



Executive Breakfast

# Sector dos Transportes e Banca Nacional

Oportunidades de negócio, PPP e financiamento de infra-estruturas estruturantes



Keynote Speaker

**Ricardo Viegas D'Abreu**

Ministro dos Transportes

Angola

**JUNHO  
2026**

# Roteiro da apresentação

I

PONTO DE PARTIDA

Contexto e Objectivos do  
Breakfast

II

CONTEXTO

Contexto  
MacroEconomico

III

SECTOR

Enquadramento da Política  
do Sector e Reformas  
Institucionais

IV

PPP

Concessões e Parcerias  
Público Privadas

V

PROJECTOS

Carteira de Projectos  
para Data Room da  
Banca Nacional

VI

PROJECTOS

Descrição de Projectos  
para Data Room da  
Banca Nacional

VII



Próximos Passos com  
a Banca Nacional

VIII

NOTA FINAL

# Porquê o Executive Breakfast Mintrans e Banca Local?



A banca nacional deixa de ser apenas compradora de dívida pública; passa a ser **estruturadora de activos produtivos**.



**A conversa de hoje tem uma consequência prática:**

Selecionar projectos para um data-room e iniciar a estruturação financeira nos **próximos 90 dias**.

---

## **II. CONTEXTO MACROECONÓMICO**

---

# Indicadores macro-financeiro

**4,4%**

PIB real em 2024; não petrolífero 4,9% e petrolífero 2,8%.

**2,32%**

Varição acumulada do PIB no 1.º semestre de 2025; desaceleração face a 2024.

**USD 15,66 bi**

RIL no 1S25; cobertura de 7,89 meses de importações.

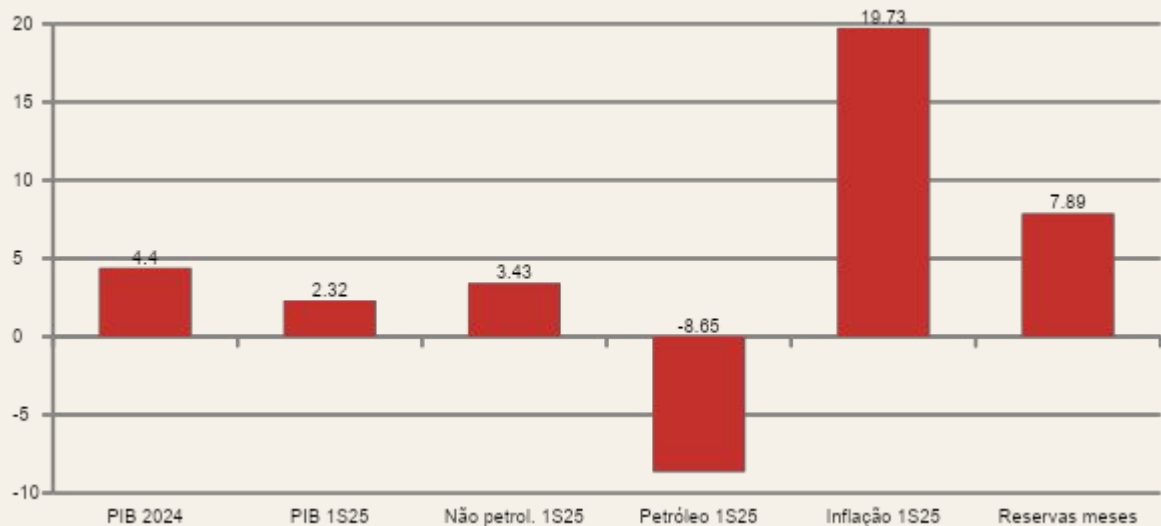
**USD 70,90**

Preço médio do Brent no 1S25; queda homóloga de 15%.

**54,73 pts**

Índice agregado de estabilidade financeira no 1S25.

Indicadores macro seleccionados (%; reservas em meses)



## Leitura para financiadores

- A economia mantém crescimento, mas com desaceleração no 1S25
- Reservas externas continuam confortáveis para choques cambiais
- Petróleo mais baixo reduz margem fiscal e exige selectividade
- Estabilidade financeira preservada, mas com fricção no desenvolvimento financeiro

**Mensagem ao sector financeiro: a macroeconomia não elimina o investimento; obriga a financiar activos com contratos, receitas, garantias, covenants e execução faseada.**

Fontes: BNA, Relatório de Estabilidade Financeira 2024 e Relatório de Estabilidade Financeira 1.º Semestre 2025.

## Restrição fiscal e dívida: porquê acelerar PPP e financiamento estruturado

**Kz 19,06 bi**

Receitas totais do OGE em 2024.

**Kz 19,27 bi**

Despesas totais em 2024; pressão de juros e capital financeiro.

**-Kz 213,9 mil mi**

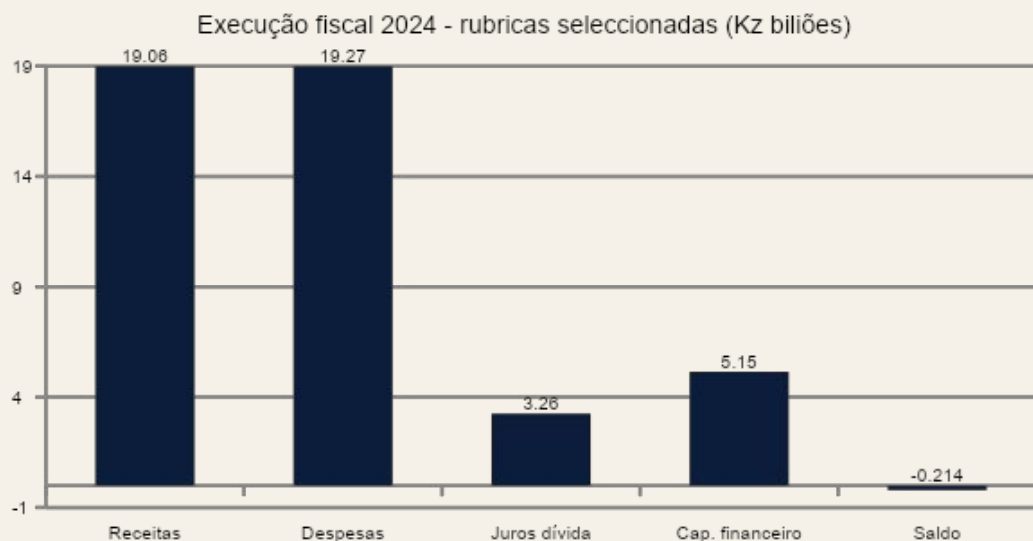
Saldo fiscal anual de 2024 na óptica de compromisso.

**65,87%**

Rácio dívida pública/PIB reportado no REF do 1S25.

**Kz 14,35 bi**

Stock da dívida interna titulada no 1S25.



### Implicações para novos projectos

- Evitar que CAPEX produtivo gere pressão imediata no Tesouro
- Separar risco de construção, procura, operação, cambial e regulatório
- Privilegiar moeda local para CAPEX local e receitas domésticas
- Alongar maturidades com concessões, project bonds e blended finance

**Tese para a banca: a restrição fiscal cria procura por instrumentos bancáveis - concessões, PPP, project finance, garantias parciais e financiamento em Kz com disciplina de cash-flow.**

### Composição da dívida titulada 1S25



# Sistema bancário e crédito: capacidade existe, mas a alocação tem de mudar

**24,75%**

Rácio de fundos próprios regulamentares no 1S25.

**42,99%**

Rácio de transformação em Junho de 2025; acima de 2024.

**Kz 7,99 bi**

Crédito total a clientes no 1S25; +18,63% homólogo.

**16,93%**

Crédito vencido malparado no 1S25; ainda elevado, embora abaixo de 2024.

**32,41%**

ROE bancário no 1S25; ROA de 4,32%.

## Carteira de crédito 1S25 - Sectores Principais

Comércio

Particulares

Indústria Transformadora

Outros

### O que os relatórios do BNA mostram

- Depósitos: Kz 18,56 biliões, 86,63% do passivo bancário
- Crédito do sector privado empresarial não financeiro cresceu 31,65% em 2024
- Crédito ao Governo Central cresceu 48,10% e pesou 6,67% da carteira.
- NPL 1S25, NPL concentrou-se em Particulares, Comércio e Construção

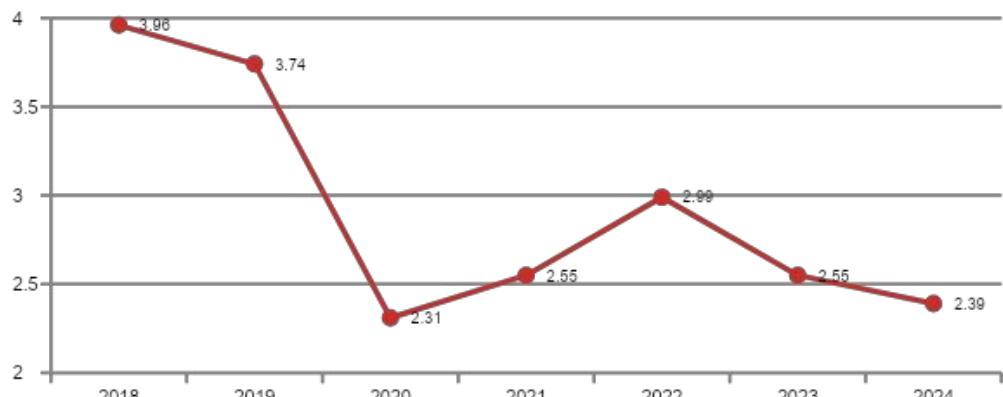
### Tradução para transportes

- Projectos devem reduzir risco de crédito, não apenas aumentar exposição
- Receita dedicada: bilhética, tarifas, disponibilidade, O&M, leases e concessões
- Contas escrow, DSRA, step-in rights e reporting reduzem risco operacional
- Banca local pode liderar tranches em Kz e mobilizar multilaterais para risco longo

