

Projectos de investimento e infra-estruturas nas regiões da África Oriental, Austral e Ocidental

Tendências, desafios e perspectivas para o futuro

Janeiro 2015





Índice

Nota Introdutória	5
Sumário Executivo	6
Perspectivas sobre as infra-estruturas em África	8
• Saber aproveitar o sector privado	
• Alterar os modelos de financiamento	
• Risco político e corrupção	
• Atrasos nos projectos	
• Derrapagens orçamentais	
• Problemas de qualidade nos projectos	
• Processo de avaliação e reporte	
Prioridades para melhoria	33
Perfis sectoriais	36
• Transportes	
• Petróleo e Gás	
• Energia	
• Águas	
Sumários regionais	62
• África Oriental	
• África Austral	
• África Ocidental	
Conclusão	81
Fontes	82

Nota introdutória

Este relatório proporcionou-nos um olhar privilegiado sobre o “mundo” da execução de projectos de infra-estruturas em diversos países, regiões e corredores de desenvolvimento na África subsariana. Estamos gratos aos diversos respondentes que participaram neste nosso estudo e que despenderam algum do seu precioso tempo para interagir com as nossas equipas e partilhar connosco o seu conhecimento e as suas intuições.

Os participantes encontram-se distribuídos, de forma equilibrada, entre as regiões oriental, ocidental e austral da África subsariana, 18 % dos quais estão presentes em mais do que uma região. Cerca de metade dos respondentes eram proprietários de projectos em que desempenhavam mais do que uma função, incluindo financiador e operador. Os restantes pertenciam ao sector empresarial do estado.

Os resultados do nosso estudo demonstram que a África subsariana tem pela frente inúmeras oportunidades de desenvolvimento em termos de infra-estruturas. Nesta região, prevê-se que em 2025 os gastos com infra-estruturas atinjam os 180 mil milhões de dólares americanos por ano. Os transportes e a energia serão os sectores com orçamentos previstos mais elevados (36% e 30% do orçamento global, respectivamente). A este ritmo, África manterá a sua quota de 2% no mercado global das infra-estruturas.

Apesar do optimismo e do inequívoco compromisso demonstrado pelos respondentes em relação ao continente africano, são ainda diversos os obstáculos que têm pela frente e que não só afectarão os seus actuais projectos, mas que, acima de tudo, podem fazer com que outros investidores e gestores de projectos pensem duas vezes antes de entrar no mercado africano.

O financiamento externo é crucial, e para o atrair é necessário um esforço concertado entre os governos, sector privado e ONGs para que se possam ultrapassar algumas dificuldades tais como os riscos políticos, as incertezas de âmbito regulamentar e legal e a falta de competências essenciais no mercado. Para além da necessidade de encontrar formas inovadoras de “desbloquear” o processo de financiamento, os resultados do nosso estudo realçaram uma lacuna fundamental existente no financiamento de projectos de infra-estruturas de grande dimensão.

Não obstante este aspectos, existem também boas notícias: as empresas estrangeiras já demonstraram a sua apetência e interesse em investir em África. No 17º CEO Survey, publicado em Janeiro de 2014, muitos confirmaram o seu enfoque em África enquanto mercado de crescimento, tendo diversos destes executivos previsto vir a desfrutar, neste continente, de elevadas taxas de crescimento, esperando assim uma rentabilidade acima da média neste continente.

Um dos principais resultados do estudo é a necessidade de melhorias a nível do planeamento, aprovisionamento, gestão de projectos e fiscalização. Esta é uma medida que ajudaria a reduzir a quantidade de atrasos na execução, aliviando ainda a dimensão das derrapagens orçamentais e provando assim a outros gestores de projectos e investidores que em África é possível desenvolver infra-estruturas de forma rentável e eficiente.

Esperamos poder cooperar com todos os principais interessados em alavancar o potencial de crescimento e prosperidade existente em África, através do desenvolvimento de infra-estruturas fiáveis e económicas.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jonathan Cawood'.

Jonathan Cawood
Director
Capital Projects & Infrastructure
Leader - PwC Africa



Sumário Executivo

A ténue recuperação económica sentida na maioria dos mercados desenvolvidos ditou uma reorientação de prioridades para os mercados em rápido crescimento. Tal verificou-se também em relação ao desenvolvimento do sector de infra-estruturas. Ainda que o maior investimento em infra-estruturas tenha lugar na Ásia, com a China a assumir o destaque, até 2025 prevê-se que a África subsariana registe um crescimento significativo de 10% ao ano, neste sector. Graças aos seus abundantes recursos naturais e recentes descobertas de jazidas de minério, petróleo e gás, às mudanças em termos sociais e políticos e a um ambiente mais favorável ao investimento, África tornou-se um pólo de atracção para os mais diversos investidores.

Conforme nos resumiu um CEO de uma das maiores empresas estatais do continente africano:

“De entre os mercados emergentes, julgamos que pela primeira vez em muitos séculos, África dará um contributo muito significativo para o crescimento da economia global. Apesar da sua reduzida base de partida, a economia do continente está a crescer a um ritmo de aproximadamente 5%, tornando-se assim na região do globo com a mais elevada taxa de crescimento.”

De acordo com o nosso estudo, a viabilidade/attractividade financeira e o acesso ao financiamento são as maiores dificuldades dos investidores. Para eliminar este entrave, os países africanos terão de vencer obstáculos como: a inadequação dos enquadramentos regulamentares, as limitações de capacidade doméstica, a instabilidade política, a incoerência de políticas existentes, os casos de corrupção e a debilitante escassez de capacidade e de competências.

De entre os resultados do nosso trabalho, destacamos:

- mais de metade dos respondentes indicou ter previsto um aumento superior a 25% em relação ao ano anterior nos seus investimentos em infra-estruturas (quer novos projectos, quer reabilitação de activos). Muitos afirmaram que os seus investimentos seriam direccionados para novos projectos, tendo 51% da totalidade dos respondentes previsto alocar mais de metade dos seus orçamentos em activos novos;
- os respondentes da África Ocidental foram os que demonstraram uma atitude mais optimista, tendo 58% previsto um aumento superior a 25% no investimento, seguidos dos participantes da África Oriental (53%) e da África Austral (40%);
- prevê-se que todas as regiões sejam amplamente beneficiadas pelo desenvolvimento das suas infra-estruturas, tendo 44% dos respondentes afirmado que, nos próximos 12 meses, os seus gastos em termos de projectos de investimento e infra-estruturas seriam aplicados na África Oriental. Segue-se a região da África Ocidental (25%), e por fim, a África Austral (22%);
- os respondentes afirmaram que iriam reforçar a sua posição nos sectores da electricidade, petróleo e gás, transporte e logística, mantendo-se inalterada a sua posição e planos no sector das águas;
- cerca de 90 % dos respondentes declararam que, nos últimos 12 meses, os seus projectos de investimento produziram sempre ou quase sempre os benefícios esperados para as partes interessadas;

- o acesso ao financiamento surge como um dos principais desafios na execução de projectos de infra-estrutura complexos e de grande dimensão. Quase metade dos participantes neste estudo identificou este factor como um dos maiores obstáculos, seguindo-se o ambiente regulamentar e de políticas e os riscos políticos/impacto das interferências políticas, citados por cerca de um terço dos participantes.
- a disponibilidade de financiamento foi sentida de forma transversal em todas as regiões. Contudo, os respondentes da África Austral revelaram uma maior preocupação no que diz respeito à escassez de competências, à capacidade doméstica para gerir grandes projectos de investimento e aos riscos políticos;
- para a quase totalidade dos respondentes, o financiamento do sector privado externo é um factor crucial para os projectos de investimento em África;
- a falta de competências e de prestadores externos de serviços em toda a cadeia de valor da infra-estrutura em África foi referida pelos respondentes como uma dificuldade a superar e um dos principais motivos subjacentes ao problema da qualidade, ao passo que os problemas de financiamento foram identificados como o principal motivo para os atrasos na execução dos projectos;
- no ano transacto, os atrasos nos projectos e as derrapagens do custo foram dificuldades relevantes, tendo quase metade dos respondentes reconhecido a existência de atrasos superiores a seis meses, e mais de um terço afirmou que os projectos excederam o orçamento entre 10 a 50%;

- a maioria dos participantes neste estudo revelou ter sentido poucos ou mesmo nenhuns problemas a nível da qualidade ou resultado de alterações ao caderno de encargos original dos respectivos projectos, tendo no entanto um terço enfrentado este tipo de problemas em uma ou mais instâncias.
- os respondentes afirmaram que a comunicação do progresso dos projectos às partes interessadas decorreu de forma consistente e mais de três quartos declarou ter implementado um plano de desenvolvimento para infra-estruturas. Contudo, apenas 21% submeteram os seus projectos a análises independentes em termos de qualidade, riscos e desempenho financeiro, nos principais momentos decisórios.

Cerca de 20 administrações centrais nacionais africanas reportaram, em 2012, gastos em infra-estruturas que ascenderam a 42,2 mil milhões de dólares americanos. Em 2025, prevê-se que o investimento em infra-estruturas nos países da região subsariana atinja os 180 mil milhões de dólares americanos por ano. Os transportes (36%) e a energia (30%) serão os sectores mais beneficiados em termos de dotação orçamental. A este ritmo, a região manterá a sua quota de 2% no mercado global das infra-estruturas.

O impacto do desenvolvimento de infra-estruturas no crescimento económico é significativo. Segundo as estimativas do Fórum Económico Mundial, cada dólar gasto em projectos de investimento (serviços de utilidade pública, energia, transportes, gestão de resíduos, protecção contra cheias ou telecomunicações) representa um retorno económico na ordem dos 5 a 25% ao ano.

Os resultados do nosso estudo salientam estas oportunidades nos diversos países e sectores e confirmam o sentimento de optimismo e entusiasmo em relação ao futuro em termos de execução de infra-estruturas e crescimento económico. Destacamos igualmente uma série de desafios importantes que terão de ser resolvidos para que África possa tirar o máximo partido do seu potencial.

“Para a maioria dos investidores e executivos das empresas que têm planos ambiciosos para o continente africano, este representa a próxima fronteira. De facto, 90% dos CEOs africanos entrevistados para esta edição da ‘The Africa Business Agenda’ afirmaram estar confiantes nas perspectivas de médio prazo dos respectivos negócios, tendo pouco mais de metade (51%) indicado estar ‘muito confiante’.”

Edouard Messou

Territory Senior Partner da PwC para a região do Mercado Africano Francófono
“The Africa Business Agenda”, PwC, 2014

“As infra-estruturas são a alma do crescimento inclusivo, um crescimento para todos, um crescimento que cria postos de trabalho, reduz as desigualdades e cria oportunidades para os cidadãos africanos. Sem o acesso a electricidade, banda larga e conectividade, os países do continente serão incapazes de levar as oportunidades de educação aos mais jovens e de criar postos de trabalho. Não é possível obter uma segurança alimentar e um desenvolvimento da cadeia de valor agrícola sem acesso a uma infra-estrutura de transporte fiável que ajude a reduzir as perdas pós-colheita. Sem água potável, saneamento adequado, fornecimento de electricidade fiável e económico e sistemas de transportes colectivos, as cidades africanas seriam inabitáveis.”

Gilbert Mbeshrubusa

Banco Africano de Desenvolvimento

“Innovative thinking to meet Africa’s infrastructure needs”
The CBC Africa Infrastructure Investment Report 2013





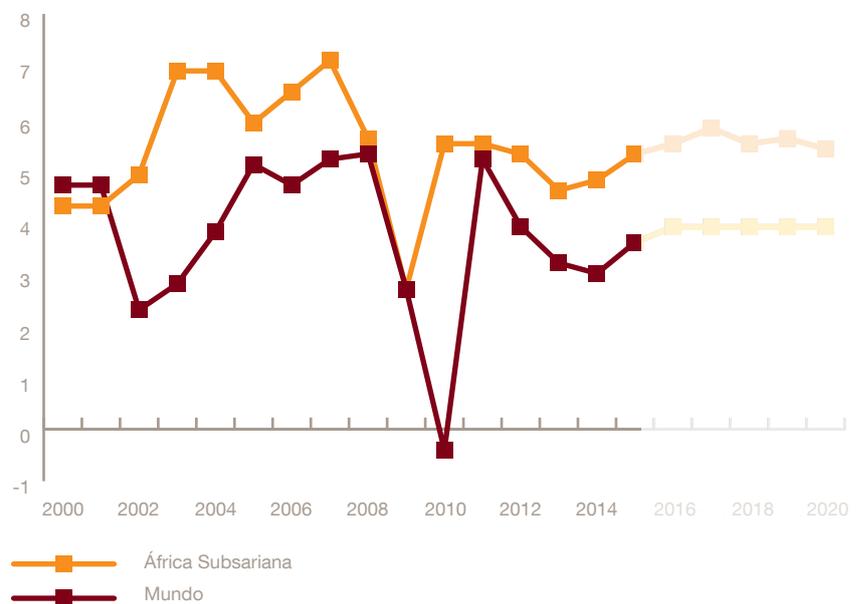
Perspectivas sobre as infra-estruturas em África

A gestão dos atrasos existentes nos projectos de infra-estruturas em África e as exigências que este aspecto traz de futuro são matérias prioritárias para os líderes e para a sociedade civil, não só do continente africano, mas também do resto do globo. Existe um consenso alargado em relação às inúmeras oportunidades de negócio disponíveis em África, não só porque apresenta um mercado de consumidores em crescimento e de competências e inovação para o futuro, mas também pela abundância de recursos naturais que o continente apresenta.

De um ponto de vista global, as infra-estruturas em África são ainda muito incipientes quando comparadas com o resto do mundo. Contribuem para este cenário o estado de degradação de aproximadamente 30% destes activos e os enormes atrasos transversais aos tipos de infra-estruturas, algo sentido em quase todos os países. Para que África possa manter a sua expansão económica e consiga melhorar as suas condições de vida e de estabilidade, torna-se fundamental apostar na melhoria das suas infra-estruturas.

Contudo, não é possível encarar esta questão de um ponto de vista homogéneo e colectivo. Existem grandes variações ao nível dos vários países e regiões. A título de exemplo, a infra-estrutura global de transportes da África do Sul é tão boa como a da Índia, e melhor do que a da Indonésia. Na verdade, se falarmos das infra-estruturas de transportes rodoviários, marítimos e aéreos, a África do Sul está mais bem equipada do que a China, ainda que esta disponha de uma clara vantagem a nível ferroviário. Já o Egipto e o Quénia apresentam um desempenho pior, mas que ainda assim supera o do Vietname, outra das economias do Sudoeste Asiático actualmente em rápido crescimento.

Figura 1: Crescimento real do PIB (%)

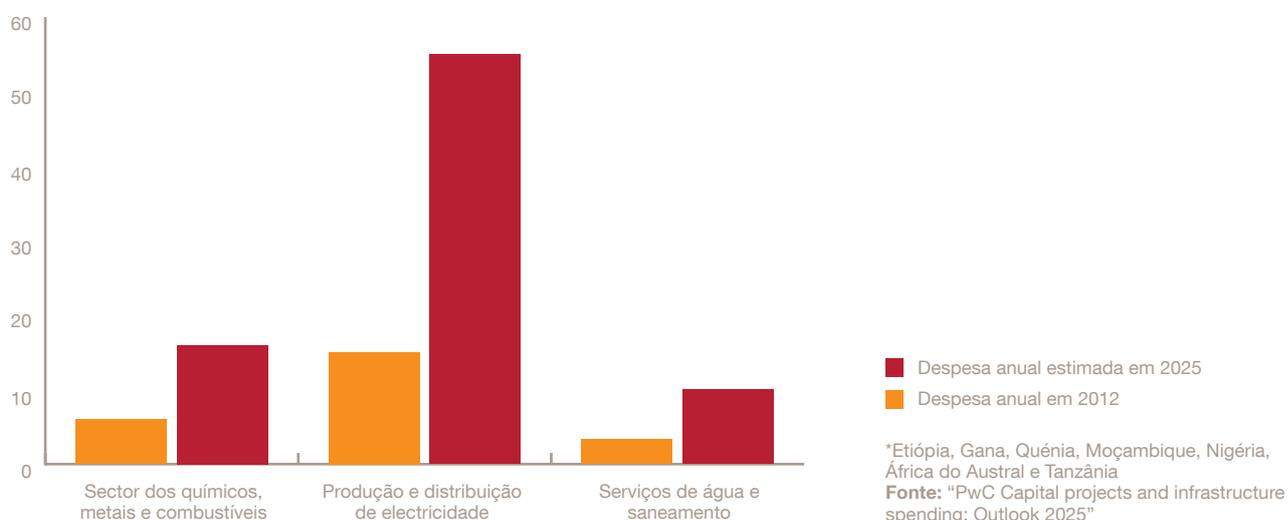


Fonte: FMI, base de dados do "World Economic Outlook"

As administrações centrais, seguindo a tendência de crescimento sólido do PIB, sentida na maioria dos países subsarianos, estão a aumentar os seus investimentos em infra-estruturas. De acordo com o recente estudo da PwC "Infrastructure Spend Review", até 2025 as carteiras de investimento terão um aumento anual médio de 10%, que no final deste período ultrapassará os 180 mil milhões de dólares americanos por ano.

A despesa com infra-estruturas nos países da África subsariana deverá ultrapassar os 180 mil milhões de dólares americanos em 2025.

Figura 2: Aumentos previstos nos gastos com infra-estruturas nas sete maiores economias de África* (milhares de milhões de dólares)



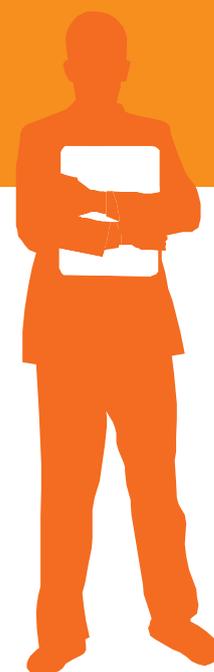
O investimento em infra-estruturas é um dos principais catalisadores de crescimento. A título de exemplo, uma melhoria das infra-estruturas, no Quênia, que colocasse o país ao nível dos países de rendimento médio, traduzir-se-ia num aumento do crescimento anual superior a três pontos percentuais. No caso da Nigéria, esta estratégia representaria um aumento de quatro pontos percentuais em termos do crescimento anual do PIB (producto interno bruto) real.

Moçambique é o exemplo, por excelência, de um país cujo crescimento é afectado pela falta de infra-estruturas adequadas, apesar dos seus vastos recursos naturais. As infra-estruturas deste país não estão a ser desenvolvidas ao ritmo necessário para se tirar partido de todo o potencial do país. Exemplo disto é o facto de os melhoramentos na linha férrea do Sena estarem a sofrer atrasos constantes, estando o projecto sub-financiado. A juntar a este aspecto, estão as inundações da via-férrea que em Fevereiro de 2013 interromperam durante duas semanas a expedição de carvão, afectando gravemente os produtores do sector. Ainda em Julho de 2013 a linha foi novamente encerrada devido ao descarrilamento de uma composição.

