os serviços marítimos que estamos prontos para fazer com outro nosso parceiro. Significa isso que estamos satisfeitos e encorajados para continuar a trabalhar.

XITIMELA - Esta é uma área de actuação nova e acredito que haja questões de legislação do país que precisam ser harmonizadas para que a empresa tenha uma actuação com sucesso. Pode comentar?

Joaquim Zucule - Em termos de legislação, como me referi anteriormente, ela fala do Conteúdo Local numa forma muito vaga. Nós achamos que a Lei devia ir numa forma concreta especificar que para o concurso que houver para o Coral Norte para o serviço A e B havendo competências locais devem ser fornecidas por estas empresas. O que acontece hoje é que este aspecto de Conteúdo Local está tratado numa forma vaga e nós estamos a dizer que para estes serviços marítimos há uma empresa do Estado limpa, auditada e com competência para prestar serviços de qualidade. Então, estamos a dizer que em termos de legislação é preciso que se melhore um pouco mais para que as pessoas não se aproveitem.

Nós não estamos com isso a dizer que não se fez nada, mas achamos que é preciso que se melhore um pouco mais que possamos ter oportunidades de fazer como acontece em quase todo o mundo. O problema do gás não tem nada a ver com o recurso em si, o problema reside nos serviços âncora porque isso é o que dá o efeito multiplicador para a partilha dos ganhos desses projectos. #

XITIMELA - What balance can you draw up today since the launch of CFM Logistics?

Joaquim Zucule - We launched the operational part of CFM Logistics in July 2024, practically six months ago, and the operational results are very encouraging. The data we have are very positive. We should also say that in these five to six months we have concrete projects which lead us to believe that as from next year we shall have concrete results. We have formed a partnership to provide services in the Port of Palma. This facility is not just to handle LNG, but also to support projects further down the line. Today we can say that we have almost closed the contracts with our partner to make this port operational. We remain clear and focused to raise still further the results of this company in the coming years. Next year we hope to have a dredging company taking care of dredging in the northern zone. We are satisfied and encouraged to keep working.

XITIMELA - This is a new area of activity and I believe there are questions of legislation that need to be harmonized so that the company can operate successfully. Can you comment?

Joaquim Zucule - As I mentioned earlier, the legislation mentions Local Content in a very vague way. What happens today is that this aspect of Local Content is dealt with vaguely and we are saying that for these maritime services there is a State company that is clean, audited and with the skill to provide good quality services. We are saying that it is necessary to improve the legislation a little more so that people do not take advantage of it. We are not saying that nothing has been done, but we think it is necessary to improve a bit more so that we can have the opportunities that happen in almost the entire world. The problem of the gas has nothing to do with the resource in itself. The problem lies in the anchor services because this is what gives the multiplier effect for sharing the gains of these projects. #





O apito histórico do comboio de passageiros de Nacala

NACALA

The historic whistle of the passenger train



➔Trinta e dois anos depois, o comboio de passageiros voltou a estabelecer ligação entre o distrito de Nacala e resto da Província nortenha de Nampula, através da rede ferroviária do Norte. O facto histórico teve lugar no dia 8 de Outubro de 2023 e foi testemunhado pelo ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, acompanhado pelo Secretário de Estado de Nampula, com o concurso de dezenas de moradores da zona circundante da estação ferroviária que dista cerca de 12 quilómetros da cidade de Nacala.

O comboio misto de passageiros e carga, que fará um percurso de 180 quilómetros, entre as cidades de Nampula e Nacala, tem uma frequência bissemanal. Mateus Magala, Ministro dos Transportes e Comunicações, afirmou que a reintrodução do com-

boio neste percurso foi um desafio, lançado há um ano, à gestão da companhia “Nacala Logistics”, completando, assim, o serviço de passageiros ao longo do corredor Nacala/Nampula/ Lichinga/Cuamba.

“A reintrodução do transporte ferroviário de passageiro Nacala-Nampula e vice-versa vai proporcionar uma alternativa fiável de mobilidade regular e segura de pessoas e bens, a custos relativamente baixos, facto que poderá reflectir-se na redução do preço ao consumidor final dos produtos transportados por esta via”, explicou o governante.

Magala adiantou que o Governo promove o transporte ferroviário de passageiros, em reconhecimento da sua importância e impacto na dinamização do desenvolvimento económico e das comunidades: “Por isso o

➔Thirty two years later, passenger trains are again running between Nacala and the rest of the northern province of Nampula, through the northern rail network. This historic fact took place on 8 October 2023 and was witnessed by the Minister of Transport and Communications, Mateus Magala, accompanied by the Secretary of State for Nampula, and dozens of residents of the zone near the railway station, which is about 12 kilometres from Nacala city.

The mixed passenger and goods train runs twice a week along the 180 kilometres between the cities of Nampula and Nacala. Mateus Magala stated that reintroducing the train was a challenge



Governo não hesitou em subsidiá-lo em mais de 80 por cento para a sua viabilização”.