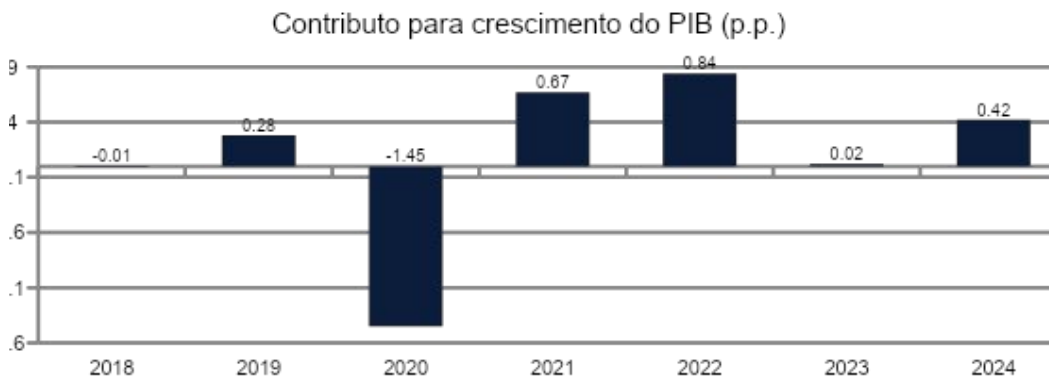
**Provocação: com capital, depósitos e rentabilidade a banca nacional pode transformar liquidez em activos produtivos - desde que o pipeline venha com contratos, garantias e dados de procura.**

# Transportes: efeito multiplicador

Peso do sector no PIB (%)



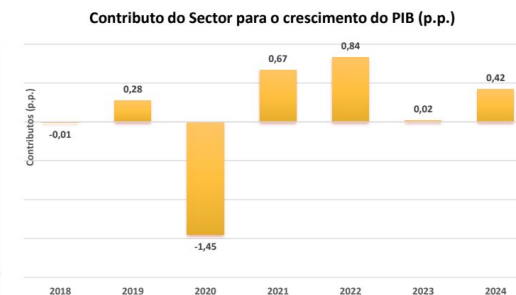
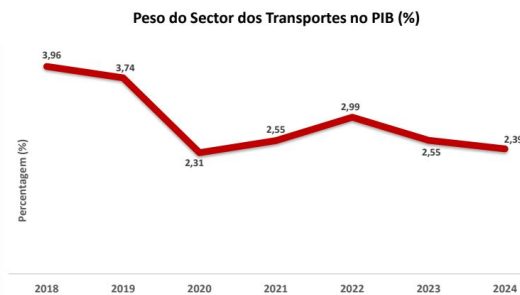
Contributo para crescimento do PIB (p. p.)



## ESTATÍSTICAS DO SECTOR



### CONTRIBUTO DO SECTOR NO PIB



- **Participação média no PIB (nominal):** = 2,9%;
- Estabilização estrutural pós-2020;
- Registo de recuperação consistente, contribuição positiva para o crescimento do PIB;
- **Papel estruturante** no processo de crescimento e diversificação económica.

- 2020: **Impacto pandémico (-1,45 p.p.);**
- Recuperação expressiva após 2020;
- 2022: **Contributo significativo (+0,84 p.p.);**
- 2024: **Reforço do impacto (+0,42 p.p.).**

## ESTATÍSTICAS DO SECTOR | MINTRANS

O sector liga produção, consumo, exportação e serviços públicos.

Quando melhora a mobilidade, cai o custo logístico, aumenta a produtividade urbana e acelera a diversificação económica.



Quarta-feira, 21 de Dezembro de 2016

1 Série - N.º 206

# DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 190,00

ASSINATURA		Ano	
Toda a correspondência, que afetar o estatuto a número e assinatura do Diário da República, deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1106, www.impressanacional.gov.ao - E-mail: info@ipn.gov.ao	Assinatura	2016	2017
	A1 - 1000	Kz: 621 700,00	Kz: 1 170 000,00
	A2 - 1000	Kz: 361 170,00	Kz: 661 170,00
	A3 - 1000	Kz: 189 150,00	Kz: 359 150,00
	A3 - 1000	Kz: 130 110,00	Kz: 250 110,00

### SUMÁRIO

**Presidente da República**  
Decreto Presidencial n.º 238/16  
Altera as cláusulas relativas ao financiamento do Projecto do Novo Porto do Cais, ...

**Ministério da Administração do Território e da Educação**  
Decreto Executivo Complementar n.º 481/16  
Cria as Escolas do Ensino Primário e do Ensino Secundário ...

**Ministérios do Interior, da Administração do Território e da Educação**  
Decreto Executivo Complementar n.º 482/16  
Cria a Escola do CEB do Ensino Secundário ...

**Ministério do Ensino Superior**  
Decreto Executivo Complementar n.º 483/16  
Cria o Curso de Engenharia em Engenharia Eléctrica e de Electrotecnia ...

**Ministério das Finanças**  
Decreto n.º 566/16  
Aprova o Contrato de Condição do Fundo de Protecção do Banco de Fomento de Angola, S.A. ...

**Ministério do Comércio**  
Decreto n.º 567/16  
Cria o Grupo de Trabalho Executivo deste Ministério para o Reforço e Reorganização do Comércio em Angola, ...

**Inspeção Geral da Administração do Estado**  
Decreto n.º 609/16  
Cria o Conselho de Avaliação e Classificação Anual de Desempenho dos Funcionários da Inspeção Geral da Administração do Estado, ...

**PRESIDENTE DA REPÚBLICA**  
Decreto Presidencial n.º 238/16  
de 21 de Dezembro

Considerando que o Projecto do Porto de Água Profunda do Cais, na Província de Cabinda, constitui uma prioridade do Executivo e tendo em conta que através do Decreto Presidencial n.º 177/12, de 14 de Agosto, foi aprovada a Concessão para o financiamento, projecto, concepção, construção, operação e manutenção do Projecto do Novo Porto do Cais, a sociedade de direito angolano Casports, S.A., (Concessionária), tendo em conta a actual situação económica do País e de modo a otimizar a eficiência financeira do Projecto, o Executivo alterou o modelo de participação financeira de forma a garantir o financiamento directo pelo Estado, através da inclusão do Contrato de Construção na linha de crédito da República Popular da China, conforme aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 138/16, de 17 de Junho;

Havendo necessidade de se definir e assegurar as condições para a continuidade e cumprimento das responsabilidades do Estado e da Concessionária, no âmbito da nova configuração de financiamento recentemente acordada,

## III. ENQUADRAMENTO DA POLÍTICA DO SECTOR E REFORMAS INSTITUCIONAIS

# A política sectorial está alinhado aos Principais Instrumentos de Planeamento

## Estratégia de Longo Prazo (ELP) 2050

Crescimento sustentável, diversificação, infra-estruturas e melhoria do ambiente de negócios.



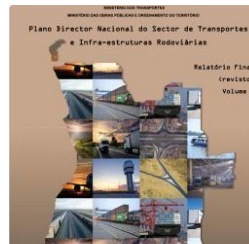
## Plano Director Nacional do Sector dos Transportes e Infraestruturas Rodoviárias (PDNSTIR)

Aprovado pelo Dec. Presidencial nº 157/21 de 16 de Junho

Linhas Orientadoras do desenvolvimento do Sector dos Transportes no período de 20 anos;

### Pilares Fundamentais:

- Modernização das Infraestruturas
- Dinamização do Sector Privado
- Mitigação de Impactos Ambientais



## Plano de Desenvolvimento Nacional (PDN) 2023-2027

**Programa nº 28**  
Expansão e Modernização do Sector dos Transportes e Logística.



### Critério de priorização para a banca:

Projectos que reduzem custo logístico, integram território, geram receita, atraem privados e cumprem regras ambientais e sociais.

## Metas da Política Sectorial



# Reformas Institucionais: a base da credibilidade regulatória

## REFORMAS INSTITUCIONAL E ESTRUTURAL

### Decreto Presidencial n.º 233/20, de 14 de Setembro

Aprovou o Novo Estatuto Orgânico do MINTRANS.

**Reformas Estruturais:** Reorganização de 9 Organismos dando origem a:

- **6 entidades** de Regulação e Supervisão
- **1 entidade** gestora de aeroportos

## ESTRATÉGIA DA REESTRUTURAÇÃO

### Objectivos Estratégicos

#### Melhoria da eficiência regulatória

com reforço da capacitação, competências certificação e modernização técnica.

#### Integração transversal

Regulação coordenada entre subsectores estratégicos.

#### Alinhamento aos padrões internacionais

Processos e tecnologia integradas, visando as acções de supervisão, fiscalização, prevenção e controlo.

## Ecosistema de Regulação e Gestão do Sector

TRANSPORTE AÉREO



**ANAC:** Autoridade Nacional da Aviação Civil

GESTÃO AEROPORTUÁRIA



**SGA:** Sociedade Gestora de Aeroportos

CONTROLO MARÍTIMO



**AMN / IMPA:** Agência Marítima Nacional / Inst. Portuário

TRANSPORTE TERRESTRE



**ANTT / INCFA / INTR:** Agências e Inst. de Transportes Terrestres

LOGÍSTICA & TRANSPORTES



**ARCLLA:** Agência Reguladora de Carga e Logística

SEGURANÇA E PREVENÇÃO



**INIPAT / GPIAA:** Investigação e Prevenção de Acidentes

NAVEGAÇÃO AÉREA



**ENNA / ENANA:** Empresa Nacional de Navegação Aérea

## Credibilidade: reformas já produziram sinais concretos

### O que a Credibilidade significa para a Banca



**Menos incerteza** na fonte de pagamento



**Menos risco** regulatório



**Maior capacidade de sindicato** com multilaterais, ECAs e investidores institucionais

---

## **IV. CONCESSÕES E PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS NO SECTOR**

---

## Concessões: registo histórico reduz a incerteza

**>USD 2,7 bi**

Plano de investimento global em concessões recentes.

**USD 380 mi**

Pagamentos iniciais ao Estado.

**USD 3 bi**

Estimativa de rendas fixas e variáveis ao concedente.

**USD 2 bi**

Estimativa de impostos.

**3 600**

Postos de trabalho estimados.