“Julgo que o optimismo reflecte alguns aspectos. Desde logo, África representa 15% da população mundial e 3% do PIB global. Depois, África tem crescido desde o ano 2000 a um ritmo de 5.5%. Estamos perante uma oportunidade fenomenal. É por isso que assistimos a tanta actividade por parte de fundos de investimento soberanos, empresas multinacionais e empresas africanas originárias dos seus mercados domésticos, como o Brasil, a Índia e a China. Assistimos a um crescimento a dois níveis: em primeiro lugar, a exploração de recursos naturais no continente e em segundo lugar, a exploração do dividendo demográfico em África, marcado pelo crescimento do número de consumidores e consequente necessidade de dar resposta a este fenómeno.”

Colin Coleman
 Director Geral da Goldman Sachs SSA
 “The Africa Business Agenda”, PwC, 2014

Não se sabe ao certo quem irá pagar e gerir as novas infra-estruturas ferroviária e portuária necessárias em Moçambique. O crescimento das empresas do sector privado tem sido travado pela falta de coordenação entre as diversas entidades públicas e de uma definição regulamentar adequada, apesar dos investimentos avultados que aquelas já realizaram. Ainda assim, para o decénio 2014-2023, prevê-se que Moçambique registe um forte crescimento económico (que, em média, deverá chegar aos 7% ao ano). No entanto, este progresso só será uma realidade se todas as dificuldades expostas forem solucionadas.



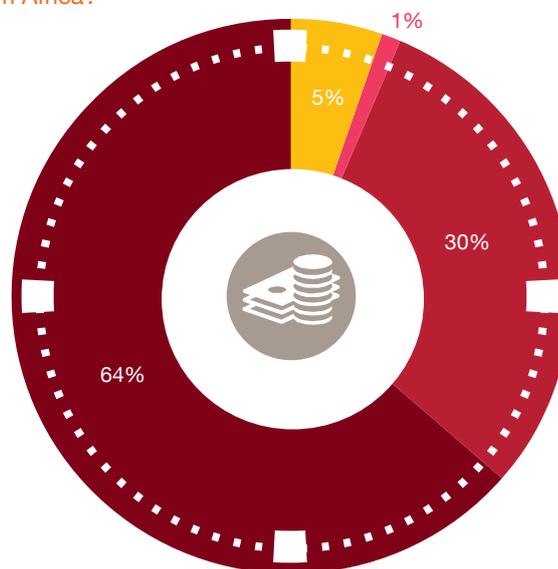


Saber aproveitar o sector privado

Os participantes neste estudo consideraram a disponibilidade de financiamento como um dos seus três principais desafios, estando ainda de acordo quanto à importância dos investimentos que são feitos pelo sector privado, dadas as limitações sentidas pelos governos dos diversos países nesta área. Quase dois terços dos participantes identificou como fundamental o adequado financiamento dos projectos de investimento a realizar pelo sector privado externo, tendo 30% reconhecido a sua crescente importância.

Figura 3: A importância do financiamento privado

Q: Quão importante é o financiamento externo privado para os projectos de investimento em África?



- Não necessário (os projectos são financiados internamente)
- Não é crítico
- A importância é cada vez maior
- Crítico
- Não sabe

Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC

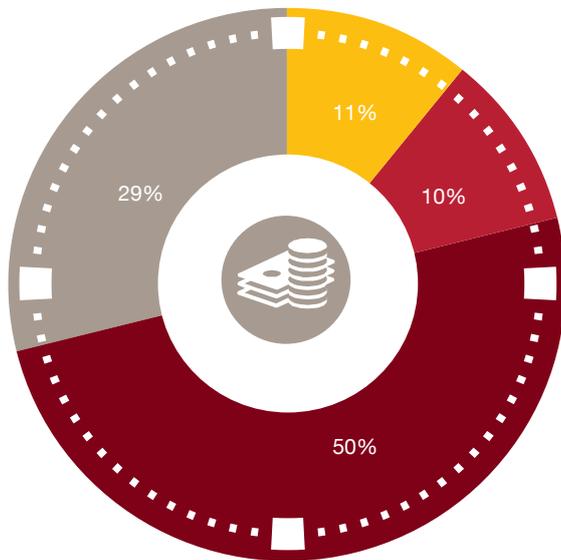
*Os respondentes consideraram o acesso ao **financiamento** como um dos seus três principais desafios, tendo considerado crítico o financiamento ao sector privado.*

“Apesar de, por si só, África estar a assumir gradualmente uma maior capacidade de auto-financiamento, o continente ainda continua a necessitar do apoio financeiro externo para concretizar os seus principais projectos de infra-estruturas.”

*Participante neste estudo
Sector energético e mineiro
África Ocidental*

Figura 4: Formas de financiamento no curto-prazo

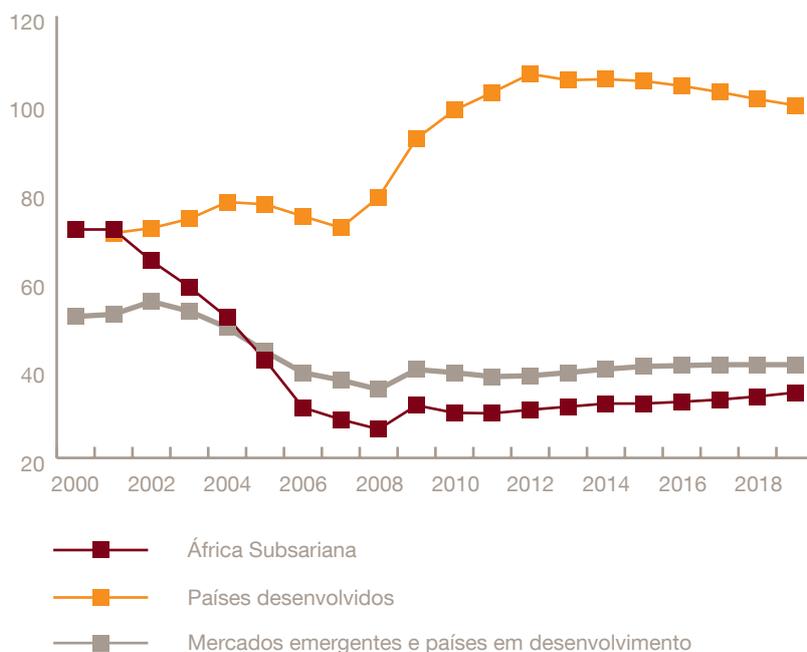
Q: Como é que espera que os seus projectos de infra-estruturas sejam financiados ao longo do próximo ano?



- Financiamento interno por completo
- Financiamento através de fundos públicos e de títulos da dívida pública
- Financiamento através do sector privado e fundos públicos
- Dívida e capital do sector privado

Base: 95 respondentes
 Fonte: Análise PwC

Figura 5: Dívida pública bruta (% do PIB)



Fonte: FMI, base de dados do "World Economic Outlook"

Em termos de proporção do PIB, o peso da dívida é menor na maioria dos países africanos do que em países desenvolvidos ou mesmo em países de rendimento médio. Deste modo, seria de esperar que os governos dispusessem de mais facilidades para contrair dívida destinada a financiar investimentos em infra-estruturas. Contudo, o menor peso das contribuições fiscais em relação ao PIB (que em África se situa geralmente entre os 15 e os 20%, comparado com os 25% na Argentina, os 35% no Brasil, ou mais, no caso da Europa), associado ao deficiente *rating* do crédito e a um histórico económico menos favorável do que o dos países desenvolvidos, faz com que a percepção que os mercados financeiros têm acerca do peso do endividamento nas economias africanas seja geralmente mais desfavorável. Se a este aspecto associarmos os avultados défices fiscais, torna-se clara a razão pela qual as administrações centrais de muitos países vêm reduzido o seu leque de opções em termos de financiamento.

Os meios de financiamento alternativos, tais como fundos soberanos e fundos de pensões, estão a ganhar uma crescente relevância em África, mas os investidores estão globalmente mais interessados em projectos que já se encontrem plenamente operacionais, evitando assim envolver-se em projectos de raiz, com maiores potenciais riscos de execução.

A falta de fundos ou o sub-financiamento afectaram muitos projectos em toda a África subsariana.

O investimento do sector privado é especialmente relevante para alguns países africanos. Por exemplo, Moçambique, um dos países mais pobres do mundo, está a atrair investimentos substanciais de entidades estrangeiras, como a italiana ENI, a norte-americana Anadarko, a brasileira Vale, a tailandesa Italian-Thai e a indiana Jindal Steel, graças aos diversos projectos de grande dimensão actualmente previstos. Este tipo de investimento é fundamental para o desenvolvimento económico de Moçambique, uma vez que o Estado não dispõe dos meios suficientes para financiar o investimento necessário para suportar o necessário crescimento económico.

A China tornou-se uma das principais fontes de financiamento de infra-estruturas em muitos países africanos. Enquadrada por acordos comerciais de “infra-estruturas em troca de petróleo”, este país tem dado contributos significativos para alterar o cenário das infra-estruturas em Angola, através de grandes projectos ferroviários, rodoviários e habitacionais, como é o caso da zona de Kilamba Kiaxi, em Luanda.

Como contrapartida, Angola tornou-se o principal fornecedor de petróleo da China, tendo em 2010 destronado a Arábia Saudita. A China deverá continuar a ser um dos principais investidores em Angola, enquanto importante parceiro comercial deste país. Angola, graças às suas enormes reservas petrolíferas, dispõe dos recursos de financiamento necessários para resolver problemas estruturais e reconstruir as suas infra-estruturas degradadas, expandir a economia e modernizar as suas cidades e as ligações entre as mesmas. Acordos semelhantes foram implementados em outros países africanos.

“Angola tornou-se o principal fornecedor de petróleo da China, tendo em 2010 destronado a Arábia Saudita. A China deverá continuar a ser um dos principais investidores em Angola, enquanto importante parceiro comercial deste país.”

São ainda poucos os países africanos que possuem um programa de PPPs (parcerias público-privadas) estruturado e viável, capaz de suportar quer um processo organizado, quer um sistema devidamente regulado.



As instituições financeiras internacionais, incluindo a International Finance Corporation (IFC) do Banco Mundial, estão a ajudar na mobilização de investimento privado destinado a África. Após a prolongada crise política que afectou a Costa do Marfim, a IFC, na qualidade de *lead arranger*, conseguiu angariar para o sector energético do país cerca de 1 mil milhões de dólares americanos provenientes de investimento privado e que serviram para financiar a ampliação das centrais térmicas de Azito e da CIPREL.

O enfoque dado pela IFC à estabilidade financeira do sector energético da Costa do Marfim ao longo de uma década ajudou a atrair os investidores. Em 1998, a IFC desempenhou um papel fundamental na concepção de uma estrutura especial “em cascata” destinada a gerir os *cash flows* do sector e assim criar uma remuneração futura para os produtores independentes/privados de energia e fornecedores de gás.

Em alguns projectos, especialmente os de natureza social, como hospitais e escolas, nem sempre é fácil definir uma fonte de receitas estável proveniente de pagamentos dos utilizadores ou outras fontes, apesar deste ser um pré-requisito na obtenção de financiamento.

O reduzido planeamento, em termos de infra-estruturas, a um nível mais geral/macro, caracterizado por uma capacidade limitada e que permita identificar projectos e programas tecnicamente exequíveis e economicamente viáveis, continua a ser um dos principais obstáculos à obtenção de financiamento privado. Muitos países não dispõem de capacidades e competências para avaliar a exequibilidade dos projectos e submeter os mesmos a programas de contratação pública. A falta de transparência e de práticas governamentais estáveis, associada a processos de contratação pública demorados, reduzem ainda mais o interesse dos investidores.

São ainda poucos os países africanos que possuem um programa de PPPs (parcerias público-privadas) estruturado e viável, capaz de suportar quer um processo organizado, quer um sistema devidamente regulado. Este é um requisito essencial para que investidores de longo prazo possam dispor de um maior grau de confiança e de uma menor exposição aos riscos.

“O investimento directo estrangeiro (IDE) realizado pela China invadiu todos os sectores em África, desde o fabrico de calçado até ao processamento de alimentos. As empresas chinesas também realizaram investimentos importantes nas infra-estruturas africanas, dando prioridade a sectores-chave como as telecomunicações, transportes, construção, centrais energéticas, tratamento de resíduos e reabilitação portuária. Se considerarmos a dimensão do défice que se sente em África, ao nível das infra-estruturas, vemos que estes investimentos representam um contributo vital para o desenvolvimento do continente.

Outra falácia com que geralmente nos deparamos é a ideia de que a economia africana é hoje controlada pelas empresas chinesas. De facto, 90% do capital de IDE em África continua a pertencer a empresas de países desenvolvidos, a maioria originária dos EUA e da própria União Europeia.”

Harry Broadman

“Separating fact from fiction in the China-Africa relationship”
Gridlines, PwC, 2013

“O principal risco é conseguir concluir os activos das infra-estruturas dentro do prazo e do orçamento definidos. O risco deve, nesta fase inicial, ser essencialmente suportado pelo Estado, até que o mercado se torne suficientemente desenvolvido e previsível. Neste momento, a gestão de projectos já concluídos constitui um risco muito mais aceitável.”

Participante neste estudo

Sector energético e da electricidade - África Ocidental



Alterar os modelos de financiamento

África assiste actualmente a uma gradual alteração dos modelos de financiamento e os respondentes esperam que as novas abordagens, como é o caso das PPPs, se tornem cada vez mais habituais.

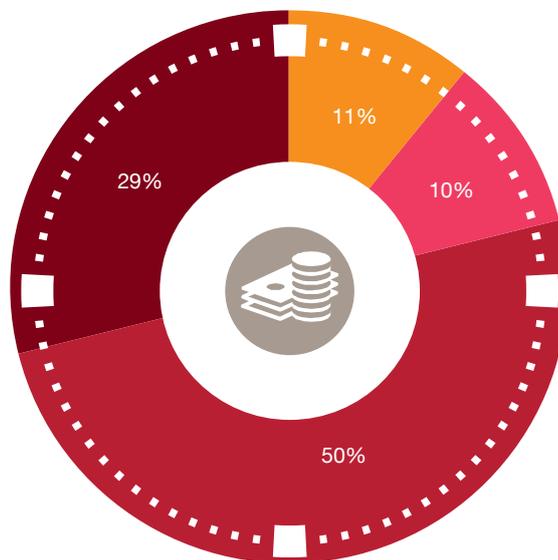
Para pelo menos metade dos participantes no estudo que realizámos, os projectos de investimento em infra-estruturas serão financiados por um *mix* de financiamento do sector público e do sector privado, ao passo que 29% prevêem financiar-se através de capitais próprios e de dívida contraída junto do sector privado.

De entre as várias regiões, os respondentes da África Austral foram os que mais referiram contar com um financiamento de 100% a nível interno ou uma combinação entre financiamento do Estado e obrigações emitidas pelo Estado. Já os respondentes da África Ocidental e Oriental prevêem financiar-se mais com recurso a uma combinação entre financiamento do sector privado e público, ou através de dívida contraída junto do sector público e de capitais próprios.

Quase metade dos respondentes (49%) indicaram que o modelo de adjudicação/contratação tradicional, em que o responsável do projecto é também responsável pelo financiamento e exploração do mesmo, será o mais utilizado, enquanto 45% indicaram as PPPs, em que previsivelmente diversas partes externas participam no financiamento, construção e exploração da infra-estrutura, como o modelo que ganhará maior preponderância.

Figura 6: Fontes de financiamento

Q: Como espera que os seus projectos de infra-estruturas sejam financiados ao longo do próximo ano?



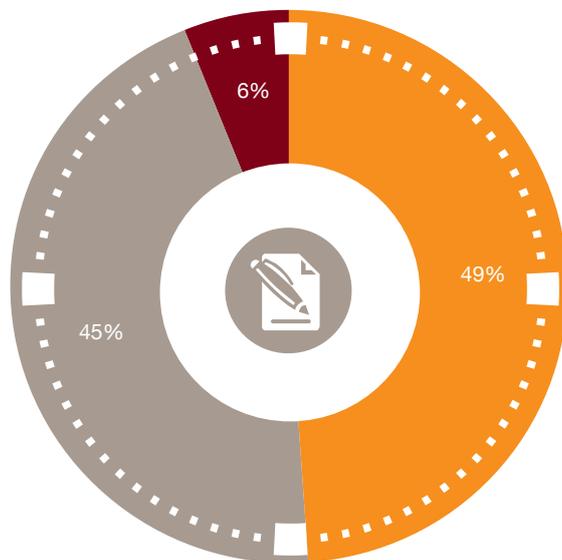
- Financiamento interno por completo
- Financiamento através de fundos públicos e de títulos da dívida pública
- Financiamento através do sector privado e fundos públicos
- Dívida e capital do sector privado

Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC

Os respondentes da África Oriental e Austral afirmaram que os modelos de adjudicação/contratação tradicionais serão os mais utilizados, enquanto os participantes da África Ocidental reconheceram que as PPPs se tornarão o modelo preferencial. O modelo de PPPs implica que o sector privado disponibilize o financiamento necessário e assuma muitos dos riscos do projecto.

Figura 7: Modelos de contratação

Q: Quais dos seguintes modelos de contratação acredita que sejam utilizados com maior frequência nos seus projectos de investimento?



- Contratação tradicional – a entidade responsável continua a deter, financiar e exercer a actividade
- Parcerias Público-Privadas – onde terceiros participam no financiamento, construção e operacionalização
- Usufruto/ privatização – onde a entidade responsável cede o(s) activo(s) a terceiros, que por sua vez assumem a responsabilidade do exercício da actividade e do financiamento do(s) activo(s)

Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC

As PPPs permitem aos governos afectados pela insuficiência de fundos transferir para o sector privado uma grande parte do risco e do ónus do financiamento.

O estudo identificou igualmente algumas variações na preferência por determinados modelos de financiamento, de acordo com o sector. A maioria dos respondentes, pertencentes ao sector público estatal e a organizações na área das águas e exploração mineira, reconheceu preferir os modelos tradicionais.

Os participantes do sector da electricidade, petróleo e gás mostraram igual preferência, quando questionados acerca do método tradicional de adjudicação/contratação e/ou PPPs. Por seu lado, os respondentes pertencentes aos sectores da administração local, imobiliário, telecomunicações e transportes deram primazia ao modelo que envolve PPPs.