Magala entende igualmente que a regularidade e eficiência do transporte ferroviário irá facilitar o escoamento de produtos pesqueiros frescos capturados na baía de Nacala, Nacala-à-Velha, Memba e Matibane, o que irá contribuir para a melhoria da renda dos pescadores destes locais e redução dos custos dos mariscos consumidos na capital Nampula e noutros mercados.

O ministro fez ainda alusão ao facto de como a reintrodução do comboio irá influenciar o desempenho do turismo na zona, em direcção a zonas intermédias e litoral de Nampula. “Ao sector privado, fica o desafio de melhor exploração deste po-

launched a year ago to the management of the “Nacala Logistics” company, thus completing the passenger service along the Nacala/Nampula/ Lichinga/Cuamba corridor.

“The reintroduction of passenger rail transport from Nacala to Nampula and vice-versa will provide a reliable alternative for regular and safe movement of people and goods at relatively low costs, which could be reflected in a reduction in the prices for the final consumer of the goods transported along this route”, explained the Minister.

Magala added that the Government is promoting passenger rail transport in recognition of its importance and impact

in stimulating economic development and the communities. “To make it viable, the government does not hesitate to subsidise more than 80 per cent of the costs”, he said.

Magala also believes that the regularity and efficiency of rail transport will facilitate the distribution of fresh fisheries produce caught in the Bay of Nacala, Nacala-à-Velha, Memba and Matibane, which will increase the income of fishermen in these places and reduce the cost of shellfish consumed in Nampula city and other markets.

The Minister also alluded to the fact that the reintroduction of the train will influence the performance of tourism

deroso instrumento para a viabilização de diversas iniciativas que demandam serviços de logística, sendo nossa expectativa que a retoma de comboios Nacala-Nampula possa encorajar mais investimentos e oportunidades de negócios no Corredor de Nacala”. Por seu turno, o CEO da “Nacala Logistics”, Abhay Mishra, garantiu que tudo farão para que o comboio circule regularmente e de maneira eficiente e lançou um apelo para que as comunidades se abstenham de actos de vandalismo na linha: “Queremos aproveitar a oportunidade para apelar à população para nos ajudar a controlar actos de vandalismo na ferrovia como a colocação de rochas, desacoplamento de mangueiras e a remoção de pandrois, acções que podem resultar em acidentes que podem colocar em risco a integridade física dos passageiros”.

A rede ferroviária do Norte, operada pela “Nacala Logistics”, tem as seguintes rotas de viagem de carga e passageiros: Nampula/Cuamba; Cuamba/Lichinga; Cuamba-Entre-Lagos, a que acresce a reabertura neste domingo de Nacala-Nampula.

A “Nacala Logistics” é a marca responsável pela gestão do Terminal Portuário Multiuso de Nacala-a-Velha e dos 1.600 quilómetros do sistema ferroviário de Nacala a Tete, passando pelo vizinho Malawi. É ainda responsável pela logística de carvão, carga geral e transporte de passageiros representando as empresas do Corredor de Nacala, nomeadamente Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN), Central East African Railways (CEAR) do Malawi e Vulcan Logistics Limited.#

in this area. “The private sector has the challenge of better exploiting this powerful instrument for making viable various initiatives which require logistical services. It is our expectation that the resumption of Nacala-Nampula trains could encourage more investments and business opportunities in the Nacala Corridor”.

For his part, the CEO of “Nacala Logistics”, Abhay Mishra, guaranteed that everything will be done to ensure that the train circulates regularly and efficiently. He urged the communities to refrain from acts of vandalism. “We want to take this opportunity to appeal to the public to help control acts of vandalism on the railway, such as putting rocks on the tracks, decoupling hydraulic pipes and removal of fastenings. These are acts which can result in accidents putting the physical integrity of the passengers at risk”.

The northern rail network, operated by “Nacala Logistics”, has the following goods and passenger routes: Nampula/Cuamba; Cuamba/Lichinga; Cuamba-Entre-Lagos, to which can now be added the re-opening of the Nacala-Nampula service.

“Nacala Logistics” is responsible for the management of the Nacala-a-Velha Multi-use Port Terminal, and of the 1,600 kilometres railway from Nacala to Tete, via Malawi. It is also responsible for coal logistics, general cargo and passenger transport representing the companies of the Nacala Corridor, namely the Northern Development Corridor (CDN), the Nacala Integrated Logistics Corridor (CLN), Central East African Railways (CEAR) of Malawi and Vulcan Logistics Limited.#



Corredor de Nacala

Criada unidade de gestão tripartida

Nacala Corridor

Tripartite Management Unit set up



No âmbito da cerimónia de inauguração das obras de reabilitação do Porto de Nacala, Moçambique, Malawi e Zâmbia assinaram um Acordo tripartido, num acto testemunhado pelos Chefes de Estado das três nações, nomeadamente, Filipe Jacinto Nyusi, Lazarus Chakwera e Hakainde Hichilema.

