

Opinião Daniel Sapateiro
Educação e Ensino Superior
- Soluções para o País P34

Opinião Ricardo Alves Silva
O corredor do Lobito e a abertura
de Angola ao mundo P35

BNA retira de circulação 80% das notas da série de 2012

Antigas notas de Kwanzas deixam de ser usadas para fazer pagamentos até 31 de Dezembro deste ano. A partir de 1 de Janeiro só deverão ser trocados nos bancos, depois disso, apenas na sede do BNA. Neste momento circulam na economia cerca de 524,9 mil milhões Kz. P27

Fundação Arte e Cultura lança programa de alfabetização de adultos

O programa visa alfabetizar adultos e já conta com 100 inscrições, este que é o número previsto para o arranque das aulas. P18



Mercado

19.11

WWW.MERCADO.CO.AO

FINANCE AND ECONOMY

Director: **André Samuel**
Sexta-feira 19 de Novembro de 2021

Ano 5 Número 305
Periodicidade: **Semanal**
Preço: 700 Kz

José Massano
Governador do BNA

X CONFERÊNCIA DE ECONOMIA E FINANÇAS

Mário Nascimento,
Presidente da ABANC

Bancos convidados a redireccionar financiamento ao sector não petrolífero para acelerar diversificação

O 10º Fórum Economia e Finanças da ABANC, ficou marcado pelas intervenções de José de Lima Massano, que fez referência ao futuro sector bancário que vai enfrentar o "grande desafio" das alterações climáticas, com implicações relevantes no sector, em causa está o sector petrolífero, o motor da economia nacional. Por outro lado, Maria Uini Baptista denota a necessidade de mudança e convida os banqueiros à diversificação dos activos, investindo menos em títulos de dívida pública.

Destaque 04

GRANDE ENTREVISTA JESSICA HAND

"A economia de Angola tem muito potencial, mas depende da estabilidade do País e a continuidade das políticas económicas"

De acordo com a representante máxima da coroa do Reino Unido, a continuidade das políticas económicas não implica ter exactamente o mesmo governo, mas é necessário reconhecer que os parceiros e empresas estrangeiras precisam de um sentido de continuidade. Nas linhas que se seguem, acompanhe a última entrevista de Jessica Hand enquanto embaixadora do Reino Unido em Angola.

Entrevista 14

MICROFINANÇAS

Microfinança representa mais de 60% da oferta de seguro

Finanças 26

RECONVERSÃO DA ECONOMIA

AIA defende subsídio à agricultura para uma economia sustentável

Finanças 28

PUB



ATLANTICO DIRECTO

**EVITE FILAS,
NO ATLANTICO
É DIRECTO!**

#EUPAGO

- ÁGUA
- LUZ
- TELEVISÃO
- INTERNET



BAIXE AQUI A SUA APP

Google Play App Store

Homepage

Opinião

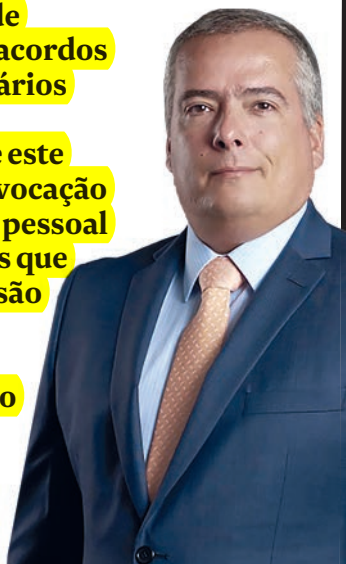
Hernany Pena Luís P36



De todo modo, era também incipiente a máquina para conduzir a ousada missão que precisava de ter e contar com a adopção de uma economia de mercado capitalista e seus fundamentos bem assentes. E associado a uma ampla disponibilidade de quadros experientes que detinham já um poder intelectual e financeiro. Desafortunadamente, não tínhamos. Para piorar, na já recente geografia independente, os poucos intelectuais que por cá residiam vindos de Portugal (ali onde gizavam a política económica das províncias ultramarina) decidiam abandonar a joia da até então república lusa.

Ricardo Alves Silva P35

Quanto ao Estado Angolano, terá de negociar com a RDC e a Zâmbia os acordos ou tratados internacionais necessários para possibilitar a interligação transnacional necessária para que este projecto assuma a sua verdadeira vocação pan-africana. A nossa experiência pessoal ensina-nos que, por muito grandes que estes desafios aparentem ser, não são impossíveis de ultrapassar, e que imbuídos do espírito certo e correctamente assessorados, tanto os privados como os Estados conseguem implementar com enorme sucesso projetos desta natureza.