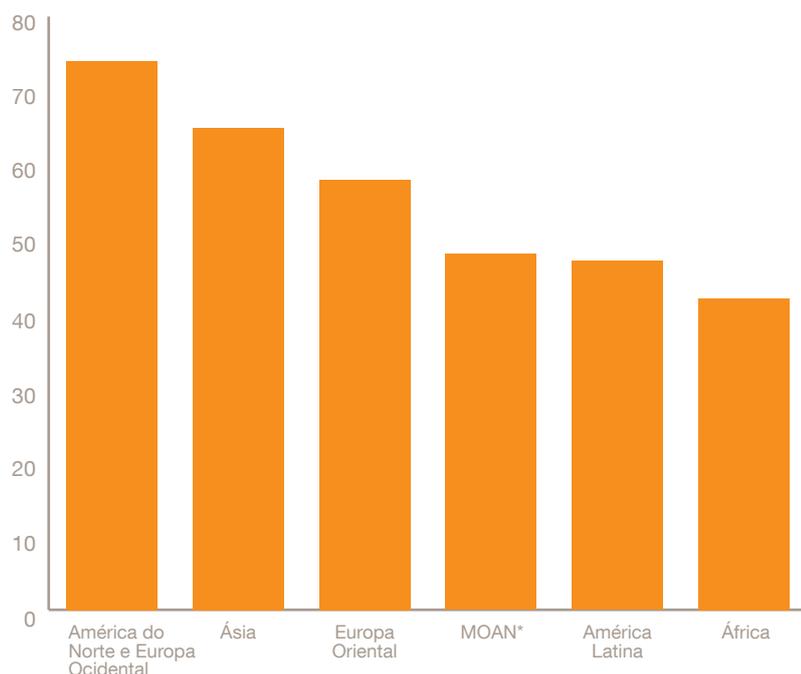
Os principais aspectos que ditaram o sucesso de modelos que incluíram parcerias foram: um forte apoio político, um promotor empenhado, um enquadramento regulamentar estável, um comprador ou uma fonte de taxas de serviços viáveis, apoio dos utilizadores do serviço e uma distribuição lógica e sensata do risco, bem como o interesse e capacidade do próprio mercado.

As organizações, ao ponderar as PPPs como método de financiamento, devem estar a par da existência (ou não) destes factores nos ambientes em que operam.

Foram já estabelecidos acordos de PPPs em diversos países africanos, da África do Sul à Nigéria, passando pelo Senegal e pelo Quénia. Estes acordos foram celebrados com diferentes prazos de vencimento, existindo contudo uma tendência para a uniformização dos processos e adopção das melhores práticas a este nível.

O Governo da Nigéria, por exemplo, tem defendido uma maior utilização das PPPs em diversos projectos no sector dos transportes. Contudo, será necessária uma correcta gestão das parcerias por parte do governo societário e da administração, uma vez que muitos projectos na Nigéria, incluindo estradas, fábricas e centrais de transformação de petróleo e gás, foram abandonados.

Figura 8: Rating médio de Project Finance por região



*Médio Oriente e Norte de África

Fonte: BMI, "Nigeria Infrastructure Report, Q1", 2014

De acordo os ratings do BMI's Infrastructure Project Finance (Business Monitor International - BMI), que avalia os riscos emergentes da obtenção e reembolso de dívida durante o ciclo de vida de um projecto, a Europa Ocidental e a América do Norte continuam a ser os destinos preferenciais das PPPs. Tal fica a dever-se à maior facilidade no acesso ao financiamento, a um ambiente regulamentar bem estruturado e aos riscos limitados em termos políticos e estruturais que afectam estes mercados.

Pelo contrário, em muitos países da África subsariana, são vastas as oportunidades para os investidores, apesar do elevado nível de risco que lhes está associado.

É por isso que estes países continuam à procura de meios alternativos para financiarem os seus projectos. Alguns destes países recorreram à emissão de obrigações. O Ruanda, por exemplo, emitiu em Abril de 2013 um programa de euro-obrigações no valor 400 milhões de dólares americanos. O Quénia (em 2014) e o Gana (em Julho de 2013) adoptaram o mesmo instrumento para se financiarem em 2000 milhões e 1000 milhões de dólares americanos, respectivamente, tendo os fundos obtidos sido empregues em projectos de infra-estruturas, bem como no cumprimento de obrigações financeiras.

"Na Nigéria estamos a investir no sector das infra-estruturas. Escolhemos áreas onde é possível identificar as oportunidades, como é o caso das telecomunicações, cuidados de saúde, rede viária e imobiliário. Estamos muito optimistas, mais do que há um ano e meio atrás. Em segundo lugar, vemos que o mercado financeiro está a tornar-se cada vez mais sofisticado em certas áreas, de uma forma que desconhecíamos há dez anos atrás. A área de private equity está a crescer, à semelhança do capital de risco. Creio que estes aspectos terão um contributo significativo. Acho que ainda não vimos tudo."

Uche Orji
CEO, Autoridade de Investimentos Soberanos da Nigéria
"The Africa Business Agenda", PwC, 2014

Os países da África subsariana estão à procura de meios alternativos para financiar os seus projectos.



Na África do Sul, algumas das maiores empresas detidas pelo Estado tiveram sucesso na emissão de obrigações como forma de financiamento. A Transnet, por exemplo, anunciou em Agosto de 2013 a obtenção de um financiamento no valor de 1,5 mil milhões de rands sul-africanos, mediante um empréstimo obrigacionista a cinco anos, emitido através do seu *Domestic Medium Term Note Programme* (Programa de Títulos de Dívida Domésticos de Médio Prazo).

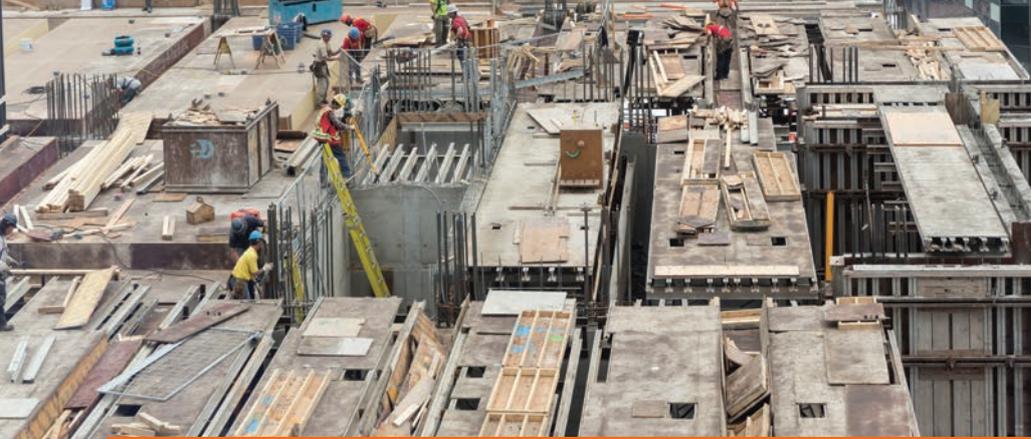
A constituição de garantias de empréstimo, prestadas com recurso a acordos multilaterais, é outro dos meios usados para ajudar os países da região a financiar grandes projectos de infra-estruturas. Estas garantias destinam-se a encorajar os financiadores a investir nas infra-estruturas criadas no continente, através da redução de certos componentes de risco inerentes às decisões de investimento.

Muito recentemente, o *African Development Bank* (Banco Africano de Desenvolvimento) lançou o projecto “Africa50”, uma plataforma de financiamento destinada a fornecer financiamento intermédio, empréstimos directos e garantias de empréstimo, ajudando assim os projectos a ultrapassar a barreira da obtenção de financiamento, que para muitos investidores se tem vindo a revelar intransponível.

Ainda no âmbito do apoio ao desenvolvimento de infra-estruturas na África subsariana, o Banco Africano de Desenvolvimento e a União Europeia lançaram em 2014 o *Infrastructure Investment Programme* (Programa de Investimento em Infra-estruturas para a África do Sul - IIPSA). O objectivo deste fundo, avaliado em 1,5 mil milhões de rands sul-africanos, é a criação de uma forma alternativa e inovadora de financiamento às organizações envolvidas em projectos de desenvolvimento de infra-estruturas na África do Sul ou em projectos que cruzem as fronteiras de dois ou mais países-membros da SADC (Southern African Development Community).

A respeito do IIPSA... “Consideramos que este programa representa uma intervenção estratégica para o financiamento dos projectos de infra-estruturas nacionais e regionais da África do Sul, especialmente em fases iniciais, tão importantes para definir e garantir a atractividade financeira dos mesmos... É um programa que se destina igualmente a atrair financiamento privado para os projectos com elevado retorno socioeconómico, colocando em destaque a exequibilidade financeira e a qualidade do projecto e/ou reduzindo o risco associado ao mesmo.”

Roeland van de Geer
Embaixador da UE na África do Sul
Fundingconnection.co.za



Risco político e corrupção

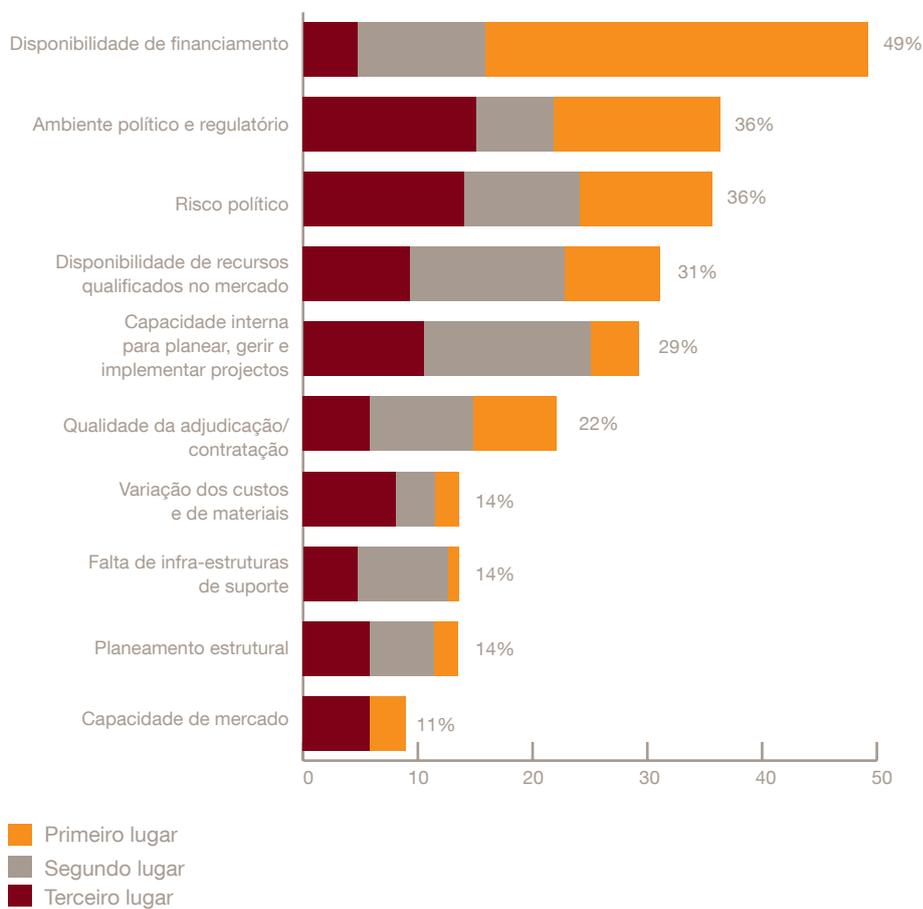
As interferências de carácter político, a incerteza ao nível da definição de políticas e os atrasos na aprovação de legislação continuam a representar um obstáculo ao crescimento, desenvolvimento e investimento em vários países africanos. Cerca de um terço dos respondentes mencionou como principais desafios o actual ambiente regulamentar e de políticas e os riscos de carácter político. Os participantes culpam os atrasos de natureza burocrática na tomada de decisões e as mudanças de políticas, como responsáveis pelo atraso de alguns dos seus projectos nos últimos 12 meses.

Para além dos investidores, é frequente existir entre as entidades responsáveis pela promoção, desenvolvimento e exploração de projectos, uma indefinição quanto a aspectos como a contratação e a sua arbitragem, a regulação governamental, as políticas e processos de adjudicação, planeamento e definição de tarifas. Em certos casos, este cenário levou à cessação dos contratos de construção e concessão pelos responsáveis governamentais. Noutros casos, à interposição de acções avultadas pelo sector privado contra o Estado.

Quanto maiores os níveis de risco político, a interferência de natureza política e de corrupção, mais prudentes se tornam os investidores. A maioria dos projectos de investimento são realizados a longo prazo e exigem muitos anos de investimento e desenvolvimento até que as dívidas sejam reembolsadas e se concretize um retorno. Geralmente, são projectos que se prolongam muito para além do prazo dos mandatos políticos nos países democráticos.

Figura 9: Principais desafios dos projectos de investimento

Q: Quais são os três desafios mais importantes dos projectos de investimento em que está envolvido actualmente?



Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC

Para prestar assistência ao financiamento de projectos e gerir os problemas criados pelo risco político, a *World Bank's Multilateral Investment Guarantee Agency* (Agência de Garantia de Investimento Multilateral do Banco Mundial) é uma das organizações que prestam garantias de risco político às entidades financiadoras de dívida, de forma a melhorar o *rating* do crédito/ investimento de um projecto e fazer com que este se torne atractivo do ponto de vista financeiro.

A regulação de infra-estruturas em África ainda se encontra numa fase embrionária. Geralmente, os sectores das telecomunicações e da electricidade dispõem de entidades reguladoras e de nova legislação. No entanto, são ainda poucos os países que criaram um órgão regulador das águas ou dos transportes. A maioria dos países africanos deram início a reformas institucionais básicas, com medidas de natureza legal e políticas sectoriais abrangentes, cuja concretização dependeu, em muitos casos, de uma simples assinatura.

Mas as verdadeiras necessidades por resolver encontram-se ao nível das reformas regulamentares e de *governance*. Por exemplo, uma regulação eficaz requer a criação de organizações capazes de desafiar os interesses ocultos e instalados. Mas em muitos países, a interferência exercida pela administração central continua a minar a independência dos reguladores.

Para além dos problemas políticos e governamentais que subsistem em certos países, os promotores e investidores dos projectos notam uma crescente necessidade de colaboração entre os países, no que se refere ao desenvolvimento de projectos de infra-estrutura que geralmente ultrapassam as fronteiras nacionais.

Um dos principais factores com impacto no desenvolvimento futuro de África será o aumento do comércio transfronteiriço, quer em África, quer no resto do mundo. Para isso, será necessário criar redes rodo-ferroviárias sólidas, capazes de atravessar as regiões. Um dos exemplos é o desenvolvimento do corredor LAPSET (Transporte entre o Porto de Lamu, Sudão do Sul e Etiópia) que servirá como rota de exportação para o Sudão do Sul e para a Etiópia, ligando estes dois países e o Quênia. A linha ferroviária Trans-Kalahari, com 1500 km (quilómetros), é outro dos exemplos. Esta infra-estrutura deverá ligar o Botsuana e a Namíbia, e servirá para exportar o carvão extraído da mina de Mmamabula, no Botsuana, através da baía de Walvis.

A integração transfronteiriça é um factor determinante para facilitar, não só o comércio, mas também para criar uma ligação entre a fonte dos recursos e o respectivo ponto de consumo, por exemplo, as fontes de geração de energia e água a granel e a matéria-prima. Na África subsariana existem 17 grandes bacias fluviais que atravessem 35 países. Como tal, é necessária uma gestão integrada de recursos e cooperação regional para garantir que os recursos aquíferos são geridos de forma óptima e eficiente, tendo em consideração a sustentabilidade a longo prazo.

“Mas, a cada momento, a harmonização é voluntária. Na ausência de uma autoridade legal formal que garanta que as políticas regionais e continentais são transpostas para legislação e regulamentos nacionais com força de lei, e que obrigue as autoridades nacionais e os fornecedores de bens de utilidade pública a assumir os seus compromissos, as instituições regionais vêem-se forçadas a depender da cooperação, do consenso e da boa vontade, que geralmente não abundam... Entre os países que partilham uma infra-estrutura regional faltam políticas nacionais consistentes, bem como normas e regulamentos. O resultado é uma imensa falta de harmonização de leis, normas e regulamentos, o que complica o processo de planeamento e financiamento de projectos regionais essenciais, e que simultaneamente impede a actividade económica transfronteiriça.”

*Estudo sobre o Programa para o Desenvolvimento das Infra-Estruturas em África (PIDA)
“Africa Infrastructure Outlook 2040”, 2011*



A energia é essencial para o desenvolvimento de infra-estruturas. A criação de ferramentas energéticas partilhadas serve para gerar mais estabilidade no fornecimento de energia e para criar mais independência regional a nível energético.

Já assistimos a muitas iniciativas colaborativas no planeamento de projectos de infra-estruturas, onde entretanto já ocorreu a respectiva implementação. O projecto *Eastern Electricity Highway* - uma linha eléctrica transfronteiriça com 1000 km de extensão, que liga as redes de electricidade da Etiópia e do Quênia, deverá entrar em funcionamento em 2018. Contudo, o ritmo a que decorre a integração e a cooperação deverá aumentar substancialmente para que a África subsariana cumpra os seus objectivos de crescimento económico, reduzindo a pobreza e melhorando os padrões sociais.

A corrupção e o suborno são igualmente factores que impedem o investimento em infra-estruturas em África. De acordo com o “17º Global CEO Survey” realizado pela PwC, em termos globais, os executivos africanos, bem como os seus congéneres na América Latina e no Médio Oriente, são os que mais preocupação demonstraram relativamente ao tema da corrupção e suborno.

Ainda que em muitas jurisdições tenha havido um desenvolvimento em termos de novas políticas e regulamentos, as preocupações com a corrupção e a segurança continuam a representar um desafio significativo em alguns países. A Nigéria, por exemplo, é afectada por

elevados níveis de corrupção. As empresas que operam neste país são igualmente confrontadas com um clima de insegurança, especialmente na área do Delta do Rio Níger, mais a Norte, onde os trabalhadores internacionais têm sido alvo de acções pelos radicais do Boko Haram. Nem sempre a protecção dos trabalhadores é a única preocupação ao nível da segurança, uma vez que em certas áreas os alvos das ameaças são as próprias infra-estruturas físicas, como é o caso dos atentados aos oleodutos que atravessam o Delta do Rio Níger.

Em alguns países como o Uganda, a Tanzânia e a Nigéria, a reavaliação e revisão das políticas energéticas tem como objectivo a criação de um processo mais transparente, dando assim aos investidores internacionais um sinal de combate ao problema da corrupção. É por demais evidente que para levar a bom termo os projectos de infra-estruturas é necessário enfrentar o problema da corrupção de forma decidida, com uma política de tolerância zero e condenação dos perpetradores, de modo a eliminar este problema e livrar o continente africano da sua má reputação.

Para que os projectos de infra-estruturas tenham sucesso é necessário enfrentar o problema da corrupção de forma decidida e com uma “política de tolerância zero”.





Atrasos nos projectos

Ainda que os desvios e os atrasos com consequências financeiras avultadas sejam riscos a que todos os projectos estão sujeitos, alguns são mais vulneráveis a estes factores, como os que envolvem novas tecnologias, ou que dependem de aprovações regulamentares e ambientais, ou de financiamentos substanciais, ou ainda os implementados em regiões politicamente instáveis ou que exijam uma gestão complexa pelas partes interessadas.