➔ Depois da assinatura do acordo, o ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, garantiu que já estavam criadas as condições para a assinatura do acordo ferroviário e rodoviário ao nível ministerial, bem como a criação da unidade de gestão do

As part of the ceremony inaugurating the work on rehabilitating the Port of Nacala, Mozambique, Malawi and Zambia signed a tripartite agreement witnessed by the Heads of State of the three nations, namely Filipe Nyusi, Lazarus Chakwera and Hakainde Hichilema.

➔ After this agreement was signed, the Minister of Transport and Communications, Mateus Magala, guaranteed that the conditions have now been created for signing a rail and road agreement at ministerial level, as well as the creation of the

Nacala Corridor management unit. "Today we are celebrating the conclusion of the Nacala Port rehabilitation, expansion and modernisation work, as a vital element in the logistics chain of the Nacala development corridor and in stimulating the economies of the southern African region. Mateus Magala said at the ceremony "we are implementing this project under the leadership of President Filipe Nyusi, in the framework of the economic reforms under way, in order to empower elevated capacity and efficiency of transport infrastructures in order to meet the growing



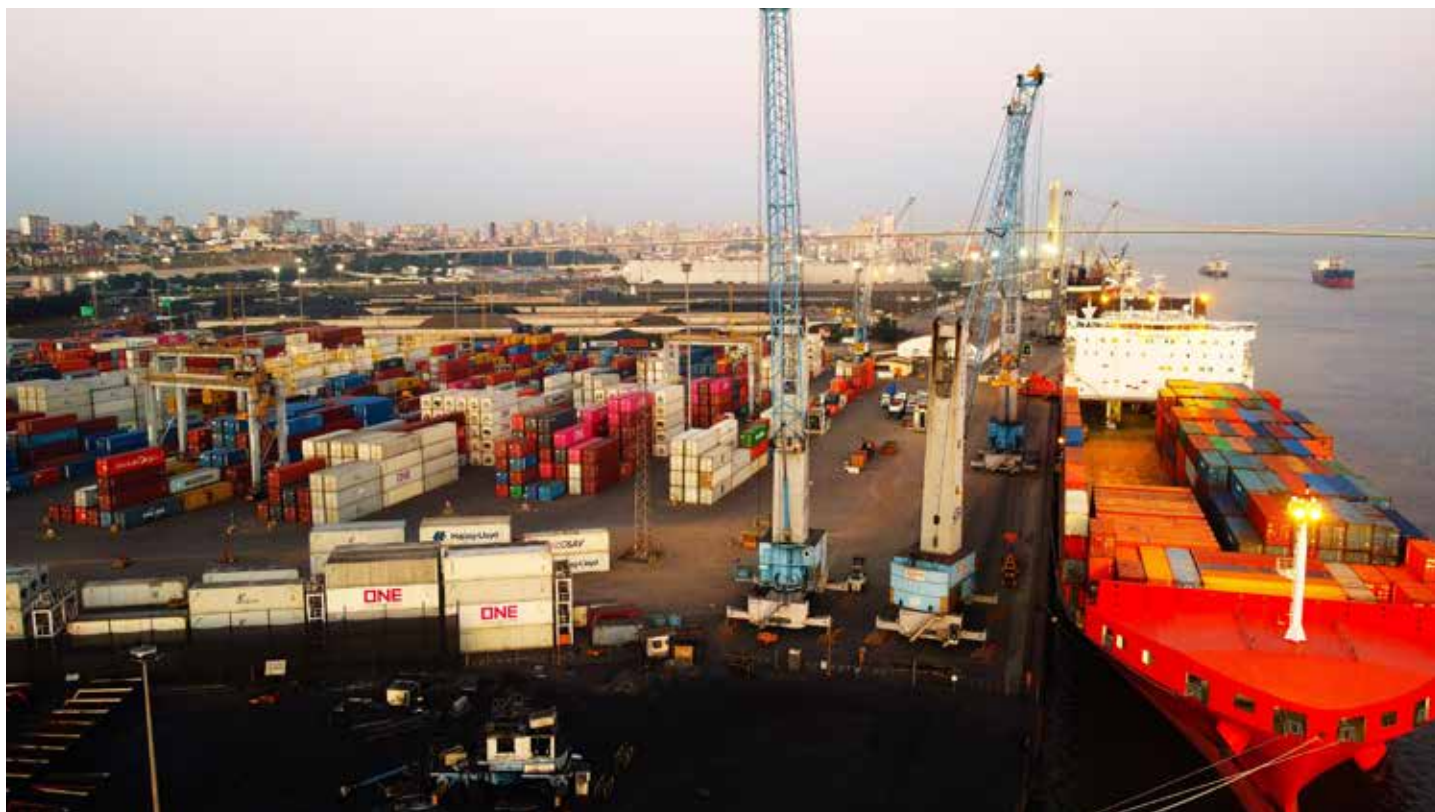
Corredor de Nacala. “Hoje festejamos a conclusão das obras de reabilitação, ampliação e modernização do Porto de Nacala, um elemento vital na cadeia logística do corredor de desenvolvimento de Nacala e na dinamização das economias da região da África Austral”. Mateus Magala afirmou na cerimónia que “implementamos este projecto sob liderança do Presidente Filipe Jacinto Nyusi, no quadro das reformas económicas em curso com vista a potenciar elevada capacidade e eficiência a infra-estruturas de transporte, com vista a satisfazer as necessidades crescentes impostas pela competição global e