A Figura



AGT reclama na Justiça dívida fiscal de quase 600 mil milhões Kz

A Administração Geral Tributária (AGT) reclama, nos órgãos da Justiça, o pagamento de dívida fiscal num valor superior a 582 mil milhões Kz contraída por contribuintes, revelou em Luanda, o secretário de Estado das Finanças para o Tesouro.

Ottoniel dos Santos, que falava na abertura da 1ª Conferência Internacional sobre a Arbitragem Tributária, declarou que a dívida fiscal decorre da falta de entendimento entre a AGT e contribuintes, em litígios que já levaram a autoridade tributária a solicitar a cativação de valores dos devedores.

Dados apresentados pelo coordenador do Centro de Estudos Tributários (CET), Anísio Samandjata, indicam que, só em 2020, mais de 160 processos de litígio foram registados pelos tribunais, com queixas advindas tanto da AGT, quanto de contribuintes.

Envolvidos nesses litígios com a AGT estão, principalmente, empresas da categoria dos Grandes Contribuintes, disse o coordenador do CET, apontando-os como os de maior índice de litigiosidade.

De acordo com o responsável, na base dos litígios estão as diferenças na interpretação de normas tributárias, quando as partes se opõem em relação à aplicação das normas vigentes para a cobrança de receitas fiscais. ■



DIRECTOR André Samuel (andre.samuel@mercado.co.ao) | **CHEFE DE REDACÇÃO** Agostinho Rodrigues, Fernando Baxi (Editor e controlo de qualidade), Estevão Martins (Editor de Empresas), Henrique Kaniaki (Editor de Economia) | **REDACÇÃO** Adnardo Barros, Anei Ganga, Eva Massuela, Esperança Carvalho, Joaquina Dúngue, Luzia dos Santos, Paulo Londaka, Irene Trindade, Alexandra Nascimento (Secretária de Redacção) | **ESTAGIÁRIOS** Anethe Pereira, Teresa Gando Tel: +244 222 721 738; +244 222 320 333; | **FOTOGRAFIA E MULTIMÉDIA** Carlos Graça Muyenga, Orlando Zumbi, Francisco Júnior | **DESIGN** Gilson Cássio (Editor), Licínio Fortes e Gabriel Gaudêncio (Estagiário) | **PROJECTO GRÁFICO:** +2 Designers | **Impressão** Damer (Angola) **Tiragem** 5 mil exemplares | **Alvará Comercial** n.º 31 014/10/04/2011 | **Registo no MCS** n.º MCS-760/B/15 | **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO** Domingos Vunge (Presidente) | **COMERCIAL E MARKETING** Liria Lourenço | **DIRECÇÃO RECURSOS HUMANOS** Yareth Miguel | **TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO** Carlos Genilson | **CONTROLO E FINANÇAS** Katila de Jesus | **DISTRIBUIÇÃO** Teresa Sibo Tel.: 222 320 562, (distribuicao@mediarumo.co.ao) | **PROPRIEDADE** Media Rumo

Opinião

O corredor do Lobito e a abertura de Angola ao mundo

Ricardo Alves Silva

Sócio e Co-Coordenador da Área de Prática de Energia e Recursos Naturais da Miranda & Associados – membro da Miranda Alliance

O desenvolvimento de um país ou de uma região depende, em muito, das suas vias de comunicação terrestre e da capacidade de deslocação de pessoas e bens dentro e para fora das suas fronteiras. Isso torna-se ainda mais evidente em países, como Angola, com grande extensão territorial e, sobretudo, uma enorme distância entre o interior e as suas infra-estruturas portuárias.

Foi assim que, ainda durante a época colonial, surgiu a ideia de construir uma linha férrea entre o Porto do Lobito, a zona de produção de cobre do território que viria a ser a República Democrática do Congo (RDC) e a Zâmbia, atravessando o planalto Angolano para lá chegar. E foi em 1931 que, através do então denominado Caminho de Ferro de Benguela (CFB), chegou o primeiro carregamento de cobre ao Porto do Lobito, após o qual sucedeu o enorme fluxo de carga, não só transnacional, mas também doméstica, mais concretamente do interior de Angola para o litoral, durante os chamados “anos de ouro”. Vicis-

Esta componente internacional pode assumir-se como um importante factor de atractividade para potenciais investidores.

situdes históricas diversas ditaram a progressiva perda de preponderância desta importante via de comunicação para o interior de Angola e do Continente Africano, até que o Estado Angolano decidiu recentemente investir novamente na mesma, agora englobada no denominado “Projeto do Corredor do Lobito”.