Os projectos de grande dimensão são por natureza mais propícios a riscos, dada a interligação entre os diversos componentes, recursos e empreiteiros, e em alguns casos, valores na ordem dos mil milhões de dólares, que se prolongam por uma ou mais décadas. Nos mercados em desenvolvimento, os promotores dos projectos enfrentam outros problemas, como as barreiras culturais e linguísticas que surgem nas negociações contratuais, as diferentes normas jurídicas, a maior probabilidade de interferência política, a dificuldade no acesso a infra-estruturas de suporte (energia, água, habitação, aeroportos, cuidados de saúde, etc.) e a necessidade de importar mão-de-obra especializada, para além de equipamento e materiais. Este é um desafio que prevalece em muitas partes do continente africano.

O impacto dos atrasos pode ter repercussões que extravasam o próprio projecto. Em 2013, a análise efectuada pela PwC a 52 insucessos em projectos de investimento realizados em empresas públicas revelou que após o anúncio de um atraso ou encerramento de um projecto deste género, o valor das acções da maioria das empresas sofreu um decréscimo constante. Ao fim de três meses após o anúncio, o valor das acções tinha sofrido uma queda, em média, de 15%. Num dos casos mais graves entre as empresas analisadas, esta desvalorização atingiu quase os 90%.

Cerca de metade (47%) dos respondentes afirmou que os seus projectos de investimento sofreram atrasos superiores a 6 meses. Os respondentes mais afectados por atrasos superiores a seis meses foram os da África Oriental, enquanto que os da África Austral declararam que o maior número de atrasos registados, se situou entre um e seis meses. Alguns projectos de grande dimensão da região, que atraíram muita atenção mediática, sofreram atrasos na ordem dos 40 a 150% em relação às datas previstas.

Duração média dos atrasos sofridos pelos respondentes nos últimos 12 meses

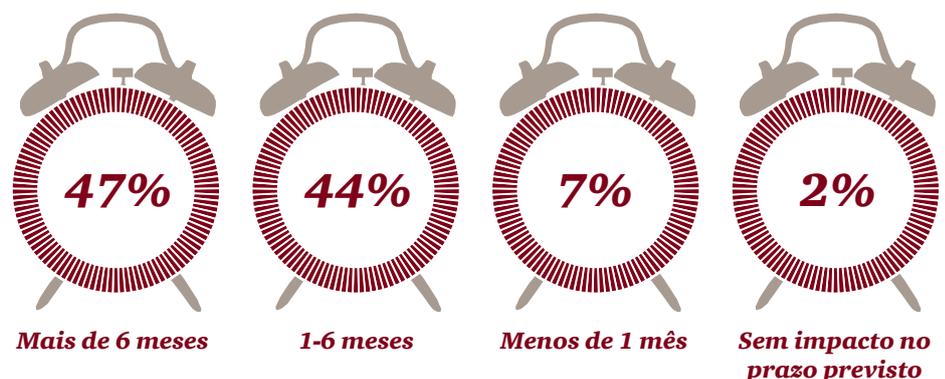
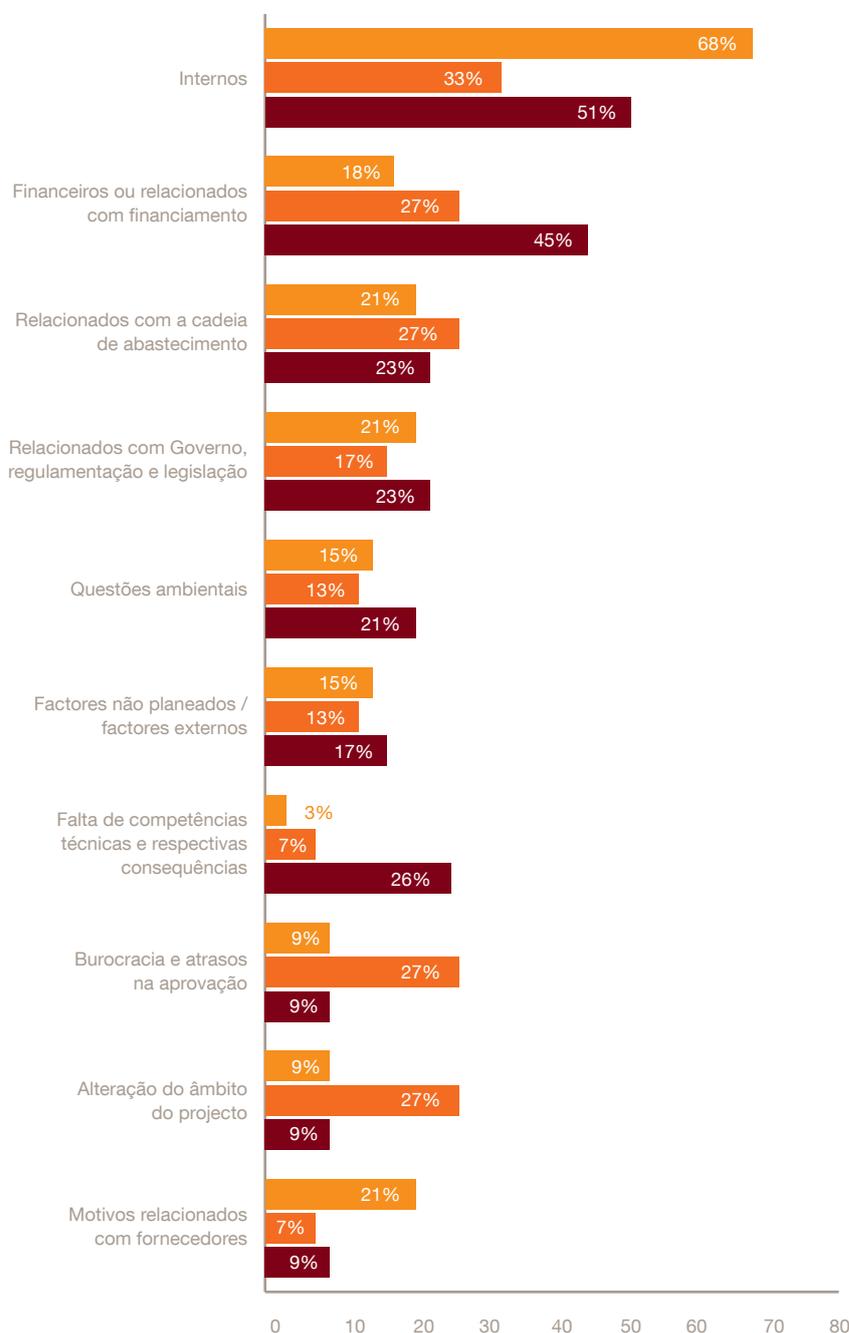


Figura 10: Principais razões para atrasos nos projectos

Q: Quais são as três principais razões que considera terem impacto nos atrasos na realização de projectos? (Resumo das três principais razões)



■ Austral
■ Ocidental
■ Oriental

Base: 95 respondentes
 Fonte: Análise PwC

Os motivos mais citados para justificar os atrasos foram diversos e de natureza diferenciada:

- Problemas internos**
 Incluindo pré-estudos de engenharia inadequados, fraca gestão de projecto, problemas de contratação internos envolvendo pessoal e processos, *governance* débil, fraco planeamento, falta de visibilidade, deficiente planeamento dos recursos, prazos irrealistas e alteração do âmbito;
- Problemas de financiamento/obtenção de fundos**
 Incluindo escassez de capital, atrasos na disponibilização de fundos e incapacidade de obter os fundos aprovados e prometidos;
- Complicações ao nível das administrações centrais**
 Incluindo requisitos regulamentares e legais, atrasos nas aprovações e alterações de políticas; e
- Cadeia de abastecimento**
 Incluindo dificuldades de integração da cadeia de abastecimento na organização.

Mas não é só em África que muitos projectos sofrem atrasos porque, desde logo, tiveram um mau começo. Os problemas encontrados passam pela estimativa errada dos custos e dos prazos, bem como por alguma incapacidade em delinear claramente o âmbito e definir expectativas razoáveis. Alguns políticos e promotores antecipam tendências demasiado optimistas, o que os leva a estabelecer prazos e orçamentos inexequíveis, num esforço para demonstrar que estão activamente empenhados na execução do projecto, acabando mais tarde por ter de enfrentar a comunicação social e as partes interessadas devido aos maus resultados que acabam por se evidenciar.

De acordo com as conclusões do estudo “Insights and Trends”, realizado em 2012 pela PwC, junto de responsáveis pela gestão de projectos, os erros no cálculo das estimativas durante a fase de planeamento do projecto e o reduzido nível de cumprimento, ou mesmo o incumprimento de datas de realização importantes são os principais responsáveis pelo insucesso dos projectos.

De entre os diversos sectores abrangidos pelo nosso estudo, os participantes provenientes dos sectores do petróleo e gás identificaram as complicações ao nível da administração central e os requisitos regulamentares e legais, como os mais importantes motivos para o atraso dos projectos. O atraso na conclusão das avaliações de impacto ambiental, bem como a demora do processo decisório e de aprovação também contribuem para as derrapagens dos projectos, em termos de cumprimento de prazos.

A disponibilidade de financiamento e o ambiente regulamentar e de políticas foram os principais motivos de preocupação apontados pelos respondentes do sector mineiro e governamental. Os participantes do sector dos transportes, identificaram como principais desafios o impacto provocado por factores externos e imprevistos, tais como as condições meteorológicas e o estado físico dos locais, juntamente com a disponibilidade de mão-de-obra qualificada.

Um dos participantes neste estudo relatou a existência de atrasos superiores a seis meses nos projectos que envolvem infra-estruturas, tendo referido que os maiores atrasos se encontram nos projectos financiados pelos governos, principalmente devido às restrições a que o financiamento está sujeito e às alterações decorridas no âmbito do projecto.

Os conflitos gerados com a mão-de-obra e com os sindicatos de trabalhadores podem igualmente contribuir de forma significativa para os atrasos que se têm verificado. Calcula-se que cerca de 50% das empresas de construção, com presença na África do Sul, tenham sido afectadas e os respectivos projectos sofrido atrasos, quando em Agosto de 2013 cerca de 90.000 trabalhadores do sector entraram em greve.

Apesar de, para as construtoras, o aumento dos custos poder ter sido o impacto mais imediato destas greves, devido ao aumento salarial de 40% exigido pelos trabalhadores, os danos mais preocupantes desta acção poderão ter sido ao nível do clima de investimento no país, que só agora começa a mostrar alguns sinais de recuperação.

Outro exemplo vindo da África do Sul é o da construção de duas centrais a carvão – Medupi e Kusile – cujos prazos de execução têm sofrido sucessivos atrasos e derrapagens orçamentais avultadas, causados em parte por questões de ordem laboral.

A Eskom, a empresa de energia detida pelo Estado, declarou que a energia produzida na sua central de Medupi deveria começar a chegar à rede eléctrica no segundo semestre de 2014, o que representa um atraso de pelo menos 6 meses, com o consequente aumento dos custos do projecto e uma eventual interrupção no fornecimento durante 2014. A companhia afirmou estar a trabalhar com as partes interessadas para garantir o fornecimento de electricidade, apesar dos atrasos provocados pelas perturbações laborais e pelo não cumprimento de objectivos por parte dos empreiteiros. De referir que a central de Medupi foi atingida por uma série de greves ilegais que começaram em Dezembro de 2012 e se prolongaram por cinco meses (a maior de todas prolongou-se por seis semanas).

“Os atrasos são provocados pela natureza complexa dos projectos de petróleo e gás e pela incerteza gerada à sua volta, aspectos que em África são preponderantes.”

*Participante neste estudo
Sector do petróleo e gás com operações em vários países
da África subsariana*





Derrapagens orçamentais

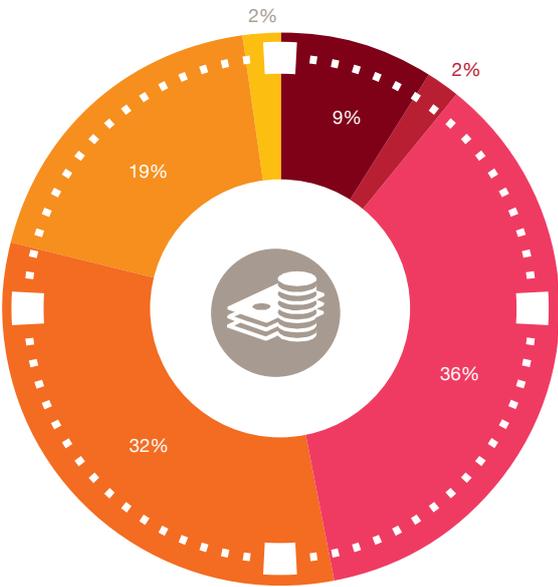
Os atrasos geram, naturalmente, derrapagens orçamentais que condenam muito projectos, em África e não só. Na verdade, a análise realizada pela PwC aos dados fornecidos pela indústria mostra que os projectos de grande dimensão ultrapassam geralmente os seus orçamentos em 50% ou mais.

Neste nosso estudo, 36% dos respondentes afirmaram que os seus projectos sofreram desvios orçamentais na ordem dos 10 a 50%. Mais surpreendente foi o facto de 2% ter respondido que os projectos foram concluídos por um valor inferior ao previsto. Os respondentes das três regiões da África subsariana reportaram que, em média, os seus projectos tinham sofrido uma escalada de custos entre os 10 a 50%.

Os participantes atribuíram estes desvios orçamentais a atrasos na tomada de decisões por parte do cliente, em processos de aprovação governamental e na celebração de acordos comerciais. Os respondentes referiram ainda que, na origem dos atrasos, estão também os problemas na gestão dos projectos, marcados por vezes por mau planeamento ou definição do projectos de engenharia sem qualidade, bem como por uma preparação insuficiente do próprio projecto.

As alterações ao projecto, como a incapacidade de concordar num projecto de engenharia final ou nas alterações ao mesmo após o arranque, foram outros aspectos mencionados como causa importante da derrapagem dos custos, juntamente com factores económicos, incluindo a inflação, a desvalorização da divisa e os controlos cambiais.

Figura 11: Desvios orçamentais nos projectos, nos últimos 12 meses
Q: Nos últimos 12 meses, em média, até que ponto os seus custos em projectos de investimento se desviaram do que estava inicialmente previsto?

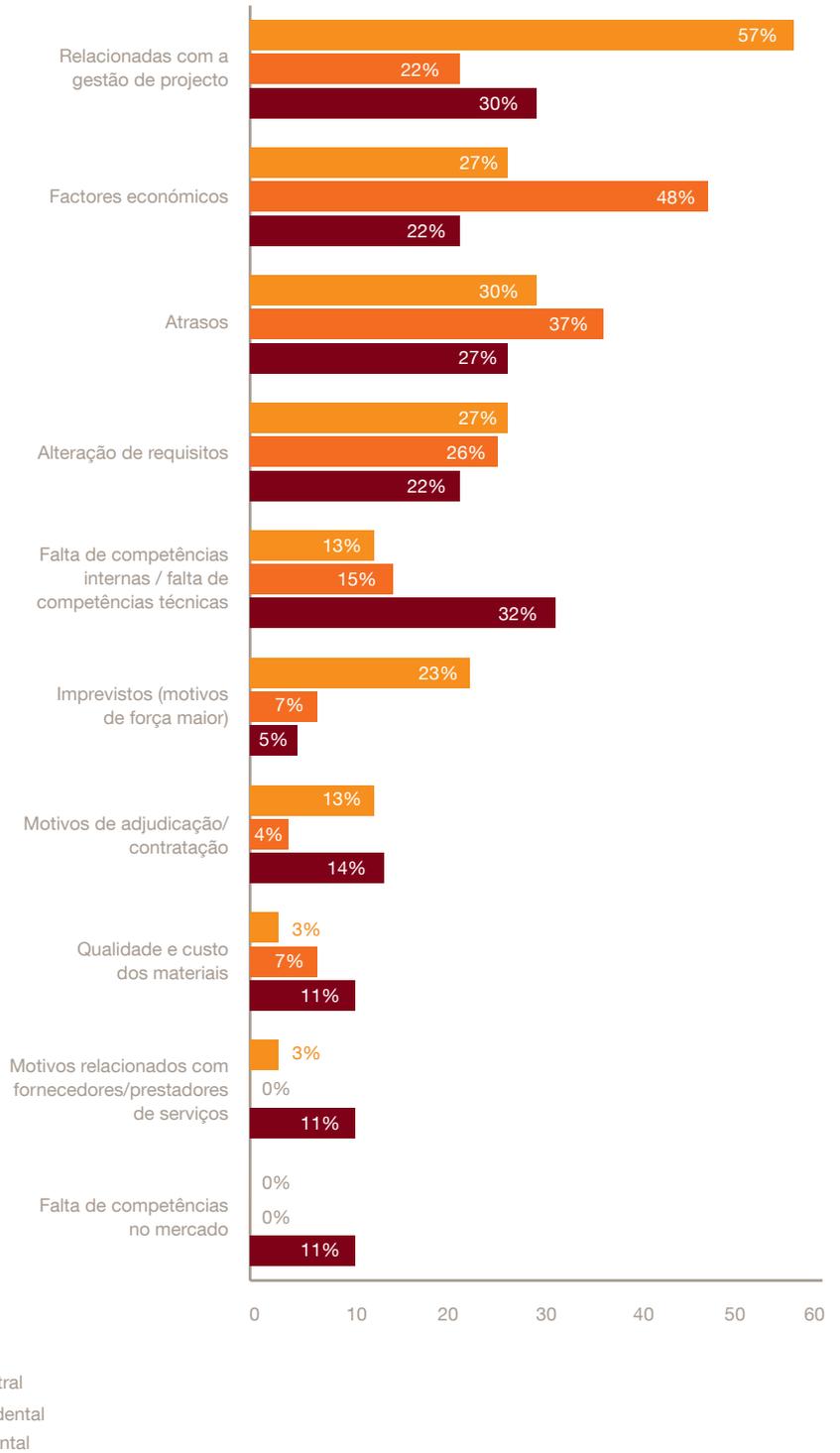


- Abaixo do orçamento
- Dentro do orçamento
- Acima do orçamento, menos de 10%
- Acima do orçamento, entre 10% a 50%
- Acima do orçamento, mais de 50%
- Não tenho noção da performance orçamental

Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC

Figura 12: As três principais razões para os desvios orçamentais, nos últimos 12 meses

Q: Quais são as três principais razões que considera terem influência nos desvios orçamentais em projectos? (As três razões mais importantes resumidamente)



Base: 95 respondentes
 Fonte: Análise PwC

Os principais motivos na origem das derrapagens orçamentais dependem da região africana em análise: na África Oriental, os respondentes mencionaram a falta de capacidade interna e a escassez de competências como principais factores. Os factores económicos tiveram maior preponderância, a este nível, na África Ocidental, ao passo que na África Austral, a causa mais citada foram os problemas com a gestão do projecto.