a necessidade de desenvolvimento do país, da região e do mundo em geral”.

Por isso, frisou o Ministro dos Transportes, a reabilitação, ampliação e modernização do Porto de Nacala é a expressão mais alta da visão do Governo de Moçambique do desenvolvimento integrado do Corredor de Nacala. Esta visão, venceu, combina a capacidade instalada no Porto de Nacala com os acessos ferroviários e rodoviários que ligam o porto aos centros de produção e consumo de produtos aqui manuseados, tanto para a exportação, como para a importação. #

needs imposed by global competition”.

Hence, stressed the transport minister, the rehabilitation, expansion, and modernisation of the Port of Nacala is the highest expression of the vision of the Mozambican government of the integrated development of the Nacala Corridor. This vision, he added, combines the installed capacity in the Port of Nacala with the rail and road accesses that connect the port to the centres of production and consumption of the products handled there, both for export and for import. #



Porto de Maputo

Expansão do terminal de contentores

PORT OF MAPUTO

Expansion of the container terminal

➔A Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) anunciou a 1 de Julho, que deu início aos trabalhos visando a expansão do terminal de contentores, uma infra-estrutura operada por um consórcio liderado pela DPWorld. Com esta expansão do terminal de contentores, que deverá estar concluída antes do final de 2026, a capacidade de manuseio de carga contentorizada no Porto de Maputo, deverá aumentar dos actuais 255.000 unidades equivalentes a vinte pés (TEUs) para 530.000 TEUs.

A MPDC esclareceu que o concurso de EPC (Engineering, Procurement and Construction) corresponde a fase 1 da expansão

do terminal e o seu lançamento, marca o início das obras de expansão, que foram anunciadas em Fevereiro deste ano, na sequência da extensão do contrato de concessão do Porto de Maputo. “Este concurso, alargado aos contratantes pré-seleccionados, dá início à Fase 1 do projecto de expansão, que é um contrato de “concepção e construção”. O plano do projecto envolve um desenvolvimento abrangente em várias áreas-chave”. A companhia informa estarem inclusas, nesta fase, as infra-estruturas civis, mecânicas, eléctricas e de canalização: reabilitações abrangentes para modernizar e melhorar a eficiência das instalações existentes. Engloba igualmente, equipa-

➔The Maputo Port Development Company (MPDC) announced on 1 July that it has begun work on expanding the container terminal, which is operated by a consortium headed by DPWorld. With this expansion of the container terminal, which should be concluded by the end of 2026, the capacity for handling containerised cargo in Maputo Port should rise from the current 255,000 twenty foot equivalent units (TEUs) to 530,000 TEUs. MPDC explained that the EPC (Engineering, Procurement and Construction) tender corresponds to Phase 1 of the expansion

mento de cais e parque de contentores: fornecimento e instalação de equipamento de cais e de parque de contentores de última geração para aumentar a capacidade operacional. Serão executadas ainda obras auxiliares: desenvolvimento de estradas de acesso, complexos de portões e outras estruturas de apoio essenciais para facilitar as operações.

Neste contexto, o novo cais irá sofrer um alargamento significativo e uma expansão para oeste do cais de carvão existente, resultando num comprimento total de cais de 650 metros para a Fase 1. Esta extensão irá permitir a instalação de três guindastes *Ship-to-Shore* (STS) Super Post Panamax, aumentando significativamente a capaci-

dade de manuseamento do terminal. “Uma parte integrante do projecto é o aprofundamento do cais para -16 metros (cais 11 e 12). O cais 10 permanece a -12m. Esta melhoria é crucial para acomodar navios maiores, aumentando assim a capacidade de movimentação do terminal”, referiu o MPDC.