Activo	Operador/accionista	Prazo	Investimento
Caála, Huambo	Invest International	30 anos	USD 40 mi + USD 15 mi BM/D+
Terminal Multiusos Luanda	DP World	20 anos	USD 190 mi
Terminal Contentores Lobito	Africa Global Logistics	20 anos	USD 100 mi
Terminal Polivalente Luanda	Abu Dhabi Ports	20 anos	USD 350 mi
Corredor do Lobito	Trafigura / Mota-Engil / Vecturis	30 anos	USD 700 mi

**O próximo passo é replicar a disciplina das concessões em mobilidade urbana, corredores ferroviários, logística e aeroportos regionais — com maior participação da banca nacional.**

# Comunidade de Investidores: Confiança dos Investidores Internacionais pelo Sector

<h2>PARCEIROS ESTRATÉGICOS PARA O DESENVOLVIMENTO</h2> <p>INFRAESTRUTURA • PORTOS • LOGÍSTICA • INVESTIMENTO • OPERAÇÃO</p>					
					
					
					
					
					
					

## Credibilidade: reformas já produziram sinais concretos

### O que a Credibilidade significa para a Banca



**Menos incerteza** na fonte de pagamento



**Menos risco** regulatório



**Maior capacidade de sindicato** com multilaterais, ECAs e investidores institucionais

## Concessões e PPP: Novos Casos de Sucesso no Sector dos Transportes

**3 Concessões de Terminais Portuários  
+  
1 Concessão Porto-Ferroviária**

**Plano de Investimentos Global superior a USD 2,7 mil milhões**

**Pagamentos iniciais ao Estado no valor de USD 380 milhões**

**Estimativa de Pagamentos ao Concedente de Rendas Fixas e Variáveis de USD 3 mil milhões**

**Estimativa de Pagamentos de Impostos de USD 2 mil milhões**

**3 600 Postos de Trabalho**

Pipeline de Concessões	Estado	Prazo de Concessão
<b>Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto</b>	Em Curso	25 anos
<b>Terminais de passageiros e cabotagem do Soyo e Cabinda</b>	Em Curso	20 anos
<b>Extensão da Concessão do Terminal da Sogester no Porto de Luanda</b>	Em Curso	20 anos
<b>Terminal de Águas Profundas e Desenvolvimento da Zona Franca do Caio</b>	Em Curso	A definir
<b>Corredor Ferroviário Sul (CFM)</b>	Em Curso	A definir

---

## **V. CARTEIRA DE PROJECTOS PARA DATA ROOM DA BANCA NACIONAL**

---

# Pipeline estruturante: uma carteira de projectos, não uma lista de projectos

## Mobilidade urbana

PRO-MMUL, BRT, MSL, CFL, bilhética

**USD 2–3,5 bi**

## Aviação

AIAAN, cidade aeroportuária, aeroportos regionais

**USD 0,6–1,2 bi**

## Portos e terminais fluviais

Amboim, Noqui/Kimbumba, cabotagem, Namibe

**USD 1–1,8 bi**

## Logística e zonas francas

Caála, RNPL, cadeia de frio, Barra do Dande

**USD 0,4–0,8 bi**

## Corredores ferroviários

Lobito, Malanje, Namibe, Norte-Sul

**USD 6–9 bi**

## Estruturação transversal

PPP consultoria, fiscalização, LFA, PMO

**USD 20–50 mi**

**Estimativa indicativa de capital: USD 10–15 mil milhões**

em fases, com diferentes níveis de maturidade e combinação de PPP, concessões, crédito local, ECA, multilaterais e mercado de capitais.

# Mobilidade Urbana | Governança e Sustentabilidade

## Diagnóstico e Desafios Institucionais



### Pressão e Gestão

Pressão crescente da procura e investimentos recentes, evolução da frota e problemas institucionais para todos os intervenientes (ANTT, GPTTML, ENBI).



### Integração Territorial

Fragmentação institucional e limitações operacionais na área metropolitana (necessidade de integração).



### Sustentabilidade Económica

Defasagem tarifária e exposição a choques nos preços do combustível.



### Segurança e Informalidade

Migração para táxis colectivos e mototáxis, com impacto na segurança.

## Resposta Estratégica

### Emergencial ou Curto Prazo

Restabelecer operação imediata, estabilizar tarifa e reforçar a gestão dos intervenientes do transporte público.



### Médio/Longo Prazo

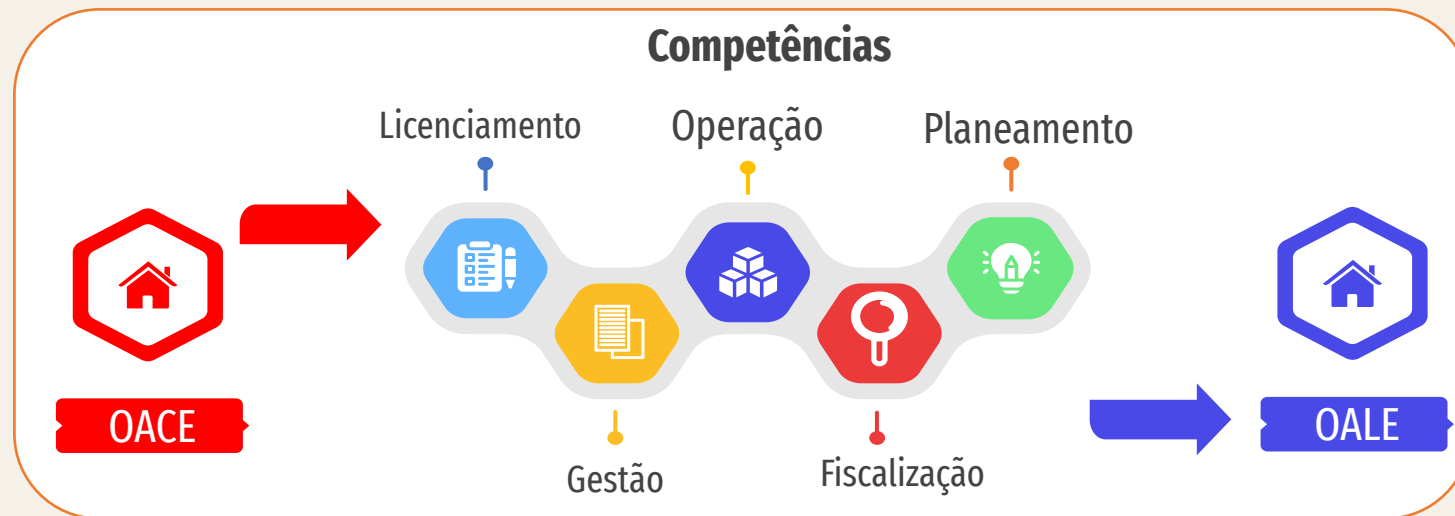
Reestruturação da rede, expansão dos serviços dos transportes, consolidações sustentáveis e implementações de medidas estruturantes.



# Mobilidade Urbana | Novo Modelo de Governança

## Descentralização de Competências

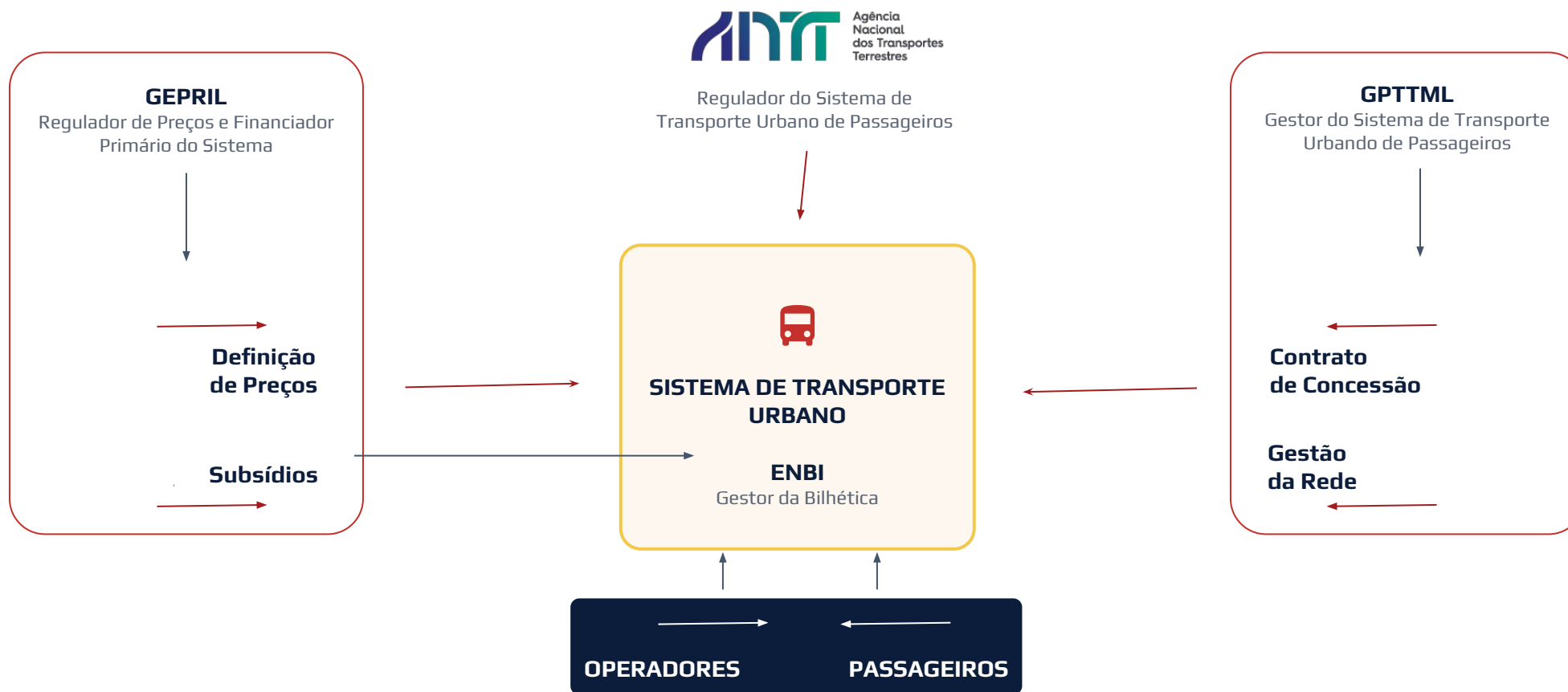
- Em conformidade com o **Decreto Presidencial n.º20/18, de 29 de Janeiro**, que aprova o Regime Geral da Delimitação e Desconcentração de Competências e Coordenação da Actuação dos **Órgãos da Administração Central** e os da **Administração Local**.
- A descentralização visa clarificar as competências entre a **Administração Central (OACE)** e a **Local (OALE)**, fortalecendo a coordenação e a eficiência dos serviços públicos.