De uma forma geral, a ausência de uma estimativa de custos do projecto e as escassas competências ao nível da gestão comercial e de projectos, verificam-se de forma transversal em todas as regiões e representam as principais causas para as derrapagens orçamentais. Alguns participantes no estudo identificaram as principais deficiências na gestão de projectos de infra-estruturas: um planeamento deficiente, a tomada de decisões técnicas erradas, uma avaliação de risco inadequada, a ausência de mecanismos de controlo relevantes e uma monitorização de projectos inadequada.

A falta de competências é um desafio já antigo em muitos países do continente africano. Os membros da diáspora africana trabalham, na sua maioria, nos mercados desenvolvidos, tendo abandonado os seus países de origem durante as décadas de 80 e 90 do século passado.

A criação de infra-estruturas depende largamente da disponibilidade de competências suficientes na área da engenharia. A escassez de capacidades ao nível da engenharia (competências, experiência e conhecimentos), necessárias para responder às necessidades de desenvolvimento das infra-estruturas de grande dimensão que as economias de África precisam, é bem visível na maioria dos países.



Principais factores que causam derrapagens financeiras nos projectos



Fonte: "Correcting the course of capital projects", PwC, 2013

Esta falta de competências no mercado está estreitamente ligada à ausência de capacidade instalada a nível doméstico, tendo os nossos respondentes referido, por diversas vezes, como obstáculos à realização de projectos de infra-estruturas a falta de: capacidade interna necessária ao planeamento, aprovisionamento e gestão/implementação de projectos de investimento em infra-estruturas.

As áreas da construção e da engenharia, fundamentais para a realização dos projectos de infra-estruturas, estão a assistir a uma crescente escassez de talentos, uma vez que os técnicos com mais experiência, especialmente em cargos de direcção, se estão a reformar e a deixar a população activa, ou a redireccionar as suas carreiras para outros sectores que não o da construção. Esta escassez leva a que a gestão do desenvolvimento, construção e exploração de projectos de infra-estruturas complexos e de grande dimensão seja deixada a cargo de trabalhadores com pouca experiência.

A volatilidade do contexto é um dos principais causadores dos desvios orçamentais em projectos, um pouco por todo o mundo. Muitas vezes os orçamentos extrapolam o previsto, devido a alterações no projecto ou no caderno de encargos durante a fase de construção. Estas mudanças tornam-se assim muito mais onerosas do que se fossem incorporadas no projecto de engenharia original. Depois de a construção das infra-estruturas ter início, deverá ser garantida a introdução de um número mínimo de alterações ao projecto original. Por vezes, é mais produtivo reavaliar o projecto inicial e reservar algumas das melhorias para uma data posterior, através de um contrato adicional. Contudo, nem sempre as alterações ao projecto estão sujeitas a controlo ou transparência. Os gestores dos projectos podem não ser capazes de compreender o impacto financeiro de uma alteração ao projecto inicial, senão quando se torna demasiado tarde.

Desde logo, um dos maiores erros é iniciar a fase de construção das infra-estruturas antes de estarem totalmente definidos os diversos aspectos do projecto ou do empreendimento. Esta prática acarreta inevitavelmente posteriores ordens de alteração e dificuldades na entrega de diversos elementos do projecto de engenharia. A título de exemplo, o projecto preliminar de engenharia de uma refinaria de petróleo continha erros tão graves no projecto original, que os gestores do mesmo foram obrigados a voltar ao estirador, porque quando o equipamento chegou, não cabia no espaço que lhe fora destinado. O orçamento inicial de 500 milhões de dólares americanos acabou por ascender aos 1,2 mil milhões de dólares americanos.

A ausência de capacidade interna para planear, gerir e implementar projectos de infra-estruturas de grande dimensão, que geralmente se prolongam por vários anos, representa um desafio que é transversal a todas as regiões de África.

“Muitas economias africanas sofrem de um desequilíbrio entre a procura e a oferta de mão-de-obra qualificada. As grandes empresas podem aproveitar da melhor maneira os seus efectivos regionais, enviando pessoal em regime de destacamento, ou implementado operações num conjunto de mercados onde exista uma base de competências mais sólida.

Outras empresas podem externalizar competências em mercados em crescimento, ou recorrer a terceiros, como subfornecedores (estes últimos podem ser de origem estrangeira).”

*Alan Seccombe
Human Resource Services Partner, PwC South Africa
“The Africa Business Agenda”, PwC, 2014*





Problemas de qualidade nos projectos

Os problemas de qualidade em projectos de investimento em infra-estruturas podem ter um impacto relevante em termos de custos adicionais e atrasos. Citamos, a título exemplo, o caso da central de Medupi da Eskom, que para além dos problemas de mão-de-obra, se deparou igualmente com deficiências de soldadura nas caldeiras e atrasos na instalação de um sistema de *software* que era um componente essencial para os mecanismos de segurança das próprias caldeiras.

Cerca de um terço dos respondentes afirmou ter-se deparado com problemas de qualidade ou alterações em relação ao caderno de encargos original em alguns ou na maioria dos seus projectos, tendo 42% assumido ter sentido problemas de qualidade apenas num número muito reduzido de casos.

Nos casos em que foram detectados problemas, estes deveram-se sobretudo à falta de competências de gestão de projecto e de planeamento; supervisão inadequada dos empreiteiros externos e outras dificuldades relacionadas com os mesmos, incluindo falta de competências adequadas e corrupção; materiais com qualidade abaixo dos padrões mínimos ou falta de materiais de qualidade e capacidade de execução inadequada, tendo como resultado uma produção deficiente e o incumprimento dos padrões de qualidade.

Os respondentes da África Oriental indicaram como principal causa dos problemas de qualidade nas infra-estruturas a falta de competências adequadas e a capacidade de execução. Já na África Ocidental, os participantes referiram essencialmente os problemas relacionados com os materiais, tendo o deficiente planeamento de projecto e as competências de gestão sido apontados como os principais aspectos que contribuem para os problemas de qualidade, ao nível das infra-estruturas, na África Austral.

Main causes of quality problems by regions

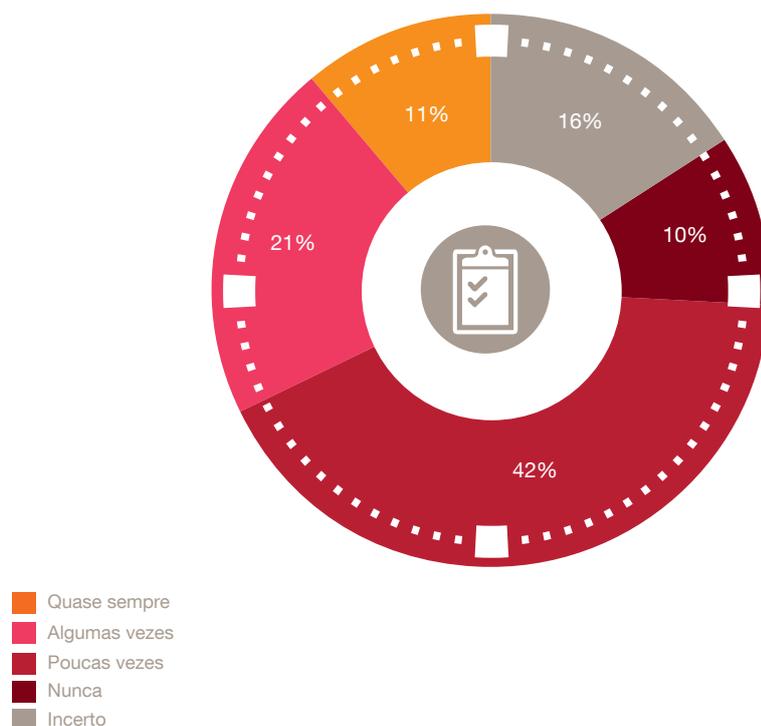
África Oriental
Capacidades e competências inadequadas

África Austral
Fracá competência de gestão de projectos

África Ocidental
Qualidade dos materiais

Figura 13: Problemas na qualidade dos projectos

Q: Nos últimos 12 meses, em média, até que ponto é que os seus projectos de investimento tiveram problemas de qualidade ou se desviaram das especificações iniciais?



Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC



Os responsáveis pela execução das obras são por vezes tentados a transferir demasiado risco para os empreiteiros das obras, acabando assim por ampliar o seu próprio risco. Se, por exemplo, o responsável pela obra adjudicar um contrato com preço fixo, transferindo assim os riscos associados ao custo para o empreiteiro, este poderá optar por atenuar esse risco com a contratação de mão-de-obra menos experiente, ou utilizando materiais mais baratos, criando assim um risco, em termos de qualidade, para o primeiro. Em muitos casos, o preço exigido por um empreiteiro leva em conta o perfil de risco do projecto, fazendo com que o dono de obra seja forçado a pagar um valor excessivo e que está relacionado com a transferência, por vezes indevida, de riscos.

Por outro lado, a crescente escassez de talentos nas áreas da construção e da engenharia poderá vir a criar dificuldades para a execução de projectos em diversos países.

Os participantes no estudo admitiram a crescente utilização de empreiteiros estrangeiros, sobretudo devido à falta de profissionais locais com a experiência e competências exigidas.

Por exemplo, a autoridade portuária do Gana adjudicou à empresa China Harbour Engineering um contrato no valor de 150 milhões de dólares americanos para a construção de um porto, no âmbito do projecto de desenvolvimento da infra-estrutura portuária de Takoradi. O mesmo aconteceu na Costa do Marfim, onde o projecto da ponte com portagem Henri Konan Bedie foi adjudicado à construtora francesa Bouygues, que ficou responsável pela execução e exploração da ligação Norte-Sul com oito km de extensão e que liga os subúrbios de Marcory e Riviera.

A opção de contratar empreiteiros estrangeiros não representa necessariamente um desenvolvimento positivo para os responsáveis dos projectos, para os promotores nem para o futuro crescimento de África. Dependendo dos requisitos de emigração de um país, o recurso a empreiteiros estrangeiros poderá implicar o alargamento dos calendários de realização e eventualmente dificultar ainda mais o cumprimento dos prazos previstos. Além disso, e a menos que os empreiteiros estrangeiros estejam vinculados por rigorosos programas de transferência de conhecimentos, a utilização de empreiteiros estrangeiros contribui muito pouco para ajudar a desenvolver as competências e as capacidades das populações locais.

Acresce ainda que a remuneração auferida por estes empreiteiros com o seu trabalho é transferida para os países de origem, não sendo necessariamente reinvestida no país em que o projecto é realizado.

Na nossa investigação acerca dos problemas associados à falta de qualidade e suas causas, para além dos trabalhadores e empreiteiros envolvidos no projecto, os participantes referiram igualmente as próprias entidades governamentais.

“As competências apropriadas, existentes ao nível das agências da administração local e dos ministérios da tutela, são por vezes inadequadas para avaliar e planear devidamente a elaboração e a gestão dos serviços e o desenvolvimento de infra-estruturas, bem como a execução das políticas e regulamentos”, de acordo com a entidade *Infrastructure Consortium for Africa*. “Esta falta de capacidade técnica gera uma falha de coordenação por parte do Estado, que é transversal às inúmeras agências locais envolvidas na execução de serviços de infra-estrutura.”

“Todos os projectos realizados sofreram problemas de qualidade, provocados principalmente pela burocracia gerada pela interferência dos ministérios nos projectos.”

*Participante neste estudo com operações em diversos sectores
África Oriental*



10% dos respondentes admitiram não realizar qualquer tipo de avaliação independente dos seus projectos.

Processo de avaliação e reporte

Para a resolução antecipada de problemas e para garantir a reposição dos projectos na sua trajectória inicial e em tempo útil é essencial dispor de processos de controlo e regras de *governance* adequadas. Quanto mais tempo e esforço as empresas dedicam, numa fase inicial, a estes factores, maior a probabilidade de conseguirem manter o projecto sob seu controlo durante todo o ciclo de construção.

Contudo, os responsáveis pelas obras mostram-se muitas vezes incapazes de implementar um projecto de *governance* e uma estrutura de gestão adequados, bem como implementar procedimentos de monitorização, controlo de documentos e processos de gestão de risco. Por estes motivos, não conseguem antecipar correctamente o risco e não preparam os planos de contingência necessários, nem dotam os seus documentos e decisões de um sistema de controlo e auditoria adequado. Devido às lacunas existentes no controlo dos projectos, muitas vezes os responsáveis não se apercebem da gravidade dos atrasos, nem da derrapagem dos custos, senão muito depois de todo o projecto estar já descontrolado.

Os respondentes deste nosso estudo reportaram desempenhos diversos nos processos de reporte e avaliação. A maioria referiu que o estado dos projectos era reportado a todas as partes interessadas de uma forma consistente. Mais de três quartos dos respondentes definiu planos de desenvolvimento para as infra-estruturas em execução, mas apenas 21% levaram a cabo avaliações independentes dos seus projectos em termos de qualidade, risco e desempenho financeiro nos principais pontos de decisão, tendo 12% afirmado que as avaliações eram realizadas numa base *ad-hoc*. Por outro lado, 10% admitiram não realizar qualquer tipo de avaliação, de cariz independente, dos seus projectos.

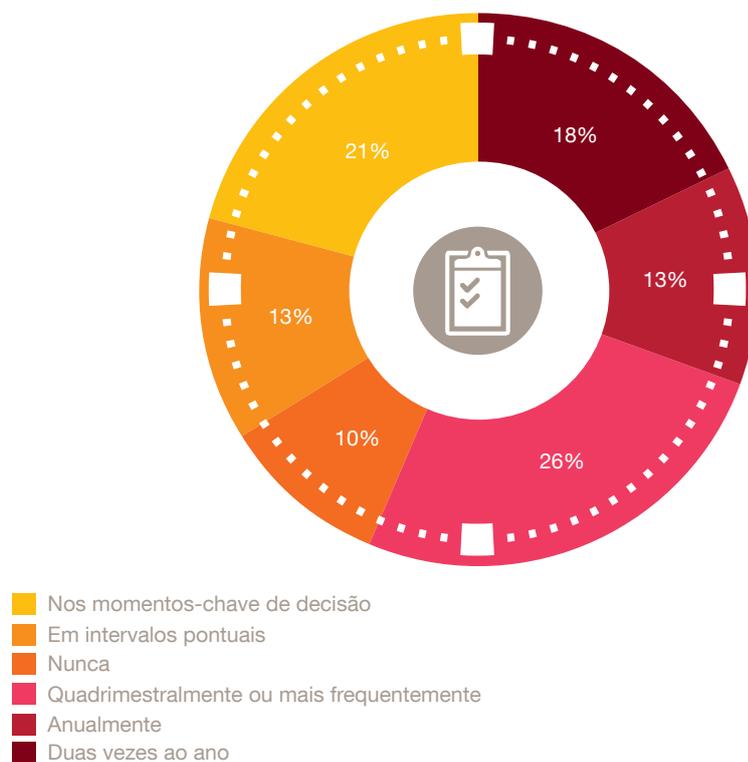
Um dos elementos indispensáveis de um sistema de *governance* e controlo de projecto eficaz é a garantia que as partes interessadas e os decisores são avisados atempadamente sobre os problemas e potenciais riscos. O reporte detalhado e regular às pessoas certas, no momento certo, é um requisito essencial.

Apesar de a maioria dos respondentes ter indicado que a equipa de projecto reporta com regularidade às várias partes interessadas durante a execução dos

seus projectos, e ter considerado que este aspecto não representava um problema para as respectivas organizações, quase 50% viu os seus projectos sofrerem atrasos superiores a seis meses, tendo apenas 19% dos participantes afirmado que os seus projectos foram concluídos de acordo com o valor orçamentado, ou mesmo por um valor mais baixo. É por isso legítimo perguntar se a informação transmitida, considerada correcta, tem, ou não, os detalhes e a profundidade suficientes para realçar os principais riscos e problemas.

Figura 14: Frequência das revisões independentes dos riscos, da qualidade e da performance financeira

Q: Com que frequência é que os seus projectos de investimento são sujeitos a revisões independentes de qualidade, risco e performance financeira?



Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC



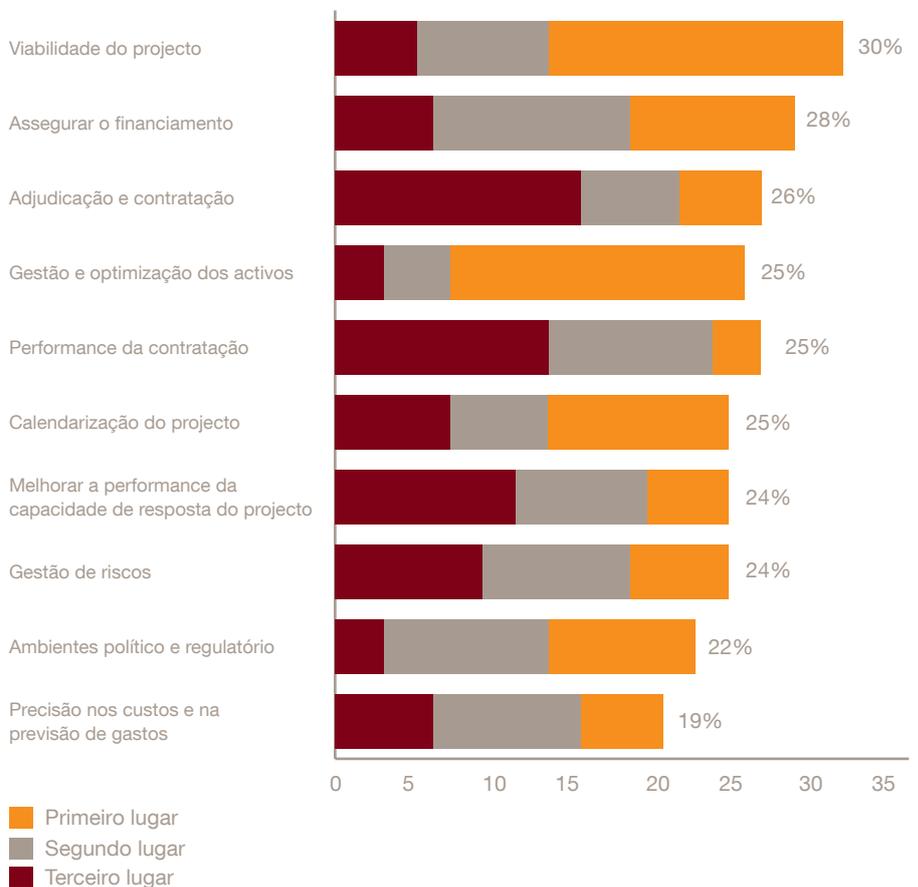
Prioridades para melhoria

Os participantes no nosso estudo identificaram a exequibilidade do projecto como a principal prioridade de melhoria do âmbito de projectos de investimento. Garantir a viabilidade de um projecto é um factor essencial a considerar antes de se avançar demasiado na fase de planeamento.

Os respondentes citaram igualmente as áreas de calendarização do projecto (previsão da data de conclusão e fiabilidade dos dados de calendarização); contratos e aprovisionamento (desempenho do aprovisionamento); optimização e gestão de activos; e melhoria do desempenho financeiro dos projectos de investimento. Mais uma vez, a principal preocupação residiu na obtenção de financiamento.