Após a sua conclusão, antes do final de 2026, o terminal expandido terá uma capacidade de 530.000 TEUs, posicionando Maputo como um importante *hub* na rede marítima regional. Espera-se que esta expansão impulse o crescimento económico, melhore as capacidades comerciais e crie numerosas oportunidades de emprego.#



sion of the terminal and its launch marks the start of the expansion work, announced in February this year, following the extension of the Maputo Port concession contract. "This tender, expanded to the pre-selected bidders, is the beginning of Phase 1 of the expansion project, which is a "design and construction" contract. The project plan involves a comprehensive development in various key areas". The company says that included in this phase are civil, mechanical, electrical and plumbing infrastructures; comprehensive rehabilitations to modernise and improve the efficiency of the existing installations. It also covers equipment on the quays and

the container park; the supply and installation of the latest generation of equipment for the quays and the container park, in order to improve their operational capacity. Auxiliary work will also be undertaken: the development of access roads, gate complexes and other support structures essential for facilitating operations. In this context, the new quay will undergo significant broadening and an expansion to the west of the existing coal quay, resulting in a total length of quay of 650 metres for Phase 1. This extension will allow the installation of three Ship-to-Shore (STS) Super Post Panamax cranes, significantly increasing the

terminal's handling capacity. "An integral part of the project is deepening the quay to 16 metres (quays 11 and 12). Quay 10 remains at 12 metres. This improvement is crucial to accommodate larger ships, thus increasing the movement capacity at the terminal", said the MPDC. After its conclusion, before the end of 2026, the enlarged terminal will have a capacity of 530,000 TEUs, making Maputo an important hub in the regional maritime network. It is expected that this expansion will drive economic growth, improve commercial capacities and create a large number of jobs.#





Travessia Quelimane–Recamba

CFM renova compromisso social

Quelimane–Recamba crossing

CFM renews social commitment

Em cumprimento do seu compromisso com a população da Província da Zambézia, e no âmbito da responsabilidade social, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) apoiou o Governo na aquisição de uma embarcação que, desde o dia 2 de Setembro de 2023, tem vindo a garantir a travessia segura entre a cidade de Quelimane e Recamba, no Rio dos Bons Sinais. A aquisição da embarcação custou 31 milhões de meticais ao Governo, e a sua gestão ficou sob a responsabilidade dos CFM.

→ A cerimónia de inauguração foi orientada pelo vice-ministro dos Transportes e Comunicações, Amílton Alissone, e contou com a presença dos membros do Governo provincial, líderes comunitários e a população em geral. No seu discurso, Alissone afirmou que o Ministério dos Trans-

portes e Comunicações, através do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações (FTC), decidiu priorizar a alocação desta embarcação, nesta travessia, não obstante as necessidades deste tipo de equipamento, ao longo do País, em reconhecimento da urgência que se impunha

Complying with its commitment to the population of Zambézia province, and as part of its social responsibility, CFM has supported the government in acquiring a boat which, since 2 September 2023, has been guaranteeing safe crossing between the city of Quelimane and Recamba, on the Bons Sinais river. Acquiring the boat cost the Government 31 million meticals and CFM has the responsibility to manage it.

de criar condições de segurança e conforto aos mais de 14 mil passageiros que mensalmente cruzam o rio dos Bons Sinais, de ou para Quelimane.

“Com a alocação desta embarcação, com capacidade para transportar 40 passageiros, melhora-se o conforto e segurança dos estudantes, trabalhadores, comerciantes e outros passageiros, que eram servidos por embarcações artesanais, de menor capacidade, sendo frequentes relatos de incidentes e acidentes marítimos nesta travessia”, sublinhou o vice-ministro. Para o governante, a segurança de pessoas e bens nas travessias do país não depende apenas da qualidade dos meios usados, está igualmente dependente do comportamento humano, quer dos operadores marítimos, quer dos próprios passageiros.

Amílton Alissone salientou que o Governo moçambicano tem vindo a registar, com preocupação, acidentes marítimos, tanto na travessia do rio dos Bons Sinais, de ou para Quelimane, assim como em outras travessias do País: “Essencialmente, estes acidentes são causados por excesso de lotação, desobediência aos avisos de navegação marítima, tripulações não habilitadas, entre outras irregularidades”.

Neste contexto, exortou as autoridades marítimas para redobram os esforços na fiscalização marítima de forma a evitar perdas humanas no mar. O vice-ministro dos Transportes e Comunicações fez saber ainda que, no quadro das reformas que o Governo está a implementar, no sector empresarial do Estado, decidiu intervencionar a Transmarítima, que operava as embarcações alocadas pelo Estado nesta e noutras travessias do País. “Assim, a embarcação que temos o privilégio de proceder à respectiva entrega contará com o apoio da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, no âmbito da responsabilidade social desta empresa pública”.

Os CFM, de acordo com Amílton Alissone, ficaram com o desafio de assegurar a gestão da embarcação, devendo ter sempre em atenção que está a prestar um serviço de grande impacto para a vida da população servida por esta embarcação.#

➔The inauguration ceremony was chaired by the Deputy Minister of Transport and Communications, Amílton Alissone, and was attended by members of the provincial government, community leaders and the public in general. Alissone declared that the Ministry of Transport and Communications, through the Transport and Communications Development Fund (FTC), decided to prioritise allocation of this boat, on this crossing, despite the needs for this type of equipment all over the country, in recognition of the urgency to create conditions of safety and comfort for the more than 14,000 passengers who cross the Bons Sinais river every month, to or from Quelimane.