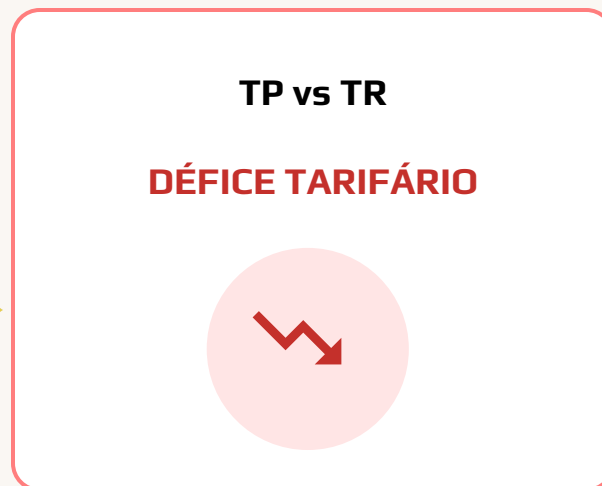
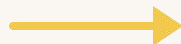
RESPONSABILIDADES	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NACIONAL	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA LOCAL	PLANEAMENTO URBANO	TRAFEGO E MOBILIDADE	SISTEMAS E INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE
PLANEAMENTO	MINOPUH	GP - OALE	MINOPUH; GP - OALE	GP - OALE; MININT;	<b>MINTRANS</b>
EXECUÇÃO	MINOPUH	GP - OALE	MINOPUH; GP - OALE	GP - OALE	<b>MINTRANS</b> ; MINOPUH; GP - OALE;
FISCALIZAÇÃO	MINOPUH	GP - OALE	MINOPUH; GP - OALE	MININT;	<b>MINTRANS</b>
MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO	MINOPUH	GP - OALE	MINOPUH; GP - OALE	GP - OALE;	<b>MINTRANS</b>
REGULAMENTAÇÃO	MINOPUH	MINOPUH	MINOPUH	<b>MINTRANS</b> ; MININT;	<b>MINTRANS</b> ; MININT; MINOPUH
FINANCIAMENTO	MINOPUH; MINFIN	GP - OALE; MINFIN	MINOPUH; GP - OALE; MINFIN	MINOPUH; GP - OALE; MINFIN	<b>MINTRANS</b> ; MINFIN
MODELO DE GESTÃO E GOVERNANÇA	MINOPUH; GP - OALE	GP - OALE	MINOPUH; GP - OALE	GP - OALE; MININT;	<b>MINTRANS</b>

# Mobilidade Urbana | Novo Modelo de Governança

## Estrutura de Governança



# Mobilidade Urbana | Mecanismo Sustentável de Estabilização do Sistema de Transporte Público (MSETP)



# PRO-MMUL: mobilidade urbana como activo de produtividade

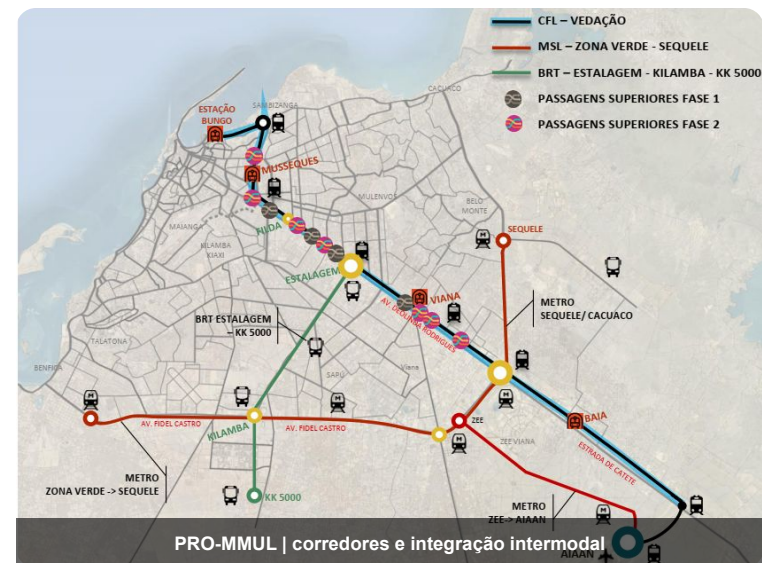
Aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 180/24, o PRO-MMUL integra CFL, passagens superiores, MSL, BRT, terminais e bilhética para priorizar o transporte público em Luanda.

## Objectivos operacionais

- Aumentar velocidade comercial
- Melhorar frequência e regularidade
- Reduzir congestionamento e perdas de tempo
- Integrar serviços e bilhética
- Gerar benefício em produtividade e saúde urbana

## Banca: onde entra?

- Obras civis em Kz
- Frota, DMUs e leasing
- Sistemas ITS e bilhética
- Terminais e interfaces
- Conta escrow de receitas / disponibilidade



**Mensagem: uma cidade com milhões de viagens diárias é também uma plataforma de receitas recorrentes — se o modelo tarifário, a compensação social e a disponibilidade forem contratualizados.**

# CFL Bungo–AIAAN/Baía: segurança, capacidade e cash flow

## Capital indicativo: USD 400–600 milhões

- Reabilitação profunda do CFL no troço Bungo–Baía
- Vedação e segurança operacional no troço Bungo–AIAAN
- 5 passagens superiores com financiamento disponível por Standard Chartered e aprovação alemã
- 9 passagens adicionais para completar o pacote de 14 intervenções
- Sinalização, telecomunicações, DMUs, O&M assistida e centro de formação

### Modelo de retorno

Disponibilidade + receitas de passageiros/carga + ganhos operacionais por redução de interferências e acidentes.

### Timeline

**2026–2028:** fases rápidas para segurança e passagens.

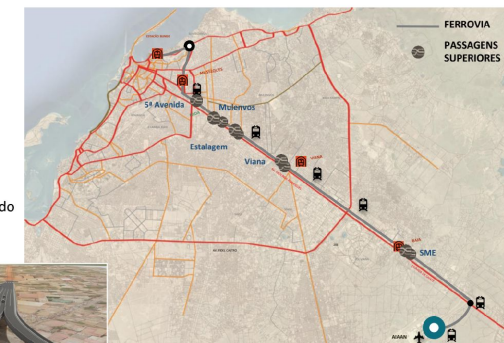
**2026–2029:** material circulante e O&M.

O PROJECTO DAS 5 PASSAGENS SUPERIORES VISA ASSEGURAR PARCIALMENTE A EFICIÊNCIA DO CFL, REDUZINDO AS INTERFERÊNCIAS CAUSADAS PELAS PASSAGENS EM NÍVEL.

▪ **Escopo do Projecto:** Expropriações e Construção de 5 passagens aéreas superiores ferroviárias sobre o CFL.

▪ **Condições Precedentes Concretizadas:**

- Contrato assinado MINTRANS/INZAG e visado pelo Tribunal de Contas;
- Financiamento disponível (Standard Chartered), com aprovação do Governo Alemão;
- Estudos Geotécnicos, Topográficos e Projecto Base concluídos.



### Fase 1: 5 passagens superiores



O PROJECTO DAS 9 PASSAGENS SUPERIORES VISA COMPLEMENTAR O TOTAL DE 14 PASSAGENS SUPERIORES NECESSÁRIAS SOBRE O CFL NO TROÇO BUNGO-AEROPORTO, COM O OBJECTIVO DE ASSEGURAR A EFICIÊNCIA DO CFL, REDUZINDO AS INTERFERÊNCIAS CAUSADAS PELAS PASSAGENS EM NÍVEL.

▪ **Escopo do Projecto:** Expropriação das habitações e Construção de 9 passagens aéreas superiores ferroviárias sobre o CFL.

▪ **Pendências para Arranque:** Se o contrato de financiamento tivesse sido assinado dentro do previsto, a aproveitar a mobilização do empreiteiro na Fase 1, a inauguração do primeiro elevado ocorreria em 2025 e a conclusão da obra se daria em 2027.

▪ Os elevados Rodoferroviários precisam ser integrados com a solução do elevado sobre a Av. Deolinda Rodrigues, quando este tiver uma solução definida.

▪ RODO + FERRO

▪ FERROVIÁRIO

### Fase 2: 9 passagens superiores

# Metro de Superfície de Luanda: backbone de alta capacidade

Despacho Presidencial n.º 210/24 autorizou assistência técnica para projecto base, empreitada, equipamentos, tecnologia e implementação do MSL.

**60 km**

**Corredor Av. Fidel Castro / Via Expressa**  
12 estações, 3 terminais

**Capital indicativo**

USD 1,3–2,6 mil milhões, por fases e com combinações de EPC, ECA, dívida local e disponibilidade.

**38 km**

**Corredor Cacuoaco → Zamba II / Marginal**  
6 estações, 2 terminais

**Retorno esperado**

Tarifas + disponibilidade + receitas não tarifárias + valorização urbana em nós intermodais.

LUANDA | MSL - METRO DE SUPERFÍCIE



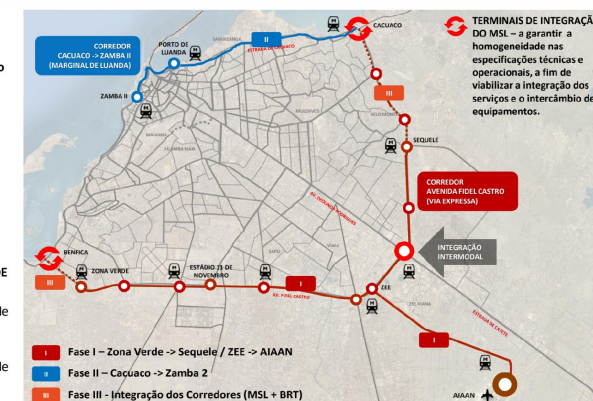
O Despacho Presidencial Nº 210/24, autoriza a abertura do Procedimento de Contratação de Assistência Técnica para a Concepção do Projecto Base e da Empreitada, fornecimento de equipamentos, tecnologia e implementação do Sistema de Metro de Superfície de Luanda.

**CORREDOR AVENIDA FIDEL CASTRO (VIA EXPRESSA)**

- 60km de extensão - 12 Estações (3 terminais de integração intermodal).
- Viabiliza a integração das centralidades - Kilamba, Zango e Sequele - por um serviço de alta capacidade e garante o acesso ao AIAAN.

**CORREDOR CACUACO -> ZAMBA II (MARGINAL DE LUANDA)**

- 38 km de extensão - 6 Estações (2 terminais de integração intermodal)
- Busca interligar o centro urbano e administrativo de Luanda à bairros com grande concentração populacional.



ABRIL 2026

MSL | corredores e fases

**Mensagem: financiar “o todo” pode ser complexo; financiar módulos — terminais, energia, bilhética, material circulante, O&M — é imediatamente estruturável.**

# BRT Luanda: corredor de retorno rápido para a cidade e para bancos

O BRT prioriza transporte público em autocarros por infraestrutura dedicada, veículos, controlo operacional e integração com terminais e bilhética.