Figura 15: Principais prioridades de melhoria nos projectos

Q: Quais são as três principais prioridades de melhoramento nos seus projectos de investimento?



Base: 95 respondentes
Fonte: Análise PwC

As prioridades de melhoria variam de região para região

As prioridades de melhoria por região incluem:

Região	Prioridade
África Oriental	Garantia de obtenção de financiamento
	Melhor desempenho ao nível aprovisionamento
	Ambiente regulamentar e políticas
África Ocidental	Gestão dos contratos e aprovisionamento
	Calendarização do projecto (previsão da data de conclusão)
	Gestão de risco
África Austral	Optimização e gestão de activos
	Planeamento prévio

As prioridades de melhoria também variaram de acordo com o sector. Diversos sectores identificaram a exequibilidade do projecto como umas das suas três principais áreas prioritárias. De entre os vários sectores, a administração local foi a que mais relevo deu ao planeamento prévio. Os respondentes do sector dos transportes referiram a optimização e gestão de activos como umas das suas principais prioridades, enquanto o sector mineiro e das águas sublinhou a importância da gestão do risco. Para as empresas ligadas à energia, petróleo e gás, a exequibilidade do projecto destacou-se, sendo assim a principal prioridade.

Relativamente aos seus actuais activos operacionais, os respondentes destacaram como prioridades de topo a melhoria do desempenho dos mesmos e a criação de um enquadramento geral de gestão de activos que inclua a estratégia, o planeamento e o risco do activo. Alguns dos participantes afirmaram que esperam vir a implementar importantes sistemas de TI (tecnologias de informação) dedicados à estratégia de manutenção e gestão de activos, desenvolver planos de ciclo de vida para os mesmos, e criar igualmente sistemas de monitorização do desempenho/estado destes activos.

Em muitos casos, o desinvestimento nas infra-estruturas ditou a necessidade de submeter os activos a uma renovação completa. Antes sequer de ponderar a viabilidade da adição de novos activos, as organizações devem avaliar primeiro qual o seu grau de eficácia na manutenção e gestão do seu actual conjunto de activos.

Contudo, esta opção adapta-se melhor às organizações que conhecem perfeitamente os activos que possuem e que dispõem de um plano de ciclo de vida para os mesmos e de um sistema que monitoriza o seu estado e/ou o seu desempenho. Nos casos em que foram adicionados novos activos, os respondentes realçaram a importância de integrar estes, conjuntamente com os antigos, em redes que funcionem perfeitamente.

“É inegável que para fomentar o desenvolvimento económico se torna necessário melhorar as infra-estruturas. O estudo mostra que a disponibilidade de financiamento constitui um desafio comum e crítico. Contudo, o capital não procura necessidades, procura oportunidades. Para garantir que a necessidade de infra-estruturas é encarada pelos financiadores como uma oportunidade para investir o seu capital, é fundamental resolver alguns dos outros desafios identificados no estudo, como os riscos políticos, a definição a nível de regulamentos e políticas, e a disponibilidade de recursos devidamente qualificados”

Mohale Masithela
CP&I Deals Leader, PwC South Africa

52% dos respondentes referiram que melhorar os seus activos e a sua performance é uma prioridade.

26% referiram que as estratégias de manutenção (p.e. RCM, FEMEA) são elementos “chave”.

25% consideram prioritário implementar sistemas de TI (tecnologias de informação) relacionados com a gestão de activos (p.e. Maximo, SCADA).

O uso dos recursos locais e o seu impacto nos projectos de investimento

A racionalização da despesa nos diversos países, no âmbito de projectos de investimento financiados com dinheiros públicos, é um tema que tem vindo a ganhar relevância. Esta posição faz parte de uma estratégia industrial mais alargada, cujo objectivo é melhorar o crescimento económico sustentado, ao nível local, e aumentar o emprego doméstico, através do investimento em projectos de carácter local.

O Estado dispõe de diversos instrumentos regulamentares para aumentar o uso de recursos locais disponíveis. Um dos instrumentos mais fortes é a definição ou imposição de metas quanto à proporção de bens e serviços que devem ser produzidos internamente, no âmbito da execução de um projecto. Outros instrumentos políticos e regulamentares exigem a inclusão de certas empresas locais ou entidades com presença local para integrar a cadeia de fornecimento na execução de projectos específicos ou para fornecer os mesmos. As subvenções de apoio financeiro concedidas a empresas locais também podem ser usadas como meio de garantir a competitividade, sendo geralmente concedidas a sectores económicos nos quais foram identificadas necessidades de apoio local específico.

Na África do Sul, os projectos de investimento incluem geralmente requisitos de cariz local, sob a forma de uma percentagem. São sobretudo projectos relacionados com sectores cuja industrialização foi identificada como prioritária no Plano Governamental de Acção de Política Industrial (IPAP). Estes sectores incluem a indústria automóvel, aeroespacial e de defesa, equipamento de transporte ferroviário, indústrias ecológicas, processamento agrícola, plásticos, farmacêutica, química e serviços de processos/consultoria de negócio. Noutros países de África, como é o caso da Nigéria, o sector do petróleo e gás encontra a sua localização ideal.

Numa economia tão diversificada e com uma sólida base industrial, os projectos realizados na África do Sul implicam um uso elevado de recursos locais, especialmente nos projectos de investimento com recurso a obras e construção civil, como estradas, via férrea, barragens, habitação, portos e edifícios. No caso de projectos relacionados com energia, os níveis de envolvimento local variam de acordo com a natureza do projecto. A indústria sul-africana de equipamento eléctrico, bastante sofisticada, absorve elevados níveis de recursos locais no que se refere à distribuição e mesmo geração primária de electricidade, a partir do carvão. Contudo, em projectos de maior complexidade em que as tendências tecnológicas estão em rápida evolução, como é o caso das energias renováveis, os níveis de recursos locais utilizados são menores.

Em muitos países de África os níveis de recursos locais são baixos em virtude da reduzida base de apoio industrial, chegando mesmo a ser necessário importar os recursos necessários para construção. Ainda assim, estão disponíveis oportunidades consideráveis para aumentar os recursos locais utilizados neste tipo de projectos, podendo recorrer-se a empreiteiros locais, depois de garantida a sua adaptação aos padrões exigidos. O mesmo se aplica aos projectos com requisitos industriais relacionados, por exemplo, com cimento, aço pré-fabricado e outros itens de valor relativamente elevado e que podem ser criados localmente.

Os benefícios económicos decorrentes da utilização/produção de recursos locais, que de outra forma seriam importados, são significativos. Segundo estimativas da Transnet, a concretização de metas de 60 a 70% na utilização de recursos locais poderá gerar benefícios económicos locais de duas a duas vezes e meia o valor inicial da transacção.

Um aumento no uso de recursos locais traz consigo alguns desafios:

- a avaliação do uso de recursos locais é geralmente sobrestimada, e após uma avaliação mais rigorosa, verifica-se o uso de muitos componentes importados ou uma sobreavaliação do valor que é acrescentado localmente;
- a avaliação dos recursos locais, quando efectuada de uma forma que permita determinar com exactidão os valores reais envolvidos, é um exercício dispendioso e cheio de obstáculos. Na África do Sul, por exemplo, a utilização de normas no uso de recursos locais resulta geralmente numa manipulação dos valores facturados e de outros fluxos financeiros, com o objectivo de aumentar artificialmente o nível de recursos locais presentes em algumas rubricas específicas; e
- a imposição de percentagens no uso de recursos locais nem sempre traz benefícios sustentáveis de produção, já que as instalações de montagem e as indústrias conexas são criadas apenas para o tempo de vida do projecto, sem que haja uma verdadeira intenção de produzir os bens em causa no longo prazo.

Abaixo apresentamos alguns dos benefícios obtidos com o cada vez maior encorajamento para que se aposte no uso de recursos locais:

- as indústrias locais em causa beneficiam e geralmente desenvolvem uma produção mais diversificada;
- estas indústrias são geralmente forçadas a trabalhar com outras empresas internacionais em *joint ventures* ou outras estruturas equivalentes, o que lhes permite desenvolver importantes capacidades de processo e propriedade intelectual; e
- existem requisitos de formação e outros meios de desenvolvimento impostos aos fornecedores de recursos locais, o que permite melhorar as suas capacidades e transferir competências dos prestadores internacionais para as indústrias locais.



Perfis sectoriais



Transportes

O sector dos transportes é responsável por uma importante parcela do investimento em infra-estruturas realizado na maioria dos países da África subsariana. Ainda assim, a qualidade da rede rodovial e ferroviária está muito aquém do nível atingido nas restantes regiões do globo, carecendo assim de melhorias profundas. Muitas estradas continuam a não ser asfaltadas e a maioria das linhas férreas, cuja construção remonta ao período colonial, estão desactualizadas e em mau estado de conservação. Em África, a taxa de acesso a estradas é de apenas 34%, comparado com os 50% registados em outras partes do mundo desenvolvido.

Para corresponder aos esforços de crescimento das economias africanas será fundamental criar uma rede de transportes sólida, que se estenda a todas as regiões e à totalidade do continente. A melhoria das ligações rodovial e ferroviárias entre os centros económicos, zonas de exportação com utilização intensiva de recursos e as conexões portuárias e aeroportuárias à economia global servirão como incentivo para o crescimento do comércio transfronteiriço.

Uma infra-estrutura de transportes degradada e ineficaz aumenta os custos de movimentação de bens, reduz a competitividade do negócio e afecta as transacções domésticas e internacionais. A maioria dos países africanos não dispõe sequer de capacidade suficiente para exportar a riqueza de recursos que possui.

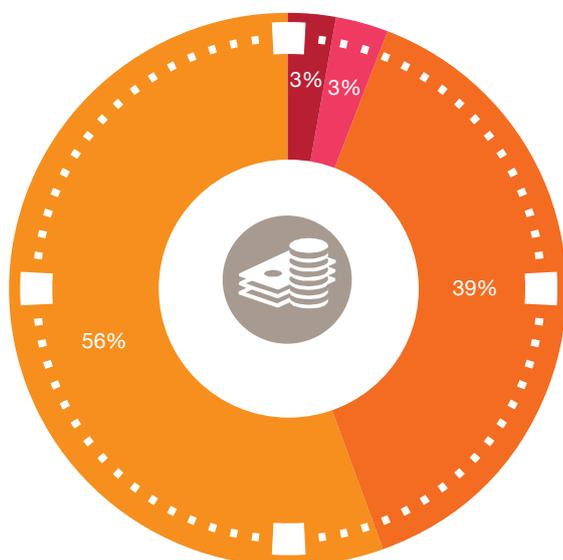
Segundo o *African Development Bank* (Banco Africano de Desenvolvimento), os elevados custos de transporte são responsáveis pelo agravamento de até 75% do preço dos bens em África. Ainda segundo aquela entidade, 30 países são afectados por falhas recorrentes de electricidade. O referido Banco sugere que a simples colmatação destas lacunas bastaria para aumentar em dois pontos percentuais a taxa de crescimento do PIB anual de África.

Evidenciando algum optimismo, o nosso estudo mostra que existe pelo menos um compromisso de curto prazo para aumentar o investimento em infra-estruturas de transportes na África subsariana. Mais de metade dos respondentes do sector dos transportes declarou ter previsto um aumento superior a 25% da sua despesa em projectos de investimento nos próximos 12 meses. Outros 39% revelaram que iriam aumentar a sua despesa, ainda que numa percentagem inferior. Pouco mais de metade dos respondentes do sector dos transportes declarou que a sua despesa em projectos de investimento, no ano fiscal de 2012, se situou entre os 100 e os 500 milhões de dólares americanos.

Durante a próxima década, a despesa nos vários subsectores dos transportes deverá continuar a crescer, fomentada pela necessidade de aceder aos recursos naturais da região, como forma de alcançar as metas de desenvolvimento económico.

Figure 16: Transportes – Perspectiva de gastos em investimentos

Q: Qual a sua perspectiva, em termos de gastos/financiamento do seu projecto de investimento, nos próximos 12 meses?



- Aumento significativo (>25%)
- Aumento marginal (<=25%)
- Gastos iguais ao ano financeiro anterior
- Decréscimo marginal (<=25%)
- Decréscimo significativo (>25%)

Base: 37 respondentes que operam no sector dos transportes
 Fonte: Análise PwC

As administrações centrais e as organizações responsáveis pelo financiamento estão fortemente empenhadas no desenvolvimento de uma infra-estrutura de transportes transversal a toda a África subsariana, estando agora concentradas em promover a ligação dos vários corredores de transportes para criar uma rede integrada e mais eficaz.

Durante a próxima década, a despesa nos vários subsectores dos transportes deverá continuar a crescer, fomentada pela necessidade de aceder aos recursos naturais da região e de atingir as metas de desenvolvimento económico.

50% dos respondentes do sector dos transportes gastaram entre 100 e 500 milhões de dólares americanos em investimentos em infra-estruturas no ano fiscal de 2012.

Gastos previstos com infra-estruturas de transportes em África subsariana

Sector	Despesa total estimada em 2025	Taxa de crescimento da despesa anual prevista	Países com maior despesa planeada em 2025
Rede rodoviária (incluindo pontes e túneis)	US\$200 mil milhões	8.2%	Nigéria: US\$104 mil milhões África do Sul: US\$43 mil milhões Moçambique: US\$16 mil milhões Gana: US\$1,6 mil milhões
Rede ferroviária (incluindo estações e terminais)	US\$78 mil milhões	8%	África do Sul: US\$32 mil milhões Etiópia: US\$25 mil milhões Gana: US\$86 milhões
Portos	US\$25 mil milhões	7.8%	Nigéria: US\$13 mil milhões Quénia: US\$8 mil milhões
Aeroportos	US\$7 mil milhões	7.1%	África do Sul: +/- US\$2 mil milhões Tanzânia: +/- US\$2 mil milhões

Fonte: PwC, Capital project and infrastructure spending outlook to 2025

Moçambique conta com a infra-estrutura rodoviária menos desenvolvida de toda a África Austral. Espera-se contudo que as redes rodoviárias sejam responsáveis pelo desenvolvimento de outras infra-estruturas, com a taxa de crescimento médio anual deste subsector a atingir os 10.9%, estimulada pelo desejo de desbloquear a riqueza económica das importantes jazidas de gás descobertas recentemente no país.

A ferrovia é um importante subsector dos transportes, proporcionando um meio de transporte alternativo de mercadorias e contribuindo para o descongestionamento das redes viárias. Na África do Sul, o governo identificou a melhoria da rede ferroviária como umas das suas principais prioridades, com projectos destinados a aumentar os volumes dos fretes ferroviários e a quota de mercado do tráfego de contentores. O Gana dispõe de planos abrangentes para ampliação e modificação da sua rede ferroviária, com novas linhas que chegarão ao interior Norte do país, e melhorias substanciais nas linhas actuais das regiões costeiras.

Até agora, a maioria do investimento ferroviário na região tem sido ditado por projectos ferroviários relacionados com o sector comercial e industrial. Contudo, graças à crescente urbanização e integração, prevê-se um aumento na procura de transporte ferroviário de passageiros. Por motivos históricos, em África existem diferentes tipos de redes dependendo do país, o que dificulta ainda mais a integração transfronteiriça das redes. Concretizar esta integração é assumir um desafio ainda maior, que é colocado pelo deficiente nível de manutenção e reabilitação em que se encontram as actuais infra-estruturas ferroviárias.

“Continuamos a dispor de uma ligação ferroviária deficiente por causa de sistemas inoperacionais e falta de harmonização nas redes dos vários países. Face a estas dificuldades, não surpreende que o comércio inter-regional seja responsável por apenas 12% das transacções realizadas entre África e o resto do mundo.”

Dipuo Peters

Ministra dos Transportes da África do Sul “Leading Transport into the future”, Transport World Africa, 10 de Julho de 2014

Os portos desempenham um papel essencial como porta de entrada e saída de África.

Os portos da África subsariana encontram-se sob grande pressão, devido aos congestionamentos e à redução da sua capacidade, ambos os aspectos provocados pelo aumento na procura de bens. Os prolongados tempos de acostagem, o aumento do tempo de espera no porto, as deficientes capacidades de estiva, a configuração ineficaz dos portos e a lentidão do processo de autorização pelas agências reguladoras são alguns dos problemas que afectam o sector. As transacções são ainda dificultadas pela inadequação ou mesmo a inexistência de interfaces das redes rodo e ferroviárias com os portos, com o consequente aumento do preço das mercadorias.

Um relatório publicado em 2012 pelo *World Bank* (Banco Mundial) indica que o tempo de espera médio da carga nos portos da África subsariana (excluindo o Porto de Durban, na África do Sul) é de aproximadamente 20 dias, comparado com o padrão internacional de espera de três ou quatro dias.

A importância do transporte aéreo não deve ser subestimada, uma vez que fornece uma rota comercial alternativa aos países sem acesso por vias marítimas, bem como um meio de deslocação das populações.

Prevê-se que, face ao aumento da procura do transporte aéreo, muitos aeroportos da África subsariana excedam a sua capacidade nos próximos anos. À semelhança de outros sectores de infra-estruturas da região, a qualidade do sector da aviação não é uniforme nos vários países.

O Quênia é considerado um líder regional no transporte aéreo, com o quarto maior sector dos transportes aéreos domésticos na África subsariana. As infra-estruturas aéreas da África do Sul encontram-se em excelentes condições, na sequência das diversas melhorias introduzidas no âmbito do Campeonato do Mundo da FIFA, realizado em 2010.

Na África Ocidental, a IATA (*International Air Transport Association* ou Associação Internacional de Transporte Aéreo) identificou como importante fonte de preocupação para o sector naquela região, a existência de uma carência de profissionais e de competências na área da aviação. Adicionalmente, esta é uma área pautada por dificuldades em termos de segurança e protecção. Em 2011, o número médio de acidentes de tráfego aéreo na África Ocidental foi nove vezes superior à média global.

49% dos respondentes do sector dos transportes experienciaram atrasos de mais de seis meses nos seus projectos.

A região dispõe já de múltiplos corredores de transportes, ou estes estão já em fase de construção. Na África Oriental, a abertura de uma nova rota comercial para o interior, o corredor LAPSSET (Transporte entre o Porto de Lamu, Sudão do Sul e Etiópia), é de longe o projecto mais ambicioso e de maior escala. O corredor terá um custo estimado em 23 mil milhões de dólares americanos, e destina-se a melhorar a integração dos três países, promover um comércio transfronteiriço de melhor qualidade e o crescimento económico geral na região.

O projecto incluirá a construção de um novo porto em Lamu, no Norte do Quênia, que irá ligar-se a um oleoduto, e um corredor de transporte rodó e ferroviário. O oleoduto permitirá ao Sudão do Sul reduzir a sua dependência do Sudão em termos de infra-estruturas de transporte de petróleo.