“With the allocation of this boat, which can transport 40 passengers, the comfort and safety of students, workers, traders and other passengers has improved. In the past, they used artisanal vessels, with lower capacity and there were frequent reports of maritime accidents and incidents on this crossing”, stressed the Deputy Minister. For him, the safety of people and goods in the country’s maritime crossings, does not depend solely on the quality of the means used, but is also dependent on human behaviour, both of

the boat operators and of the passengers themselves.

Amílton Alissone stressed that the Mozambican Government has been registering with concern maritime accidents, in crossing the Bons Sinais river to or from Quelimane, and in the country’s other crossings. “Essentially these accidents are caused by overcrowding, disobedience to shipping warnings, and untrained crews, among other irregularities”.

In this context, he urged the maritime authorities to redouble their inspection efforts to avoid loss of life at sea. Alissone also said that, in the framework of the reforms the government is implementing in the state business sector, it has decided to intervene in Transmarítima, which was operating the vessels allocated by the state in this and other crossings. “Thus, the boat we have had the privilege to deliver will rely on the support of CFM, as part of the social responsibility of this public company”, he said.

CFM, according to Alissone, now has the challenge of ensuring the management of the boat and must always bear in mind that it is providing a service that has a great impact on the lives of the people served by the boat.#



Grafite de Balama em Pemba

Balama graphite in Pemba



➔Depois de anos a ser exportada a partir do Porto de Nacala, a grafite de Balama passou desde Setembro último a ser escoada via Pemba, na província de Cabo Delgado.

O facto abre espaço para que o porto comercial de Pemba, sob gestão da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), possa incrementar a carga manuseada de 250 para 400 mil toneladas/ano.

As exportações a partir do porto de Pemba também trazem vantagens para as próprias empresas mineiras que antes se viam na contingência de percorrer longas distâncias por via rodoviária até Nacala.

A concretização das exportações via Pemba ocorre depois de a Grindrod Logística Moçambique, contratada pela Twigg Exploration Mining, que explora as grafites de Balama, ter construído dentro do recinto portuário um armazém de trânsito deste mineral, com capacidade para 10 mil toneladas.

A cerimónia de inauguração dos armazéns, ocorrida em meados do mês de Setembro, também marcou a saída, pela primeira vez, daquele minério por esta região do país.

O acto foi dirigido pelo secretário de Estado na província de Cabo Delgado, António Supeia. Na ocasião, Supeia defendeu que o armazém de trânsito para a grafite concre-

tiza um dos anseios do Governo de Cabo Delgado, que passava por ver este minério a ser exportado através de Pemba. Supeia acredita que a concretização deste objectivo vai trazer mais receitas para a Província, para além de contribuir para a criação de alguns empregos.

O armazém pode servir para acondicionar outro tipo de carga, no âmbito da maximização das potencialidades instaladas.

O Porto de Pemba manuseia tradicionalmente combustíveis, madeira e clínquer para o fabrico de cimento de construção. #



➔After years of being exported from the Port of Nacala, as from last September the graphite from Balama has been exported via Pemba, in Cabo Delgado province.

This opens room for the commercial port of Pemba, managed by CFM, to increase the amount of cargo it handles from 250,000 to 400,000 tonnes a year.

Exports from the port of Pemba also bring advantages to the mining companies themselves who previously had to take the graphite by road for long distances to Nacala.

The exports via Pemba began after Grindrod Logística Moçambique, hired by Twigg Exploration Mining, which is exploiting the Balama graphite, had built within the port enclosure a transit warehouse for this mineral, with a capacity for 10,000 tonnes.

The ceremony to inaugurate the warehouses, held in mid-September, also marked the first export of graphite via Pemba. The ceremony was chaired by the Secretary of State for Cabo Delgado, António Supeia, who said that the transit warehouse for graphite express-

es the desire of the Cabo Delgado government to see this mineral exported via Pemba. Supeia believes that implementing this goal will bring more revenue to the province and create more jobs.

The warehouse can also hold other types of cargo, in the framework of maximising the potential installed.

The Port of Pemba traditionally handles fuel, timber and clinker for the cement factory. #

PORTO DE MOCÍMBOA

MOCÍMBOA PORT

➔ No mês de Outubro de 2023, o Presidente Filipe Nyusi inaugurou um novo cais e sinalização do canal do Porto da Mocímboa da Praia, no extremo norte da província de Cabo Delgado, que esteve nas mãos dos terroristas foi e completamente destruído.

O controlo e destruição do Porto de Mocímboa da Praia ocorreu na noite de 12 de Agosto de 2020, quando os grupos terroristas assaltaram a vila-sede do distrito, assassinaram civis e alguns membros das Forças de Defesa e Segurança. Durante o combate e destruíram várias infra-estruturas públicas e privadas.