## Viana → Zango 8000

novo projecto PIP | construção + fiscalização + LFA

## Sapú / Estalagem → Kilamba/KK5000

novo projecto PIP | fase 1 e gestão técnica/financeira

## Marginal da Corimba → Zamba II / Benfica

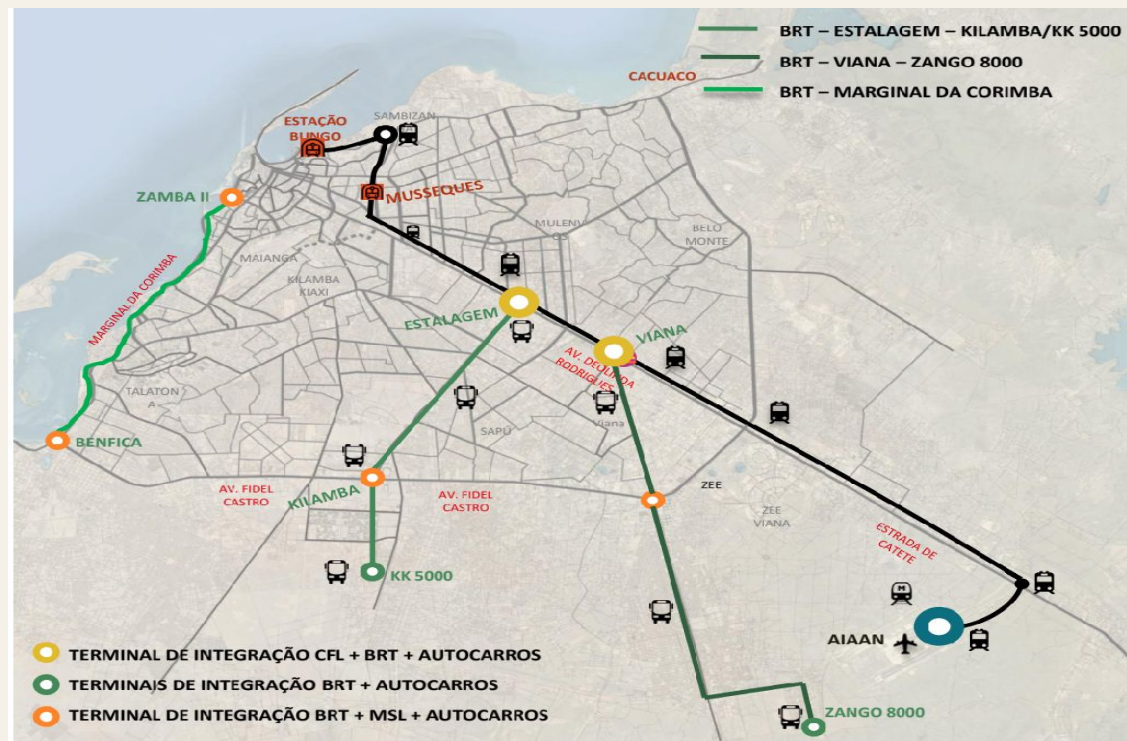
integração urbana e ligação costeira

## Capital indicativo

USD 580–850 milhões para corredores, terminais, frota, ITS, bilhética e centros de operação.

## Retorno esperado

Tarifa + disponibilidade + publicidade + espaços comerciais + eficiência urbana.



BRT | corredores previstos

**Mensagem: o BRT constitui uma infraestrutura de retorno rápido, integrando corredores prioritários e gerando fluxos financeiros estruturáveis para a banca.**

## Como a banca pode estar presente na mobilidade urbana?

<b>Receitas</b>	tarifas • bilhética • publicidade • retalho • dados operacionais
<b>Conta escrow</b>	segregação de receitas, DSRA, waterfall, gatilhos de performance
<b>Dívida local</b>	obras civis, terminais, e leasing de frota
<b>Garantias</b>	ECA, multilaterais, seguros, garantias parciais, cartas conforto
<b>Disponibilidade</b>	pagamento por disponibilidade e compensação tarifária social

**Objectivo: permitir que bancos financiem tranches com risco calibrado, em vez de assumirem o risco total do projecto.**

# Aviação: Cidade Aeroportuária e Hub regionais

Angola está posicionada para servir rotas regionais, continentais e intercontinentais, com o AIAAN como âncora de uma nova plataforma logística e aeroportuária.

## AIAAN

Concessão / operação integrada | 25 anos em negociação

## Cidade Aeroportuária do Icolo e Bengo

Receitas não-aeronáuticas, logística, comércio e imobiliário

## Gestão integrada

SGA, ENNA e serviços de navegação / segurança

## Aeroportos regionais

Cabinda, M'banza Kongo, Cazombo e Mavinga



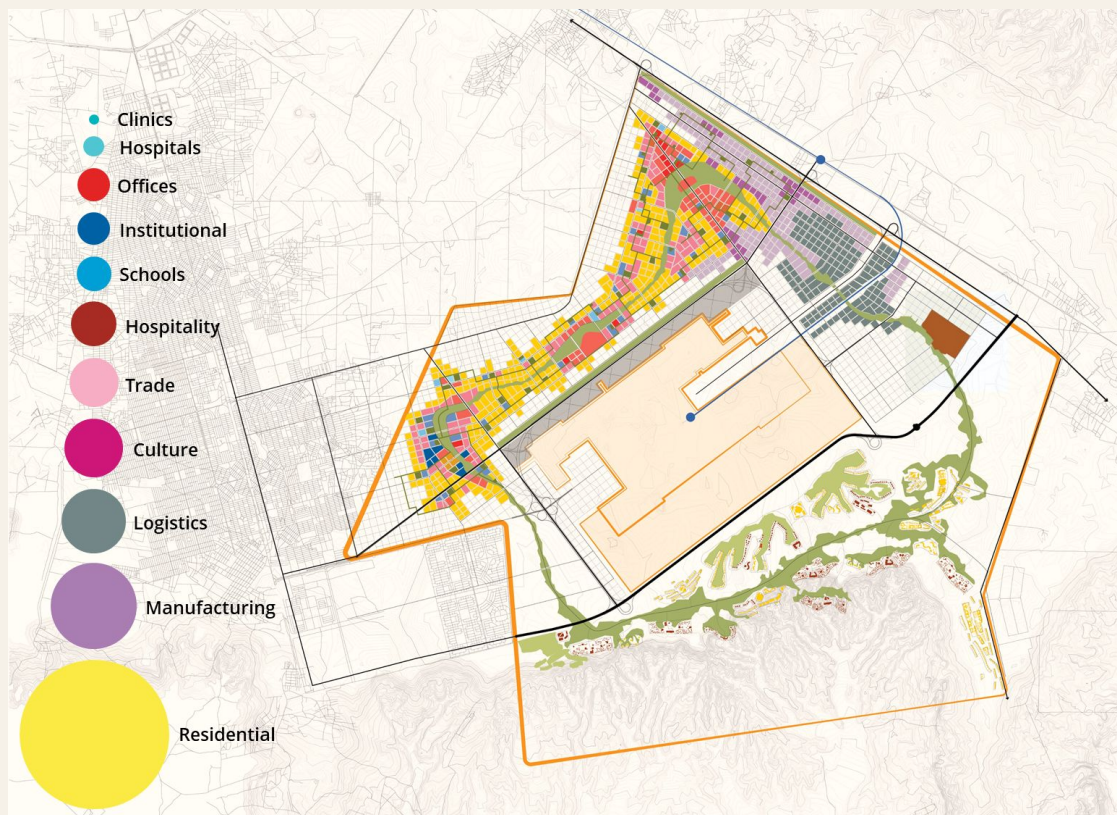
Cidade Aeroportuária | Masterplan

- A Cidade Aeroportuária será composta por clínicas, hospitais, escritórios, áreas institucionais, escolas, hotéis e resorts, áreas comerciais, centros culturais, infraestruturas de transporte e logística, unidades industriais e zonas residenciais.
- Concebida com foco na **mobilidade sustentável**, todos edifícios foram desenhados para garantir **sustentabilidade, conforto e funcionalidade**.

Capital indicativo da carteira: USD 600 milhões – 1,2 mil milhões, incluindo fases comerciais e aeroportos regionais.

# Cidade Aeroportuária do Icolo e Bengo

- O Projecto abrange uma área de **16.346.000 m<sup>2</sup>**, incluindo o Novo Aeroporto Internacional de Luanda.



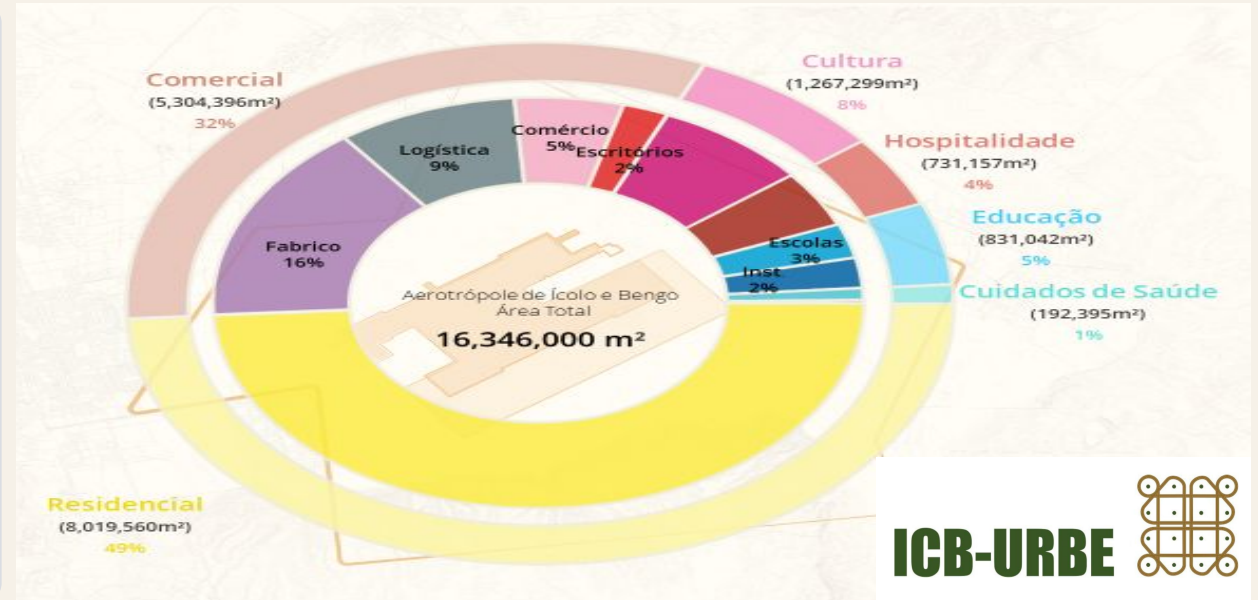
- **Fácil acesso a partir do centro de Luanda** - local bem conectado e dentro da futura área urbana da cidade de Luanda.
- **Futura ligação ferroviária rápida (CFL)** ao centro da cidade - excelentes ligações de transporte para o aeroporto.
- **Adjacente à nova zona económica especial** - próximo do futuro centro logístico.