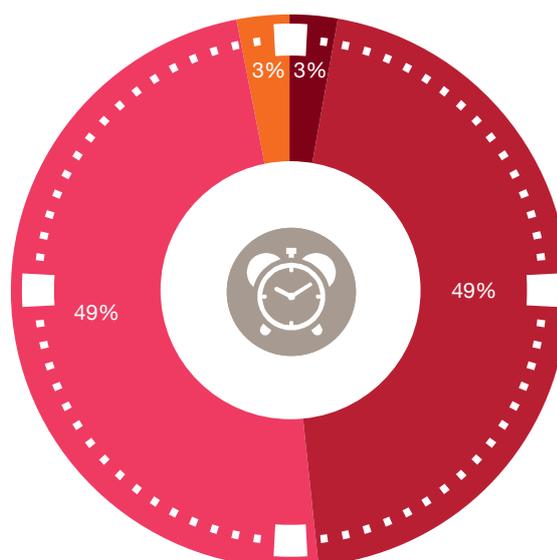
O Projecto do Corredor Rodoviário de Nacala, em Moçambique, destina-se a proporcionar ao Malaui e à Zâmbia, países sem acessos marítimos, e ao interior de Moçambique uma ligação

ao Porto de Nacala, ao passo que o Corredor de Transporte Norte-Sul faz a ligação ente o Porto de Durban e a região mineira de Copperbelt entre a República Democrática do Congo e a Zâmbia, com ramais que fazem a ligação ao Porto de Dar es Salaam e ao Malawi. Todos estes corredores têm como principal objectivo facilitar o comércio transfronteiriço.

São vários os desafios colocados aos promotores de projectos de transporte em África. Com excepção de dois participantes no nosso estudo, provenientes do sector dos transportes, todos os outros afirmaram ter sofrido atrasos na entrega do projecto, tendo um número equivalente reportado atrasos superiores a seis meses, ou entre um e seis meses, durante o ano transacto. Quarenta por cento dos respondentes reconheceram derrapagens orçamentais entre os 10% e os 50%, tendo 29% referido desvios no custo inferiores a 10%. Para cerca de um quarto dos respondentes não houve qualquer desvio orçamental.

Figure 17: Transportes – Atrasos na conclusão dos projectos

Q: Nos últimos 12 meses, em média, qual a extensão dos atrasos verificados nos seus projectos de investimento em infra-estruturas?



- Atrasos de menos de 1 mês
- Atrasos de 1 a 6 meses
- Atrasos de mais de 6 meses
- Não tenho noção da performance dos projectos, ao nível do cumprimento de prazos

Base: 37 respondentes que operam no sector dos transportes
Fonte: Análise PwC

Os respondentes do sector dos transportes atribuíram os atrasos sentidos principalmente devido a questões de ordem interna, tais como deficiências ao nível do planeamento e da gestão do projecto, seguido de aspectos relacionados com o financiamento. Os problemas de gestão de projecto, como o planeamento e projecto de engenharia deficientes, e arranque precipitado da fase de construção, também foram referidos como principal causa da alteração dos custos inicialmente previstos.

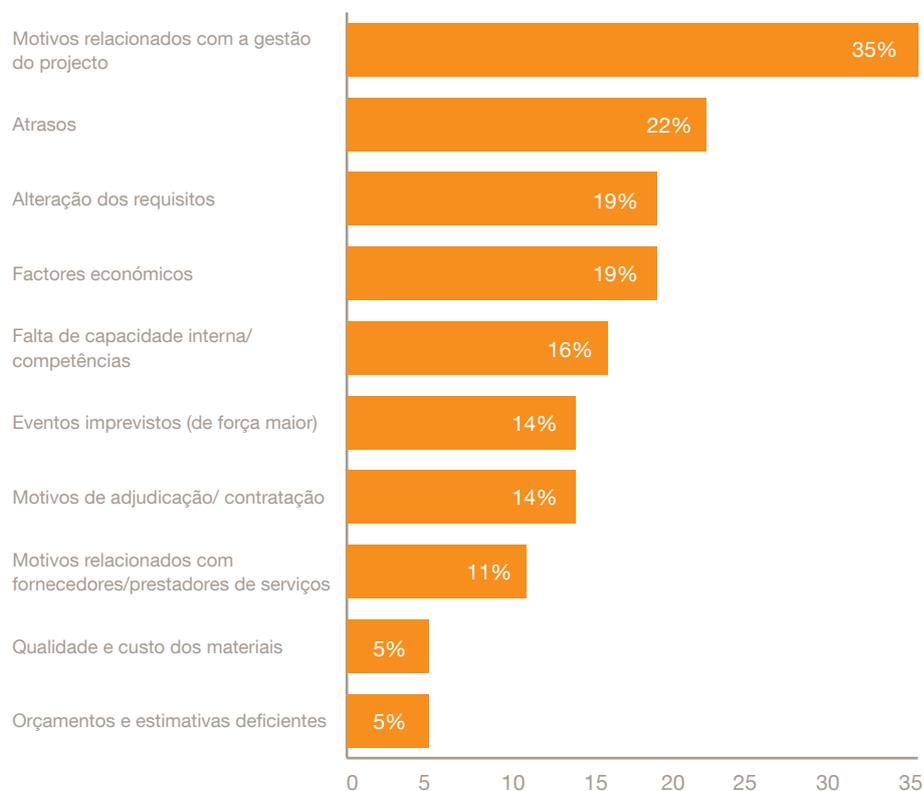
Os respondentes do sector dos transportes identificaram como principais desafios aos seus projectos de investimento a capacidade interna de planear e gerir projectos, bem como a disponibilidade de financiamento e o acesso a recursos qualificados no mercado. Os factores externos/não planeados, como é o caso de condições imprevistas no solo, tempo de suspensão e ordens de alteração na maioria dos projectos foram referidos como factores que afectam a conclusão atempada dos projectos. Os respondentes do nosso estudo realçaram igualmente o desafio colocado pelo ambiente regulamentar e de políticas.

A melhoria das infra-estruturas não se limita apenas aos activos físicos, devendo esta melhoria englobar também alterações relacionadas com os componentes incorpóreos das reformas regulamentares e o enquadramento das próprias políticas. Políticas alfandegárias e aduaneiras, acordos comerciais, tarifas, autorizações de importação e licenças de exportação são apenas alguns dos instrumentos de regulação que enquadram o sector dos transportes. Com o crescente envolvimento do sector privado na infra-estrutura dos transportes, torna-se necessária uma melhor definição do cenário regulamentar (do transporte aéreo, rodoviário e ferroviário), que em muitos países é inexistente.

Alguns países fizeram progressos nesta área. Na Zâmbia, por exemplo, onde o esforço contra a corrupção realizado pelo Presidente Michael Sata permitiu melhorar a supervisão do processo de aprovisionamento de infra-estruturas, e as mudanças ao nível da direcção de topo na ZESCO, a empresa estatal de electricidade, e na *Road Development Agency* (Agência de Desenvolvimento Rodoviário) daquele país, representaram mais um passo na melhoria da fiscalização na adjudicação de contratos pelo Estado.

Figure 18: Transportes – Três principais razões para os projectos ultrapassarem os custos orçamentados

Q: Quais são as três principais razões que considera terem influência nas variações de custos? (As três razões mais importantes resumidamente)



Base: 37 respondentes que operam no sector dos transportes
Fonte: Análise PwC

O impacto associado ao congestionamento do tráfego rodoviário na economia está a tornar-se numa fonte de preocupação crescente em muitas das principais cidades da África subsariana. O aumento do tempo na cadeia logística está relacionado com o agravamento do custo dos bens. Este aumento do congestionamento é responsável pela perda de tempo pelos trabalhadores, a redução da qualidade do ar, com efeitos para a saúde e ambiente, e pela deterioração da qualidade da infra-estrutura rodoviária em virtude do maior volume de utilização. Todos estes factores podem afectar, directa ou indirectamente, o crescimento e o desenvolvimento económico.

A China desempenha um papel importante no financiamento das infra-estruturas em África.

Os países estão à procura de meios mais eficientes para transportar as suas populações.

Os países da região estão à procura de formas mais eficientes para transportar as suas populações, através da construção de sistemas de *Bus Rapid Transport Systems* (Serviço Rápido de Autocarro - BRTs), *Light Rail Transits* (Metro de Superfície - LRTs), metropolitanos, etc. Na Nigéria, a Autoridade para os Transportes da Área Metropolitana de Lagos está a construir uma linha de LRT de alta capacidade entre Okokomaiko, Iddo e Marina, que ficará separada do tráfego de veículos ligeiros, de modo a descongestionar as estradas e melhorar o fluxo de passageiros suburbanos. Na Nigéria, a Autoridade para os Transportes da Área Metropolitana de Lagos está a construir uma linha de LRT de alta capacidade entre Okokomaiko, Iddo e Marina, que ficará separada do tráfego de veículos ligeiros, de modo a descongestionar as estradas e melhorar o fluxo de passageiros suburbanos.

Os participantes no nosso estudo afirmaram que a administração central não é capaz de edificar as infra-estruturas sem recorrer ao sector privado. De facto, cerca de metade dos respondentes do sector dos transportes afirmou que esperava um crescimento no recurso a PPPs nos projectos de investimento realizados em África. Alguns países celebraram já PPPs como forma de obter financiamento. O projecto do Aeroporto de Tamale, no Gana, encontra-se em fase de execução através de uma PPP, e o Quénia está a preparar uma PPP com vista ao desenvolvimento do Porto de Mombaça. O Uganda prevê usar o mesmo modelo para gerir o sistema de gestão de águas de Kampala.

Um exemplo do impacto do financiamento em projectos de infra-estruturas é o troço de Lamu do projecto LAPSSET que arrancou em Março de 2012, mas que ficou suspenso depois de se deparar com problemas de financiamento. Em Abril de 2013, um consórcio de empresas liderado pela *China Communications Construction Company* (CCCC) ganhou um contrato no valor de 484 milhões de dólares americanos para a construção dos três primeiros molhes do Porto de Lamu, mas a subsequente falta de fundos levou a uma nova suspensão do projecto.

A China desempenha um papel importante no financiamento de infra-estruturas do sector dos transportes na África subsariana. O seu envolvimento na região vai desde o financiamento do projecto até à construção directa do mesmo. O principal enfoque deste país está contudo na ferrovia, onde a sua acção é geralmente mais visível no apoio prestado no acesso aos recursos mineiros de África. Os aeroportos, as estradas e os portos também sido alvo do investimento chinês.

Na África Oriental, a China Merchants Holdings (International) Co Ltd assinou um acordo-quadro com as autoridades da Tanzânia para desenvolver um novo porto na cidade Bagamoyo, avaliado em aproximadamente 10 mil milhões de dólares americanos. Em Março de 2013, a China comprometeu-se a disponibilizar assistência financeira à Transnet (a maior empresa de transporte integrado de carga da África do Sul) no valor 5 mil milhões de dólares americanos, sob a forma de empréstimo com prazo indeterminado, para o programa de melhoria da infra-estrutura ferroviária desta.

As empresas chinesas estão igualmente a deixar a sua marca na África Ocidental, onde o contrato de ligação ferroviária entre Lagos-Ibadan, avaliado em 1,49 mil milhões de dólares americanos, foi adjudicado à China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC). Já o projecto do porto de águas profundas de Olokola ficará a cargo da China Ocean Shipping Group. Entretanto, a China Harbour Engineering também viu ser-lhe atribuído um contrato no valor de 150 milhões de dólares americanos pela Autoridade Portuária do Gana, que visa a execução do projecto de desenvolvimento da infra-estrutura do porto de Takoradi.

O mais impressionante é a abordagem adoptada pelas empresas mineiras e de petróleo e gás, que face a inexistência da maioria da infra-estrutura necessária, optaram por uma estratégia que aposta na construção das suas próprias infra-estruturas, ficando igualmente responsáveis por obter o seu próprio financiamento. No mais recente estudo "Oil & Gas Review" da PwC, lançado em 2014, os respondentes indicaram que as organizações que gerem irão recorrer, principalmente, aos seus próprios fluxos de caixa para financiar a sua actividade.

A emissão de obrigações e de dívida soberana constituem meios alternativos de obter financiamento. Em Setembro de 2012, a Zâmbia fez a sua entrada inaugural no mercado internacional de capitais, tendo angariado 750 milhões de dólares americanos através da emissão de obrigações. As receitas obtidas com a operação foram distribuídas entre os vários sectores das infra-estruturas, prevendo-se que os transportes venham a receber 430 milhões de dólares americanos. Recentemente, a *World Bank's Multilateral Investment Guarantee Agency* (Agência para a Garantia de Investimento Multilateral -MIGA), começou a disponibilizar garantias de risco político a entidades financiadoras de dívida como forma de encorajar o investimento.



A integração dos planos de uma rede de transporte num plano director de desenvolvimento urbano mais abrangente é essencial para garantir a existência de uma evolução eficaz e sustentável da movimentação de pessoas e bens para dentro e fora das localidades, cidades e regiões.

“O Estado não tem capacidade para executar mega projectos, pelo que se torna necessária a participação de capital privado.”

Participante neste estudo
Sector dos transportes
África Ocidental

Um sistema de transportes eficiente é essencial para fazer crescer uma economia sólida, da mesma forma que uma infra-estrutura de transporte robusta é indispensável para dispor de um sector de transportes que funcione adequadamente. A integração dos planos de uma rede de transporte num plano director de desenvolvimento urbano mais abrangente é essencial para garantir a existência de uma evolução eficaz e sustentável da movimentação de pessoas e bens para dentro e fora das localidades, cidades e regiões. As necessidades substanciais de manutenção e reabilitação do sector são uma realidade visível em toda a África subsariana.

Simultaneamente, não se podem descuidar os enquadramentos e reformas regulamentares necessários para facilitar uma actividade transfronteiriça de maior qualidade. As políticas de desalfandegamento e os procedimentos aduaneiros demorados e excessivamente burocráticos, as autorizações de importação e regulamentos de licença de exportação demasiado restritivos, bem como os acordos comerciais inconsistentes, são factores que agravam o custo das mercadorias e que tornam o continente menos competitivo. A região só conseguirá tirar o máximo partido do seu potencial através de reformas ao nível quer regulamentar, quer das infra-estruturas físicas.



Petróleo e gás

Oleodutos na África subsariana

Com as novas jazidas que estão a ser descobertas em muitas partes do continente Africano, e que se tornam assim promissoras, a região continua a revelar-se atraente para os investidores que querem fazer parte dos próximos desafios da actividade do petróleo e do gás.

A quota de África na produção global de petróleo decresceu ligeiramente em relação ao ano passado, após a redução de 12 para 10% do total mundial. Contudo, calcula-se que as reservas de petróleo comprovadas e ainda por explorar do continente, representem cerca de 8% do total global – reservas estas que continuam a aumentar com cada nova descoberta. Só em 2013, África foi responsável por seis das 10 maiores jazidas (em dimensão) descobertas em todo o mundo.

Os novos *players* deste sector incluem Moçambique, a Tanzânia, o Quénia e o Uganda, existindo agora um interesse renovado nos hidrocarbonetos da região graças às melhorias introduzidas no ambiente regulamentar da África Oriental. Esta região, e mais especificamente Moçambique, está prestes a tornar-se um dos maiores exportadores mundiais de GNL (Gás Natural Liquefeito), sendo este país apenas superado pelo Qatar e pela Austrália. Esta mudança irá colocar a África Oriental no mapa global do GNL.

A África subsariana dispõe de uma abundância de recursos naturais, a maioria dos quais permanece por explorar devido à falta de infra-estruturas que permitam aceder, processar e transportar os mesmos.

“As jazidas [de gás] descobertas na Tanzânia e em Moçambique são significativas, mas o seu futuro será ditado pela economia de mercado. Serão necessários investimentos em massa nestas infra-estruturas, para além dos milhares de milhões de dólares de capital para project finance que deverão ser angariados nos mercados internacionais e que servirão para o respectivo financiamento.”

Alex Vines

“Africa’s Expanding Energy Landscape”

“The CBC Africa Infrastructure Investment Report 2013”



Evidentemente que a despesa em infra-estruturas será um factor crucial para conseguir capitalizar estes recursos. A título de exemplo, serão necessários avultados investimentos de capital para financiar a infra-estrutura necessária à exploração de gás natural em Moçambique e na Tanzânia. A manter-se o actual fraco ritmo de investimento e desenvolvimento, a vantagem de que estes países dispõem em relação

à África Ocidental, Austrália e outros produtores de gás natural, em termos de preço e localização, por exemplo, pode desvanecer-se. Na América do Norte estão actualmente em curso importantes desenvolvimentos de GNL e gás, o que significa que o tempo de chegada ao mercado será fundamental, já que no curto a médio prazo estaremos perante uma situação de excesso de oferta no mercado de GNL.

Prevê-se que entre 2014 e 2025 a despesa em infra-estruturas de extracção de petróleo e gás natural na África subsariana cresça a uma taxa média na ordem dos 7.1% ao ano, o que resultará num investimento total de 8 mil milhões de dólares ao longo desse período. O principal desafio, contudo, residirá na capacidade das economias em se financiarem e executarem estes projectos, dada a sua dimensão relativamente ao seu PIB doméstico.

Mais de metade dos respondentes da indústria do petróleo e gás afirmou que no curto prazo pretendiam aumentar em mais de 25% a sua despesa em projectos de investimento nos próximos 12 meses. Os restantes revelaram que iriam aumentar a sua despesa, ainda que numa percentagem inferior. Cerca de metade dos respondentes do sector declarou que a sua despesa em projectos de investimento no ano fiscal de 2012 se situou entre os 100 milhões e os 500 milhões de dólares americanos.

A Nigéria é o principal exportador de petróleo de África, e detém igualmente as maiores reservas de gás natural do continente, cabendo a Angola o segundo lugar na produção petrolífera do continente.

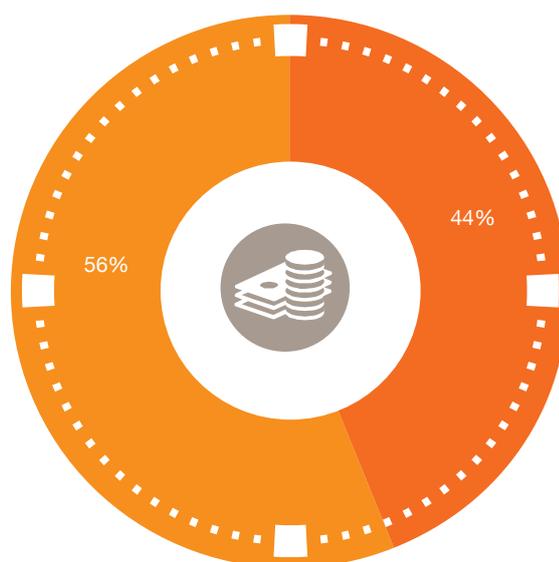
África está igualmente a exportar crude e reimportar produtos refinados, devido à falta de infra-estruturas, especialmente refinarias. O continente está a desperdiçar os lucros e benefícios locais, divisas, bem como a oportunidade de melhorar as competências das populações.