As obras de reabilitação e modernização da infra-estrutura, que incluíram a construção de um novo cais e a reabilitação do parque de contentores, começaram em Agosto de 2022. A primeira fase da reabilitação custou cerca de seis milhões de dólares, mas, no final de todo o programa de desenvolvimento, calcula-se um custo de 30 milhões de dólares.

Nesta cerimónia de inauguração, para além do Chefe de Estado, Filipe Nyusi, estiveram presentes membros do Governo de Moçambique, Presidente do Conselho de Administração dos CFM, parceiros, investidores e a população em geral. #

➔ In October 2023, President Filipe Nyusi inaugurated a new quay and signposting of the entrance channel at the Port of Mocímboa da Praia, in the far north of Cabo Delgado province. The port had been in the hands of the terrorists and had been completely destroyed.

The destruction of Mocímboa da Praia port occurred on the night of 12 August 2020, when terrorist groups attacked the district capital, murdering civilians and some members of the Defence and Security Forces. During the fighting, various public and private infrastructures were destroyed.

The work to rehabilitate and modernise the port, which included building a new quay and rehabilitating the container park, began in August 2022. The first phase of rehabilitation cost about six million dollars, but the cost of the entire development programme is put at 30 million dollars.

At the inauguration ceremony, in addition to President Nyusi, members of the Mozambican government, the chairperson of the CFM board, partners, investors and the public in general were present. #



GESTÃO e PRESTAÇÃO de SERVIÇOS PORTUÁRIOS ONSHORE

ESTIVA: EMBARQUE E DESEMBARQUE DE NAVIOS A
GRANEL, CARGA GERAL E CONTENTORES ✓

PEAMENTO E DESPEAMENTO DE CONTENTORES ✓

CARREGAMENTO E DESCARGA DE CAMIÕES E
VAGÕES ✓

EMPILHAMENTO E MANUSEAMENTO DE
CONTENTORES ✓

MANUSEAMENTO DE CARGA GERAL E A GRANEL ✓

EMPACOTAMENTO E DESEMPACOTAMENTO ✓

AMARRAÇÃO ✓

MANUTENÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS ✓

MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS ✓

SEDE - Nacala - Zona Portuária, N.º 408 | Tel: +258 26 526 279/81 | Fax: +258 26 526 390 |

Email: info@portosdonorte.co.mz

SUCURSAL - Maputo - Av. Kim Il Sung, n.º 1118, Bairro de Sommerschild | Tel: 258 21 498 477 |

Fax: +258 21 498 482

África aos pés do Ferroviário

Africa look up to Ferroviário

➔Após o terceiro lugar alcançado no Campeonato Africano de Clubes de 2022, no pavilhão da Universidade Eduardo Mondlane, a equipa feminina do Ferroviário de Maputo voltou a emergir como uma potência de basquetebol no continente. Em Dezembro de 2024, em Dakar, Senegal, o Ferroviário conquistou categoricamente a Liga Africana de Basquetebol (WBLA) após vencer o Al Ahly do Egipto, por 82-71. Feitas as contas, este foi o terceiro título depois das conquistas de 2018, em Maputo, e 2019, no Cairo, Egipto. #

➔After the women's basketball team of the Ferroviário de Maputo won third position in the 2022 African Club Championship, held at the Eduardo Mondlane University pavilion in Maputo, the team once again stood out as a basketball powerhouse on the African continent: in December 2024, in Dakar, Senegal, Ferroviário categorically won the Basketball Africa League (WBLA) after beating Al Ahly of Egypt, 82 - 71.

All in all, this was the third title after the 2018 wins, in Maputo, and 2019, in Cairo, Egypt. #





Edifício da Sede do Clube Ferroviário de Maputo.