# Cidade Aeroportuária do Icolo e Bengo

## Visão Geral do Projecto

A **CIDADE AEROPORTUÁRIA** será um ecossistema integrado composto por:

- Saúde & Educação: Clínicas, hospitais e escolas.
- Business & Comércio: Escritórios, áreas comerciais e fábricas.
- Turismo & Lazer: Hotéis, resorts e centros culturais.
- Infraestrutura: Áreas institucionais, transporte e logística.
- Residencial: Zonas habitacionais modernas.



# Aeroportos da nova geração: conectividade regional financiável



- Capacidade: **700 passageiros domésticos e 500 passageiros internacionais** por hora pico
- Infra-estrutura:
  - Pista de pouso e decolagem com 3.500m x 45m
  - Terminal de passageiros com 12mil m<sup>2</sup>
  - Torre de Controlo
  - Terminal de cargas
  - Parque de estacionamento
  - Edifício de suporte terrestre (GSE)



**Novo Aeroporto Internacional de Cabinda**



- O novo **Aeroporto Internacional de M'banza Kongo**, localizado na província do Zaire, está a ser construído na comuna de Nkiende II, a 34km do centro da cidade de M'banza Kongo.
- O aeroporto será moderno, com certificação internacional

## CARACTERÍSTICAS DO AEROPORTO

- Pista de 3500m de extensão e 45m de largura;
- Operação de decolagem e aterragem de aeronaves do tipo B777-300ER com PMD (Cod 4E) com carga total;
- Sistemas de iluminação e navegação aérea (CAT 2) que permite operações nocturnas e em condições climáticas desfavoráveis
- Placa de estacionamento de aeronaves com capacidades de parqueamento de três aeronaves de asa fixa e duas aeronaves de asa rotativa.
- Posto de abastecimento de aeronaves (a ser construído pela empresa fornecedora de combustível).



**Aeroporto Internacional Nimi a Lukeni | M'banza Kongo**

Projecto	Características Principais	CAPEX Est.	Modelo de Negócio / Receitas	Horizonte
<b>Cabinda</b>	700 passageiros domésticos + 500 internacionais/hora pico; pista 3.500m × 45m.	<b>USD 180–250 mi</b>	Concessão / operação / carga / receitas não-aero	2026–2029
<b>M'banza Kongo</b>	Operação B777-300ER, código 4E, capacidade de 600 passageiros/hora.	<b>USD 120–180 mi</b>	Operação aeroportuária + turismo + carga	2026–2028
<b>Cazombo</b>	Construção, equipamentos e apetrechamento de aeroporto doméstico.	<b>USD 45–70 mi</b>	Serviço público + O&M privado	2026–2028
<b>Mavinga</b>	Construção, equipamentos e apetrechamento de aeroporto internacional.	<b>USD 80–120 mi</b>	Turismo, carga e concessão regional	2026–2028

# Portos, cabotagem e terminais fluviais: reduzir custo logístico

Cerca de 94% das importações chegam por portos; eficiência portuária e integração ferroviária/rodoviária são determinantes para custo de vida, comércio e exportações.

## Amboim

Porto de águas profundas

**USD 700 mi – 1,2 bi**

Tarifas portuárias + contratos de carga

## Noqui / Kimbumba

Terminal fluvial e barcaças do Soyo

**USD 40 – 70 mi**

Taxas de terminal + cabotagem + carga regional

## Soyo e Cabinda

Terminais de passageiros e cabotagem

**USD 80 – 150 mi**

Bilhetes + taxas de terminal + serviços

## Namibe / Sacomar

Expansão de contentores e terminal mineralero

**USD 300 – 500 mi**

Carga mineira + port tariffs + concessão

O Projecto do Terminal Fluvial do Noqui, faz parte do Plano de Desenvolvimento do Sector dos Transportes por ser um ponto estratégico na margem sul do Rio Congo e Vital para comércio transfronteiriço regulado com Matadi (RDC).

Potencial de trocas comerciais com a movimentação de mercadorias e viaturas entre os portos de Cabinda (principal porto de operações da provincia de Cabinda), Soyo (localizado na fronteira entre Angola e a RDC, a cerca de 350 km a norte de Luanda) e N'Zeto-Zaire, Noqui, Luanda, Lobito-Benguela e Namibe.



- O Terminal Fluvial, situado no Município do Noqui, às margens do rio Zaire (rio Congo) é um projecto estratégico que visa **impulsionar o transporte de passageiros e mercadorias via catamarãs**, a beneficiar-se de sua localização.
- A cidade de Noqui situa-se na fronteira terrestre que Angola compartilha com a República Democrática do Congo e é o local onde o Rio Congo inicia em Angola, sendo considerada uma infra-estrutura vital para o

- **Objectivo: Facilitar a mobilidade de pessoas**, transporte de carga (laranja/limão) e trocas comerciais entre o Norte de Angola, Luanda e Cabinda.
- **Infra-estruturas:** Construção de uma ponte cais para atracação de catamarãs e infra-estrutura de suporte, com os parâmetros relevantes das embarcações que irão aportar ao Cais de forma a possibilitar a correcta definição da capacidade e dimensionamento

## Terminal Fluvial do Noqui

- Implantado na Baía de Kissonde, numa área de 625,85 hectares, entre as colinas de Kambiri e Kissonde, no município de Porto Amboim, provincia do Cuanza-Sul.
- O empreendimento beneficia de uma localização estratégica e de um contexto territorial com elevada diversidade de recursos naturais, complementados por infra-estruturas a serem desenvolvidas.
- A implementação desta infra-estrutura reveste-se de elevada relevância estratégica, pelo seu **potencial de indução do desenvolvimento socioeconómico da região centro-leste de Angola**, projectando-se igualmente como um polo de referência à escala regional na África Subsaariana.

### BENEFÍCIOS ESPERADOS

- Oportunidades Económicas
- Desenvolvimento de Infra-estruturas e Inovação
- Conectividade e Integração Territorial
- Impacto Social e Cultural



## Porto de Águas Profundas do Amboim

# Corredor do Lobito

## Visão 2050

A Visão do Plano Director do Corredor do Lobito define uma ambição estratégica de longo prazo para **transformar o corredor numa espinha dorsal líder de desenvolvimento económico, logístico, social e territorial.**

### ALINHAMENTO ESTRATÉGICO INTEGRADO

Harmoniza Angola 2050 e acordos regionais da SADC com quadros internacionais GRID (verdes, resilientes e inclusivos).



### CINCO PILARES DO PLANO DIRECTOR



**73**  
OPORTUNIDADES

### MOTORES-CHAVE E CADEIAS DE VALOR PRIORITÁRIAS

Tirar partido da logística e das competências para impulsionar sectores como Agricultura, Logística Mineira e Turismo.



### RESULTADOS DE DESENVOLVIMENTO ALVO

O sucesso mede-se por melhorias na segurança alimentar, coesão territorial, crescimento verde e investimento privado.

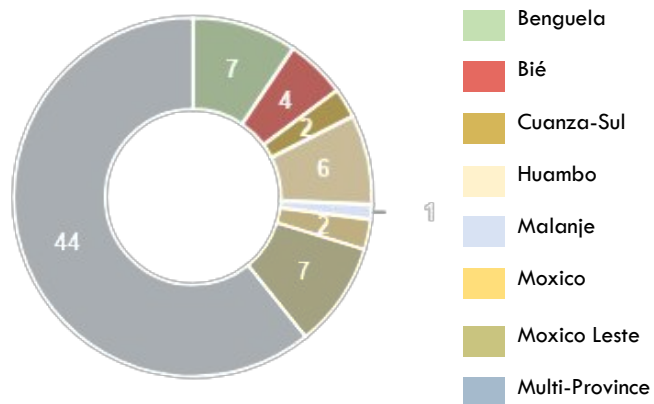


# Sectores e Oportunidades

## Oportunidades Estratégicas: Visão Geral

O Plano de Acção Indicativo apresenta, para cada sector prioritário, uma breve visão do sector seguida das oportunidades de projectos associadas, traduzindo a visão estratégica do Corredor numa carteira de acções concretas para responder a constrangimentos, reforçar cadeias de valor e satisfazer necessidades económicas, capacitadoras e territoriais do Corredor do Lobito, facilitando o investimento privado.

### Distribuição Global de Projectos por Província



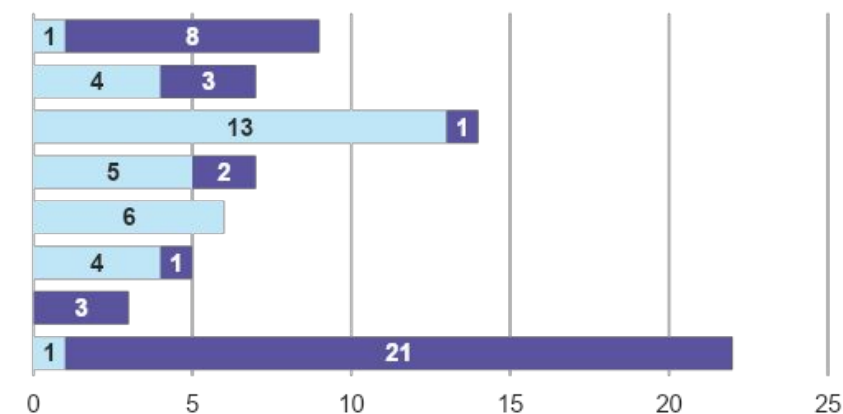
### Distribuição Global de Projectos por Sector



### Categorias

**Habilitantes:** infra-estruturas e sistemas públicos que permitem, apoiam e reduzem riscos de investimentos estratégicos (estradas, energia, água, conectividade digital).

**Estratégicos:** projectos produtivos e sectoriais que geram directamente actividade económica, valorização e emprego ao longo do Corredor.



## Mecanismos de Governança: Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Lobito (SDCL)

*“Uma empresa pública para gerir as condições de transformação do Corredor do Lobito num corredor efectivo de desenvolvimento económico.”*

### CRIAÇÃO E BASE LEGAL



#### Janeiro de 2026

Após apreciação pelo Conselho de Ministros, o Titular do Poder Executivo aprovou a criação da **Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Lobito, S.A.**, através do Decreto Presidencial nº 35/26 de 19 de Fevereiro.

### OBJECTIVO PRINCIPAL

Atrair investimentos estratégicos nos sectores da **agricultura, indústria, turismo e serviços**, reforçando a competitividade do país.