Lançado oficialmente pelo Executivo a 8 de Setembro deste ano, após vários anos de investimento essencialmente estatal, o concurso público para a concessão do Corredor do Lobito é um megaprojecto integrado de transporte e logística, que inclui, entre outros, a concessão ferroviária entre o Lobito e o Luau, a instalação de dois terminais de trânsito de mercadorias, e plataformas logísticas, armazéns, oficinas, e centros de formação, bem como o terminal de minerais do referido Porto. Começando nesta cidade costeira, o projecto atravessa 4 Províncias, passando pelas cidades de Benguela, Huambo, Kuito e Luena, antes de chegar ao Luau junto à fronteira com a RDC, permitindo a movimentação de pessoas e carga, e a interligação necessária para o desenvolvimento económico das referidas províncias.

Tendo um potencial verdadeiramente internacional, o corredor com cerca de 2000 km de extensão constituiarotamaisrápidaeeconómica para escoar minerais da região de Katanga na RDC, e do copperbelt da Zâmbia até um porto internacional, ao mesmo tempo que poderá tornar-se uma rota comercial de excelência para a movimentação de combustíveis líquidos e gasosos do Porto do Lobito (e da futura SONAREF – Refinaria do Lobito) para este último país. Por essa razão, no concurso público agora lançado prevê-se uma extensão do prazo da concessão de 30 para 50 anos, caso a concessionária construa um ramal de ligação de 259 km até à fronteira com a Zâmbia.

Esta componente internacional pode assumir-se como um importante factor de atractividade para potenciais investidores. Desde logo, porque importa não esquecer o papel que este corredor poderá vir a ter no seio do desenvolvimento da SADC, com potencial estimado para que se torne no terceiro corredor de transportes mais importante da região até 2050. Por outro lado, é sabido que a plena integração de Angola na African Continental Free Trade Area (e os benefícios socio-

económicos daí decorrentes) depende da criação e operação da infraestrutura necessária para escoar a produção Angolana para outros países do Continente. Só com infraestruturas logísticas e de transporte de qualidade será possível levar até aos restantes países africanos a produção mineira, petrolífera (sobretudo produtos refinados), agrícola e industrial angolana, criando emprego e oportunidades económicas para uma fatia cada vez maior da população.

Como em tudo na vida, estas oportunidades apresentam, como contraponto, desafios que têm de ser atacados tanto pelos potenciais investidores, como pelo próprio Estado Angolano. Desde logo, a futura concessionária terá de reunir não só os conhecimentos técnicos e operacionais necessários para operar um corredor logístico com esta extensão e complexidade de forma rentável, como também os meios financeiros para manter e operar toda a infra-estrutura. Quanto ao Estado Angolano, terá de negociar com a RDC e a Zâmbia os acordos ou tratados internacionais necessários para possibilitar a interligação transnacional necessária para que este projecto assuma a sua verdadeira vocação pan-africana. A nossa experiência pessoal ensina-nos que, por muito grandes que estes desafios aparentem ser, não são impossíveis de ultrapassar, e que imbuídos do espírito certo e correctamente assessorados, tanto os privados como os Estados conseguem implementar com enorme sucesso projetos desta natureza.

Na sua brilhante monografia, “The Railways: Nation, Network & People”, Simon Bradley dá-nos uma visão do impacto que o desenvolvimento do caminho de ferro teve no Reino Unido, tanto a nível social e económico, como cultural. É, de igual forma, inegável a importância que a ferrovia teve no desenvolvimento dos Estados Unidos, juntando os produtores rurais aos mercados urbanos, permitindo a deslocação de populações e mercadorias, e desbravando o outrora despovoado Oeste. Angola continua a ser uma terra de oportunidades e o Continente Africano também. Acreditamos que tanto as autoridades públicas envolvidas no projecto, como os investidores privados interessados no mesmo, vão saber – literalmente – “leva-lo a bom porto”, fomentando desta forma a ansiada abertura do interior de Angola ao Continente e ao mundo. **M**