Headquarters of the Ferroviário de Maputo Club



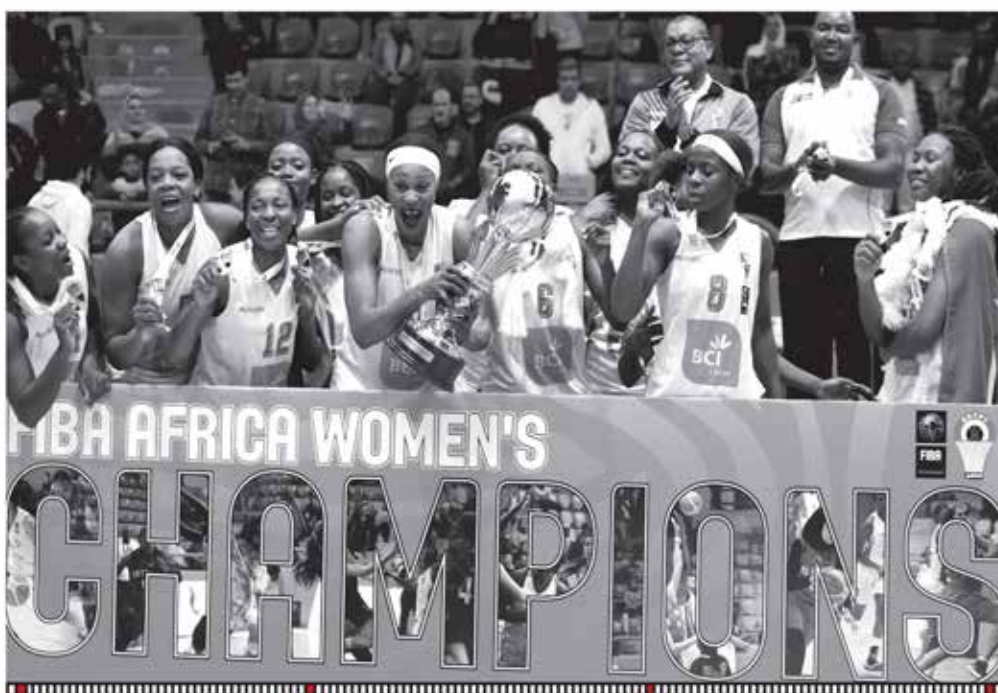
Busto do Eng. Marcial Simões de Freitas e Costa, primeiro presidente do Clube Desportivo Ferroviário.

Bust of Eng. Marcial Simões de Freitas e Costa, first president of the Desportivo Ferroviário Club



Clube Ferroviário de Maputo - Campeão Nacional 1982

Ferroviário de Maputo Club - National Champion 1982



Equipa feminina de Basquetebol do Ferroviário de Maputo Campeã Africana 2019

Ferroviário de Maputo Women's Basketball Team African Champion 2019



Clube Ferroviário da Beira - Campeão Nacional - Moçambola | 2023

Ferroviário da Beira Club — National Champion — Moçambola (Mozambican Football Championship) 2023



Clube Ferroviário de Maputo - Campeão Nacional de Basquetebol 2019

Ferroviário de Maputo Club — National Basketball Champion 2019

LOCALIZAÇÃO GEOESTRATÉGICA



DISTÂNCIAS COMPARATIVAS ENTRE OS CORREDORES REGIONAIS (KMS)

CORREDOR	EXTREMOS DO CORREDOR	SECÇÕES DA REDE	TOTAL DO CORREDOR
Beira	Lubumbashi (RDC) - Beira	DRC-SNOC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 945 Moçambique-CFM: 329	2327
Beltbridge	Lubumbashi (RDC) - Durban	DRC-SNOC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-BBR & NRZ: 794 RSA-TFR: 1341	3188
Plumtree	Lubumbashi (RDC) - Durban	DRC-SNOC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 474 Botswana-BR: 641 RSA-TFR: 1048	3216
Dar-es-Salaam	Lubumbashi (RDC) - Dar-es-Salaam	DRC-SNOC: 255 Zâmbia-ZRL: 125 Tanzania-TAZARA: 1860	2240
Goba	Mpaka (Swaziland) - Maputo	Swazilândia-SR: 151 Moçambique-CFM: 74	225
Limpopo	Lubumbashi (RDC) - Maputo	DRC-SNOC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 950 Moçambique-CFM: 530	2533
Ressano Garcia	Komatipoort (RSA) - Maputo	Moçambique-CFM: 88 RSA-TFR: 13	101
Richards Bay	Komatipoort (RSA) - Richards Bay	Swazilândia-SR: 251 RSA-TFR: 195	446

Linhas Ferroviárias	Extensão	Capacidade
Linha de Ressano Garcia	88 Km	15 MTPA
Linha de Goba	74 Km	7 MTPA
Linha de Limpopo	522 Km	6 MTPA
Linha de Salamanga (Ramal)	61 km	2.4 MTPA
Linha de Sena	575 Km	10 MTPA
Linha de Mochipanda	317 Km	4 MTPA
Linha de Nacala	610 Km	2 MTPA
Linha de Lichinga	262 Km	0.2 MTPA
*Moztize Nacala via Malawi	913 Km	18 MTPA
Bindura Nacala via Mozitize	1308 Km	
Harare Nacala via Mozitize	1329 Km	

Tenha férias *de sonhos*

Visite o CFM Bilene Resort - complexo de férias na praia do Bilene. Para a sua maior conveniência, o restaurante, com culinária moçambicana e internacional, encontra-se à beira da praia.



Concebido para *o seu conforto*

Oferecemos casas tipos 1 (2Pxs) e 2 (4Pxs) e apartamento (2Pxs) devidamente equipados, proporcionando-lhe o máximo de conforto a um preço* competitivo.



Contactos:
+258 28 259 001 ou +258 82 090 8080
e-mail:cfmbileneresort@gmail.com