### RESPONSABILIDADES

Administrar, coordenar, supervisionar e promover as actividades de desenvolvimento económico do Corredor do Lobito.

### OBJECTIVOS ESPECÍFICOS

- **Aumenta a competitividade de Angola** em relação aos países vizinhos.
- **Geração de empregos e promoção da transferência de conhecimento e tecnologia.**
- A **SDCL** será Actor-chave na **monitorização e avaliação** do Plano Director do Corredor do Lobito.

# Mecanismos de Governança: Ecosistema do Corredor do Lobito (SDCL)



# Logística e cadeia de frio: o crédito encontra a produção nacional

A RNPL reduz perdas, liga agricultura a mercados e cria base para financiamento de inventário, exportação e cadeia de valor.

6

## Plataformas prioritárias

Arimba, Caála, Lombe, Luau, Luvo e Soyo.

USD 55 mi

## Investimento Caála

USD 40 mi concessionário + USD 15 mi concedente/BM.

## Receitas

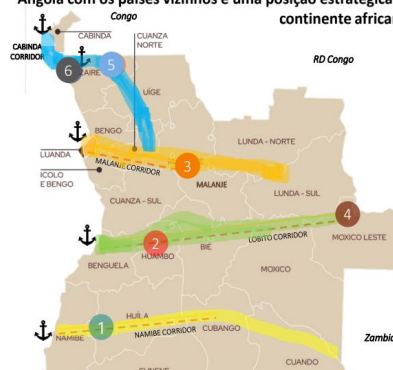
- Armazenagem e Frio
- Handling e Cross-docking
- Serviços Aduaneiros
- Aluguer de espaços

## Produtos Bancários

- Warehouse Receipts
- Working Capital Agrícola
- Leasing Frio
- Export Receivables

**Mensagem:** O que se pretende é que a banca pode financiar não apenas a plataforma, mas a cadeia produtiva que a plataforma torna possível.

As infra-estruturas logísticas asseguram a integração de Angola com os países vizinhos e uma posição estratégica no continente africano.



As redes de transporte e logística constituem elementos estratégicos para qualquer país ou governo, e devem funcionar de forma integrada e articulada, por forma a potenciar o transporte e a logística multimodal (rodoviária, ferroviária, marítima e aérea).

Seus principais benefícios são:

- **Custos de envio mais baixos**, com serviços de frete mais rápidos, confiáveis e previsíveis
- **Benefícios económicos**, tais como a redução dos custos de congestionamento, o crescimento económico regional e a criação de emprego
- **Benefícios ambientais**, como emissões e redução de resíduos (menos desgaste da frota de transporte)
- **Benefícios sociais**, como menos acidentes e produtos de consumo mais rentáveis.

TIPOLOGIA	PLATAFORMAS LOGÍSTICAS
PLATAFORMAS DE INTERLIGAÇÃO & AGRÍCOLA	1. ARIMBA, HUÍLA
	2. CAÁLA, HUAMBO*
	3. LOMBE, MALANJE
	4. LUAU, MOXICO

A implantação da Rede Nacional de Plataformas Logísticas implica na construção e promoção de 6 Plataformas Logísticas, localizadas em pontos

## Rede Nacional de Plataformas Logísticas

### PLATAFORMA LOGÍSTICA DA CAÁLA | EM DESENVOLVIMENTO

- **ACTUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS** (Estudo de Viabilidade Económica e Financeira, Projectos Executivos de Acessos Rodoviários, Eletricidade e Água e Ramal Ferroviário) exigidos pelo Banco Mundial como condição para a liberação dos recursos financeiros para a realização das infra-estruturas de base.
- **APROVAÇÃO DE FINANCIAMENTO** (Diversifica+) para a implementação de uma solução logística intermédia de frio para

responder às necessidades imediatas de armazenamento e escoamento da produção agrícola local.

- **LANÇAMENTO DO CLUSTER DO ABACATE** - Financiamento e assistência técnica a pequenos e grandes produtores de abacate, com investimento para promover acções de melhoria da capacidade técnica, operacional e financeira, para acelerar o processo de exportação do abacate produzido em Angola.

A solução logística da cadeia de frio na Plataforma Logística da Caála será necessária para tornar Angola competitiva na exportação de frutas.

- Nov 2025 - Envio experimental/primeira exportação de abacate para os Países Baixos a partir da PL Caála, com o objectivo de estabelecer operações regulares de exportação.

A solução intermédia visa reduzir as perdas de alimentos e aumentar o rendimento dos pequenos agricultores, prolongando o prazo de validade dos produtos e vendendo-os a mercados mais distantes



## Caála | Desenvolvimento e Cadeia de Frio

## Zona Franca da Barra do Dande: infra-estrutura para indústria e exportação

A Zona Franca da Barra do Dande cria uma plataforma de segurança alimentar, combustíveis, energia, indústria e logística, conectada ao corredor de Malanje e ao Porto de Luanda.

### Capital indicativo

**USD 300–500 milhões**

Fase inicial de infra-estrutura, utilities, armazéns, parques industriais e acessos.

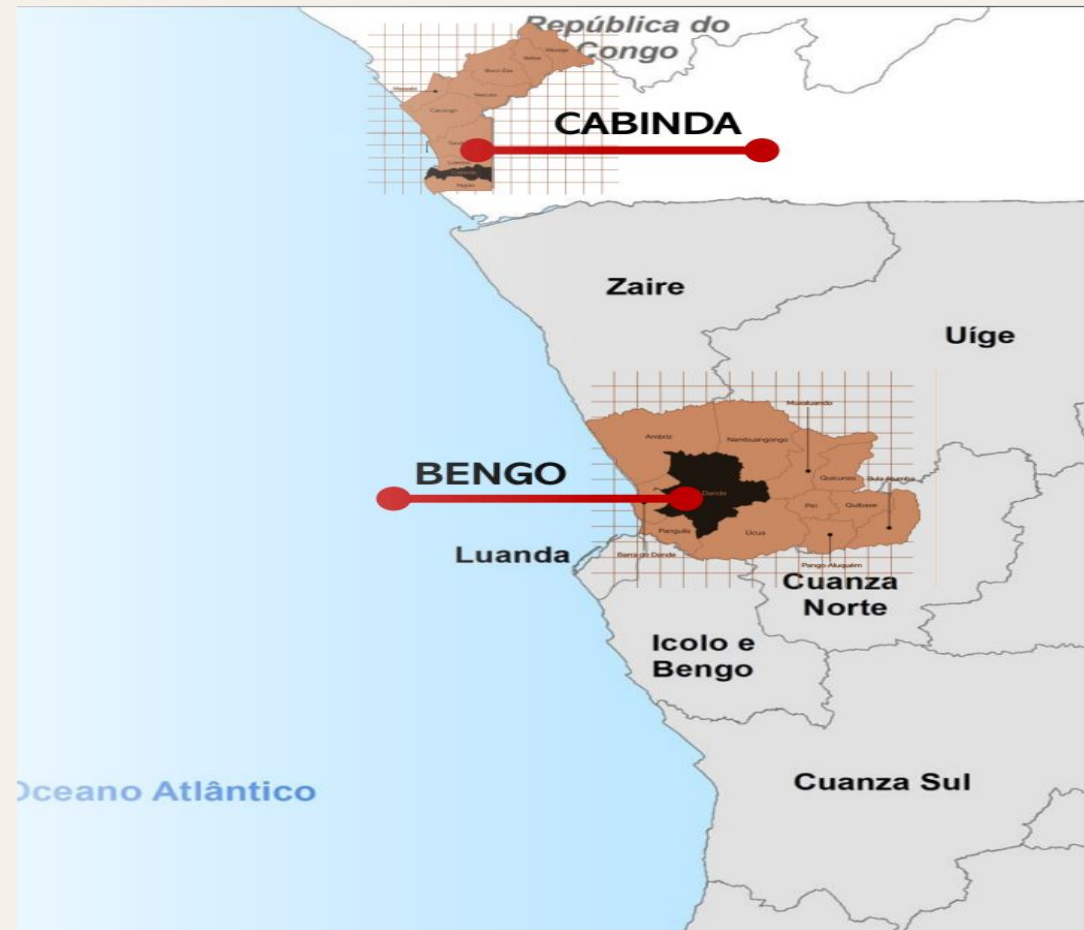
### Retorno esperado

Rendas de lotes, taxas de utilidades, serviços logísticos, energia, frio e contratos com âncoras industriais.

### Oportunidade bancária

- Project finance + crédito a PMEs fornecedoras
- Leasing de equipamentos
- Trade finance de exportação

**Mensagem:** Infra-estrutura crítica para a industrialização e autossuficiência logística.



Zona Franca da Barra do Dande | integração e investimento

# Corredores ferroviários: actual transformação de corredores de transporte em corredores de desenvolvimento

A carteira ferroviária liga portos, zonas francas, mineração, agricultura, turismo e mercados regionais. É a maior escala de capital - e a maior oportunidade de consórcios.

## Lobito

Concessão de 30 anos; plataforma comprovada para mineração e comércio regional.

## Malanje

MoU MINTRANS–AARG para desenvolvimento DFBOM do Corredor de Malanje.

## Namibe / CFM

Concurso internacional; Governo pode financiar 20–30% e privado o remanescente.

## Norte–Sul / ligações

Malanje–Kuito–Menongue, Luena–Saurimo e ligações com Zâmbia/RDC.

**Capital indicativo ferroviário: USD 6–9 mil milhões**

Bancos nacionais podem liderar componentes locais, instrumentos de garantia, project bonds e financiamento de O&M.

## INTEGRAÇÃO REGIONAL | ANGOLA -> RDC -> CONGO



### Terminal Marítimo do Caio | Corredor Ferroviário Transfronteiriço

#### INTEGRAÇÃO MULTIMODAL

O **corredor ferroviário** cria uma conexão perfeita entre as redes de transporte marítimo e terrestre, a **maximizar a eficiência operacional**.

- **Optimização da capacidade:** aproveita a infra-estrutura portuária para maximizar a utilização ferroviária.
- **Eficiência operacional:** a logística integrada reduz os custos de transporte e os prazos de entrega.
- **Redes regionais:** a conexão com as redes ferroviárias existentes na República do Congo e na República Democrática do Congo ampliam o alcance do mercado.

- **Ligação marítima-ferroviária:** a integração entre o Porto de Caio e o transporte ferroviário permite o transporte eficiente de cargas.

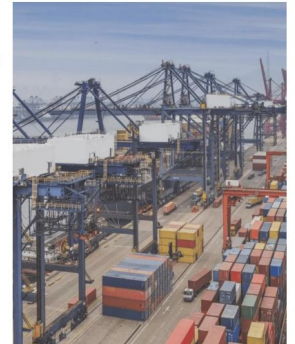
#### SINERGIA ESTRATÉGICA: INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA E FERROVIÁRIA

- O Porto de Caio fornece uma base de carga garantida que assegura receitas operacionais consistentes para a ferrovia.
- Cria um **ecossistema logístico em que o volume de movimentação portuária impulsiona directamente a utilização da ferrovia**, reduz o risco do investimento e atrai a participação do sector privado.

#### POSICIONAMENTO FUNCIONAL

A **ferrovia serve como um corredor de transporte com dupla finalidade**, com prioridades operacionais e fontes de receita claras.

- **Base de receitas:** A carga estável proveniente das operações do Porto de Caio garante rendimentos consistentes.
- **Potencial de crescimento:** A expansão do comércio com a República da China e a República Democrática do Congo impulsiona o aumento da procura.



## Integração Angola → RDC → Congo

### REDOR DE MALANJE | POTENCIAL ECONÓMICO

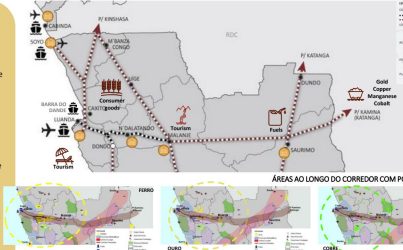


**LUANDA** – a Rede Ferroviária é a mais importante do país, vai do porto de Luanda a Malanje e ao sudeste Norte.

Assinatura de um Memorando de entendimento entre o MINTRANS e AARG (African American Rail Group) para o desenvolvimento do corredor de Malanje na modalidade DFBOM (Design Build Operate and Maintain).

**PORTO DE LUANDA** – o principal porto do país, com o maior volume de carga movimentada (cerca de 7% da carga de Angola).

**INDICIO ZONA FRANCA DO ANDE** - visa garantir a segurança alimentar, a segurança dos investimentos, a segurança energética e o desenvolvimento económico e industrial.



## Corredor de Malanje

### REDOR DE NAMIBE | CFM – CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES



#### ERVENÇÕES PRIORITÁRIAS E CONEXÕES

São identificadas várias prioridades para modernizar e reabilitar a Ferroviária de Moçâmedes:

**abitação dos troços existentes** e ampliação da capacidade de transporte (Reabilitação - Namibe/Menongue (734 Km);

**inclusão da rede ferroviária** no Cuambo Cubango - Menongue/Rivungo (fronteira com a Zâmbia) (Construção - enongue/Rivungo (512 Km);

**ligação Sul à Namíbia** (Lubango/Ondjiva - 375 Km e enongue/Ondjiva - 333 Km);

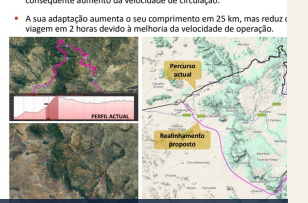
**ligação do CFM com a Zâmbia**, com a ligação Rivungo - Ondjiva Falls (turismo).

O governo de Angola poderá financiar entre 20 a 30 por cento do global das intervenções e o restante será proveniente de investimento privado, nacional e/ou estrangeiro, a garantir a criação de um número considerável de projectos da Rede viária Nacional proposta.

É importante referir que alguns dos projectos apresentados fazem parte do Plano Operacional de Parcerias Público-Privadas (PPP).

O **trazo actual necessita de intervenção para aumentar a capacidade do Corredor do Namibe:**

- As acções visam realinhar o traçado para permitir curvas horizontais e mínimas de 500m, uma inclinação vertical do alinhamento não superior a 1% e consequente aumento da velocidade de circulação.
- A sua adaptação aumenta o seu comprimento em 25 km, mas reduz o tempo de viagem em 2 horas devido à melhoria da velocidade de operação.



## Corredor do Namibe

---

## **VI. DESCRIÇÃO DE PROJECTOS APROVADOS PARA DATA ROOM DA BANCA NACIONAL**

---

## Pipeline de Projectos: I

Projecto / pacote	Necessidade de capital	Timeline
<b>BRT Viana–Zango 8000</b>	USD 250–350 mi	2026–2028
<b>BRT Sapú / Estalagem–Kilamba–KK5000</b>	USD 180–250 mi	2026–2028
<b>MSL Luanda — fases 1–3</b>	USD 1,3–2,6 bi	2026–2031
<b>CFL Bungo–Baía / Bungo–AIAAN</b>	USD 120–180 mi	2026–2028
<b>CFL 5 + 9 passagens superiores</b>	USD 230–340 mi	2026–2028
<b>DMUs, sinalização, telecom e O&amp;M</b>	USD 300–430 mi	2026–2029

**Leitura:** mobilidade urbana concentra projectos com procura recorrente, maior componente local e possibilidade de Kz-linked financing.

## Pipeline de Projectos: II

Projecto / pacote	Necessidade de capital	Timeline
AIAAN + cidade aeroportuária	USD 250–500 mi fase 1	2026–2031
Aeroporto Internacional de Cabinda	USD 180–250 mi	2026–2029
Aerportos de Cazombo e Mavinga	USD 125–190 mi	2026–2028
Terminal Fluvial Noqui/Kimbumba	USD 40–70 mi	2026–2028
Porto de Águas Profundas do Amboim	USD 700 mi–1,2 bi	2027–2032
RNPL + Caála + cadeia de frio	USD 55 mi + USD 10–25 mi frio	2026–2028

**Mensagem:** a banca nacional deve passar de observadora para co-estruturadora, começando por projectos-piloto de mobilidade urbana, logística e aeroportos regionais.

## Pipeline de projectos estruturantes III – Corredores ferroviários

Projecto / pacote	Necessidade de capital	Timeline
Corredor do Namibe / CFM	USD 2–3 bi faseado	2026–2032
Luena–Saurimo / CFB 260 km	USD 1–1,4 bi	2027–2031
Malanje–Kuito–Menongue	USD 3–5 bi	2027–2034
Corredor de Malanje DFBOM	a definir   fase de estruturação	2026–2031
PPP advisory / monitorização	USD 5–10 mi	2026
LFA / fiscalização / coordenação	2–5% do CAPEX	por projecto

---

## **VII. PRÓXIMOS PASSOS COM A BANCA NACIONAL**

---

## Cinco acções concretas à banca nacional

- |          |   |   |
|----------|---|---|
| <b>1</b> | <b>Designar uma equipa de transport finance por banco</b> | ponto focal para data-room e validação técnica                      |
| <b>2</b> | <b>Priorizar 3 projectos-piloto em term sheet</b>         | BRT Viana–Zango, CFL sinalização/DMUs, Noqui/Kimbumba ou Caála frio |
| <b>3</b> | <b>Propor produtos em moeda local</b>                     | leasing, project finance, garantias, escrow, DSRA, working capital  |
| <b>4</b> | <b>Co-financiar com multilaterais e ECAs</b>              | tranches locais, garantias parciais e blended finance               |
| <b>5</b> | <b>Criar uma Mesa MINTRANS–Banca</b>                      | reuniões quinzenais por 90 dias e reporting ao Ministro             |

**A provocação final: quem quer liderar a primeira carteira angolana de financiamento estruturado de transportes?**

## Projectos-piloto sugeridos para term sheets imediatas

### **BRT Viana–Zango 8000**

procura urbana, capex modular, componentes locais em Kz

**USD 250–350 mi**

### **CFL sinalização, DMUs e O&M**

fiabilidade, segurança, receita de passageiros e activo financiável

**USD 300–430 mi**

### **Noqui/Kimbumba**

menor ticket, logística fluvial, cabotagem e fronteira

**USD 40–70 mi**

### **Plataforma Logística da Caála**

exportação agrícola, warehouse receipts e trade finance

**USD 10–25 mi add-on**

### **Cazombo/Mavinga aeroportos**

escala regional, turismo e serviço público

**USD 125–190 mi**

### **Critérios de escolha estratégica:**

**maturidade, procura, possibilidade de receita/availability, componente local financiável, impacto social e capacidade de chegar a financial close em 2026/2027.**

---

## **IX. NOTA FINAL**

## A tese central para a banca

### Da infra-estrutura como despesa pública para a infra-estrutura como activo financiável

#### 1 Restrição fiscal

Endividamento e tesouraria exigem que cada novo projecto tenha modelo de retorno, alocação de risco e disciplina de execução.

#### 2 Credibilidade regulatória

Reformas institucionais separam regulação, supervisão, gestão e operação, aproximando Angola de padrões internacionais.

#### 3 Pipeline bancável

Mobilidade urbana, logística, portos, aeroportos e corredores geram fluxos de caixa, concessões, disponibilidade e externalidades económicas.

O sector quer bancos como parceiros de estruturação, **não apenas como financiadores de curto prazo.**

# Os corredores de transporte devem tornar-se corredores de desenvolvimento económico.



## A Banca Nacional

Tem capital, conhecimento do risco local e a capacidade técnica para estruturar soluções em kwanza.



## O Sector dos Transportes

Tem activos, procura, contratos e impacto nacional.

O convite é simples: **vamos estruturar juntos.**

# Principais Financiadores do Sector

## PARCEIROS ESTRATÉGICOS

INFRAESTRUTURA • PORTOS • LOGÍSTICA • INVESTIMENTO • OPERAÇÃO

 AFRICAN DEVELOPMENT BANK	 WORLD BANK GROUP	 INTERNATIONAL MONETARY FUND	 Africa Finance Corporation AFRICA FINANCE CORPORATION	 <b>IFC</b> International Finance Corporation WORLD BANK GROUP
 中国进出口银行 EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA	 国家开发银行 CHINA DEVELOPMENT BANK	 <b>AFD</b> AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT	 <b>DBSA</b> DEVELOPMENT BANK OF SOUTHERN AFRICA	 <b>MIGA</b> Multilateral Investment Guarantee Agency WORLD BANK GROUP
 <b>DBSA</b> DEVELOPMENT BANK OF SOUTHERN AFRICA	 <b>DFC</b> U.S. International Development Finance Corporation U.S. INTERNATIONAL DEVELOPMENT FINANCE CORPORATION	 UK Export Finance UK EXPORT FINANCE	 <b>sace</b> SACE	 <b>JBIC</b> JAPAN BANK FOR INTERNATIONAL COOPERATION
 <b>Deutsche Bank</b>	 standard chartered	 <b>citi</b>	 <b>ICBC</b> INDUSTRIAL AND COMMERCIAL BANK OF CHINA	 European Commission



**OBRIGADO!**