A insuficiência de oleodutos faz com que, depois de extraída, seja transportada para exportação e uso doméstico matéria-prima de petróleo e gás de baixa qualidade. A segurança dos oleodutos representa uma dificuldade adicional para o funcionamento do sector. Os danos provocados nos oleodutos e os ataques às infra-estruturas de petróleo, levados a cabo por grupos radicais locais, provocaram interrupções no fornecimento de petróleo e gás na Nigéria. O roubo de petróleo, uma actividade conhecida por “bunkering” ou abastecimento ilegal, é geralmente causadora de poluição e perdas na produção. Em 2013, os casos de vandalismo nos oleodutos da Nigéria aumentaram para 3.505, o que representou uma perda de produtos petrolíferos estimada em 12 mil milhões de dólares americanos e perdas de crude na mesma ordem de valores.

46% dos respondentes do sector declararam que a sua despesa em projectos de investimento, no ano fiscal de 2012, se situou entre os 100 milhões e 500 milhões de dólares americanos.

Figure 19: Petróleo e gás – Perspectiva de gastos com projectos

Q: Qual a sua perspectiva, em termos de gastos/financiamento do seu projecto de investimento, nos próximos 12 meses?



- Aumento significativo (>25%)
- Aumento marginal (<=25%)
- Gastos iguais ao ano financeiro anterior
- Decréscimo marginal (<=25%)
- Decréscimo significativo (>25%)

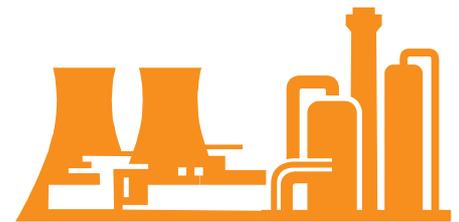
Base: 26 respondentes que operam no sector do petróleo e gás natural
 Fonte: Análise PwC

Os benefícios retirados das reservas de gás da região corporizam-se, não só através das receitas de exportação, mas também na utilização de uma parcela destas reservas na geração de electricidade, recorrendo a centrais “alimentadas” a gás. As recentes descobertas de gás dinamizaram a construção de centrais eléctricas “alimentadas” a gás como forma de complementar o sector energético, onde se regista uma necessidade extrema de geração adicional de electricidade. A introdução de mais centrais eléctricas “alimentadas” a gás, bem como o aproveitamento de fontes geotérmicas, permitirão ao sector da energia diversificar a geração de electricidade e afastar-se da sua total dependência dos hidrocarbonetos para produção de energia, numa região que dispõe de vastos recursos hidrológicos.

A execução dos projectos de infra-estruturas não está contudo isenta de desafios. Metade dos respondentes do sector do petróleo e gás declarou que, durante os últimos 12 meses, os projectos de investimento sofreram atrasos superiores a seis meses e derrapagens orçamentais na ordem dos 10 a 50%.

Os nossos respondentes afirmaram que os maiores desafios sentidos nos seus projectos de investimento se relacionam com riscos políticos e interferência governamental, acesso a financiamento e o ambiente regulamentar e de política prevalente no sector. Outros potenciais desafios incluem situações de fraude, corrupção, roubo e escassez de pessoal qualificado.

Nos casos específicos de atraso na execução e alteração do custo inicialmente previsto, estes ficaram a dever-se a problemas internos, como planeamento e gestão de projectos deficiente, *governance* ineficaz e problemas de aprovisionamento de ordem interna. Para estes desvios contribuíram igualmente outras circunstâncias, como factores económicos, o processo decisório do cliente e a celebração de acordos comerciais.



“A Nigéria é o centro mais rico em recursos do sector petrolífero, mas a incerteza regulamentar, a actividade dos grupos radicais e os roubos de petróleo no Delta do Níger tornaram-se obstáculos ao investimento e à produção, de tal forma que, o mais tardar até ao início da próxima década, Angola deverá superar a Nigéria como maior produtor de crude da região.”

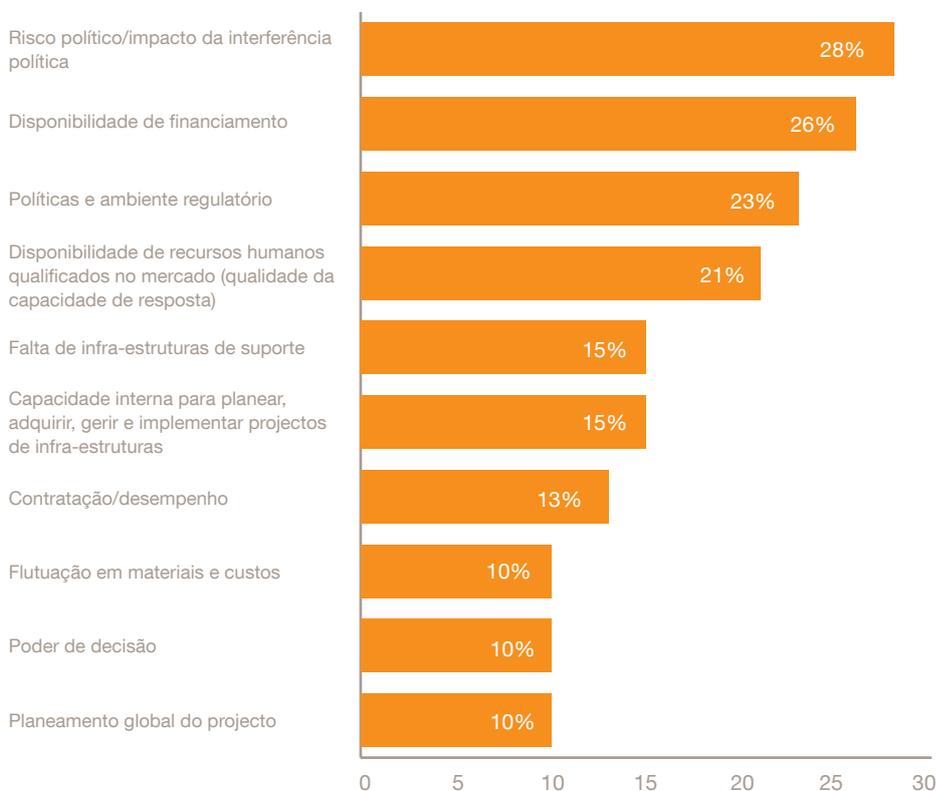
“Africa Energy Outlook, 2014”
Agência Internacional de Energia

A grave escassez de trabalhadores qualificados, que se vive em África, na área do petróleo e gás representa um sério obstáculo para a indústria. As administrações estão a implementar regulamentos e políticas de localização mais rigorosos, que exigem que os operadores do sector contratem empresas locais e empreguem pessoal local. Contudo, a falta de qualificações a nível local, pode significar um aumento do custo da mão-de-obra para estas empresas, já que se vêem obrigadas a contratar mais pessoal, nomeadamente de origem estrangeira, como parte do processo de aquisição e transferência de competências.

Os problemas ao nível regulamentar e das políticas, como a incerteza e os atrasos na aprovação de leis, estão a afectar o crescimento do sector do petróleo e gás. Na Nigéria, por exemplo, os desafios políticos e legais que envolvem a *Petroleum Industry Bill* (Lei da Indústria Petrolífera) vieram aumentar a incerteza sentida entre os investidores, no que se refere ao ambiente fiscal e legal em que terão de operar no futuro. Segundo as estimativas daquele país, a espera pelo novo enquadramento regulamentar fez com que, entre 2010 e 2013, fossem adiadas decisões de investimento com um valor aproximado de 28 mil milhões de dólares americanos.

Figure 20: Petróleo e gás – Três principais desafios internos

Q: Actualmente, quais são os três principais desafios internos dos projectos de investimento em que se encontra envolvido? (Sumário dos três principais desafios)



Base: 26 respondentes a operar no sector do petróleo e gás natural
 Fonte: Análise PwC

“Mais e melhor transparência e melhor governança na gestão dos sectores do petróleo e do gás reduzem os riscos a que os investidores estão sujeitos, tornando mais competitivos os desenvolvimentos desta indústria em África, se comparados com a produção em outros sectores.”

“Africa Energy Outlook, 2014”
 Agência Internacional de Energia

“África, apesar de estar gradualmente a adquirir uma maior capacidade de financiamento a nível interno, continua a necessitar de apoio financeiro externo para concretizar os principais projectos de infra-estruturas.”

Participante neste estudo
 Sector da energia
 África Ocidental

São várias as fontes de financiamento utilizadas no desenvolvimento e exploração de petróleo e gás. Perante a inexistência de grande parte da infra-estrutura, as empresas que operam nos sectores do petróleo, gás e extracção mineira estão a adoptar uma abordagem interventiva, construindo as suas próprias infra-estruturas e obtendo o financiamento que necessitam. Conforme referido no “Africa Oil & Gas Review”, estudo publicado pela PwC em 2014, a mudança mais significativa reside no facto de actualmente as empresas recorrerem mais ao seu próprio cash flow (proveniente das suas operações locais ou globais) para se financiarem.

Cerca de metade dos nossos respondentes identificou as PPPs como modelo preferencial de obtenção de financiamento para os seus projectos futuros, ao passo que a outra metade continua a preferir os modelos tradicionais para a obtenção de financiamento.

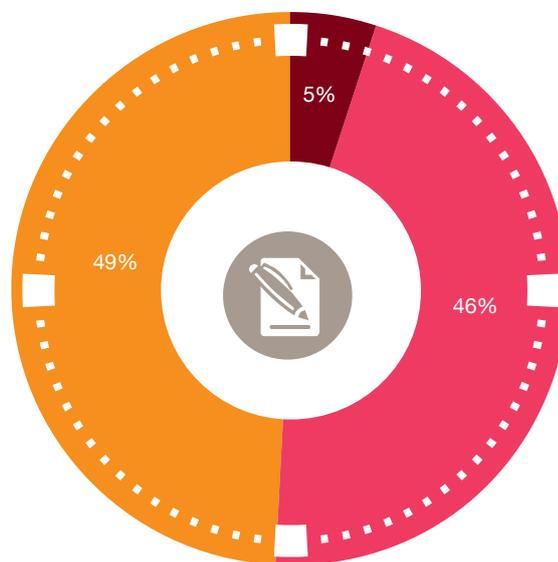
O financiamento dos projectos de petróleo e gás através de PPPs têm-se restringido às relações entre as NOCs (ou seja, as companhias petrolíferas nacionais) e aos *players* não tradicionais do sector (por exemplo, as empresas comerciais de petróleo e gás), que estão dispostos a investir na indústria da pós-extracção, isto é, o retalho, a comercialização e a refinação. Na última década, as NOCs assumiram participações importantes nos sectores mais a jusante, à medida que muitas das companhias petrolíferas internacionais iniciaram processos de alienação – fruto das reduzidas margens de lucro.

A China está igualmente a conceder financiamento essencial a projectos de infra-estruturas no sector. Destacamos a actividade em Angola, onde está a ser desenvolvida infra-estrutura suportada por investimento chinês, como parte de um acordo comercial que envolve a construção de infra-estruturas em troca de petróleo.

Na República Democrática do Congo foi assinado um contrato entre duas construtoras chinesas e a empresa estatal de cobre, cujo valor ultrapassa o orçamento do estado daquele país. A África subsariana dispõe de vastos recursos naturais, a maioria dos quais permanece por explorar devido à falta de infra-estruturas que permitam aceder, processar e transportar os mesmos. Com a construção das infra-estruturas necessárias para dar suporte à actividade do petróleo e do gás, este sector assistirá a um aumento da sua capacidade para fazer face ao aumento da procura pelos consumidores.

Figure 21: Petróleo e gás – Tipos de financiamento

Q: Entre os seguintes modelos de contratação, quais acredita que serão usados com maior frequência na implementação dos seus projectos de investimento?



- Contratação tradicional
- PPPs
- Usufruto/ privatização

Base: 26 respondentes a operar no sector do petróleo e gás natural
 Fonte: Análise PwC



Energia

A geração e o transporte de energia de forma estável, adequada e económica são amplamente reconhecidos como factores essenciais para o desenvolvimento económico, bem sucedido, da região subsariana. Ainda assim, o sector energético continua a ser um dos maiores desafios, em termos de infra-estruturas, para a África subsariana. O acesso limitado a este recurso e as faltas frequentes de energia constituem um problema transversal a toda a região. Nos países mais afectados, estima-se que os custos económicos provocados pela falta de electricidade cheguem, em alguns casos, a atingir os 5% do PIB.

A capacidade total de geração de energia dos 48 países que compõem a África subsariana ronda os 80 GW (Gigawatts): ou seja, um valor que é praticamente equivalente à capacidade instalada de Espanha. E mais de 50% desta capacidade encontra-se na África do Sul. O acesso à energia não é igual em todos os países da região. Em média, a electricidade é um bem a que menos de 30% das populações residentes nesta área tem acesso, comparado com os mais de 50% e 90% no Sul e no Leste da Ásia, respectivamente.

Na maioria dos casos, o fornecimento de electricidade é pouco fiável, já que as envelhecidas infra-estruturas de geração e transporte não conseguem acompanhar a crescente procura deste bem. Consequentemente, a região tem assistido a um aumento no recurso à auto-geração e a soluções temporárias. Actualmente, estima-se que os geradores (de emergência) sejam responsáveis por 750 MW (megawatts) da capacidade da região. Este é um cenário que não deixa de ser surpreendente, tendo em conta a abundante disponibilidade de fontes de energia sob a forma de carvão, petróleo, gás, geração hídrica e potencial geotérmico, que continuam a ser fontes sub-exploradas em resultado do reduzido investimento, falta de capacidade institucional e enquadramentos regulamentares pautados pela incerteza.

“Muitos governos estão agora a intensificar os seus esforços para superar as diversas barreiras políticas e regulamentares que estão a retrair o investimento no fornecimento doméstico de energia. Contudo, infra-estruturas energéticas inadequadas poderão funcionar como um travão à melhoria urgente dos padrões de vida.”

“Africa Energy Outlook, 2014”
Agência Internacional da Energia

É necessário um amplo investimento na geração e distribuição de electricidade para que a região consiga concretizar o seu potencial económico. As várias administrações centrais da África subsariana reconheceram que a escassez energética está a afectar o crescimento económico da região, estando assim, gradualmente, a tomar mais medidas destinadas a apoiar o sector. A despesa com a produção e distribuição de electricidade na região deverá mais do que triplicar entre 2012 e 2015, representando um crescimento de 15 mil milhões para 55 mil milhões de dólares americanos, uma medida apoiada por vários estados não africanos. A iniciativa “Power Africa”, de origem americana, lançada pelo Presidente Obama, prevê a disponibilização de 7 mil milhões de dólares americanos para financiar África ao longo de cinco anos. Outros países como a China, e mais recentemente a Índia e o Japão, estão também a disponibilizar fundos para o financiamento.

Apesar das previsões de aumento do investimento no sector energético abrangerem toda a região, a maior parte desta despesa continuará a ser feita na África do Sul e na Nigéria.

O Plano de Desenvolvimento Nacional da África do Sul classificou a geração energética como factor de alta prioridade, tendo previsto para o período entre 2014 e 2025 um aumento da despesa a uma taxa média anual superior a 20%, num esforço que totalizará mais de 120 mil milhões de dólares americanos.

É necessário um amplo investimento na geração e distribuição de electricidade para que a região consiga concretizar o seu potencial económico.

Nos anos mais recentes, a África do Sul virou a sua atenção para a energia renovável como forma rápida de produção de electricidade e alternativa à sua dependência do carvão. O *Renewable Energy Independent Power Producer Programme* (Programa de Produção de Electricidade a partir de fontes Independentes de Energia Renovável - REIPPP), que mereceu reconhecimento a nível mundial, já injectou neste sector valores superiores a 14 mil milhões de dólares americanos, através de um processo concorrencial que fez baixar rapidamente o custo da electricidade produzida em centrais eólicas e fontes solares foto-voltaicas.

Angola está a procurar aumentar até ao ano 2025 a sua capacidade de produção de electricidade, dos actuais 1.800 MW para os 9.000 MW, através da construção de 15 novas centrais eléctricas.

Em 2025, a despesa com a produção e distribuição de electricidade na África subsariana deverá atingir os 25 mil milhões de dólares americanos.

Na Nigéria, a despesa no sector da electricidade deverá aumentar a uma taxa média anual superior a 10%, sustentada pelo sólido crescimento das receitas do Estado obtidas com a exploração petrolífera. Espera-se que a despesa na geração e transporte de electricidade ultrapasse os 180 mil milhões de dólares americanos por ano, durante a próxima década, em virtude do ambicioso processo de privatização e reforma.

Na África Ocidental encontram-se, previstos ou em execução, diversos projectos, do sector energético, que ajudarão a colmatar lacunas e a responder à crescente procura.

A título de exemplo, Angola está a procurar aumentar até ao ano 2025 a sua capacidade de produção de electricidade, dos actuais 1.800 MW para os 9.000 MW, através da construção de 15 novas centrais eléctricas. No Gabão, o governo está empenhado em desenvolver a sua capacidade não hídrica como forma de melhorar a fiabilidade do fornecimento.

O Gana tem prevista a ampliação da sua capacidade térmica, através do investimento em centrais alimentadas a gás, apesar das recentes interrupções do abastecimento feito através do Gasoduto da África Ocidental e dos atrasos na produção de gás sentidos no campo Jubilee, situado em águas profundas naquele país.

Na África Oriental, o BMI estima que actualmente estejam previstas ou já em fase de construção centrais eléctricas no valor de 17 mil milhões de dólares americanos, cuja capacidade combinada deverá ser superior a 7 GW. O Grande Vale do Rift na África Ocidental dispõe de um potencial para gerar 7.000 MW de energia eléctrica geotérmica. Actualmente, foram já explorados no Quénia aproximadamente 400 MW, ao passo que a Etiópia prossegue com a ampliação da sua capacidade de geração desta mesma fonte.

“A Eskom é uma companhia de electricidade estatal, que opera em regime de monopólio. Esta empresa gera cerca de 95% da electricidade consumida em toda a África do Sul. A Eskom é responsável pelo fornecimento de toda a electricidade consumida não só na África do Sul, como também em alguns dos seus países vizinhos. Segundo dados da empresa, 45% de toda a electricidade consumida na África Austral é gerada pela Eskom. Países como o Botsuana, a Namíbia e Moçambique dependem das importações da Eskom para satisfazer as suas necessidades a nível de electricidade. O carvão continua a ser a fonte predominante de geração de electricidade, sendo responsável por 90% da oferta. As outras fontes incluem a energia nuclear e hídrica, com um crescente desenvolvimento ao nível da energia solar e eólica.”

*Business Monitor International (BMI)
“South Africa Infrastructure Report”, Q1 2014*

Uma das prioridades regionais passa pela diversificação, no sentido de reduzir a dependência de uma única fonte de energia, já que tanto o Quênia como a Tanzânia têm sido afectados pela falta de electricidade devido à sua dependência excessiva da energia hídrica. A grande seca que se registou em meados da última década causou perdas económicas substanciais, que no caso da Tanzânia chegaram a atingir os 4% do PIB, tendo ambos os países sido obrigados a gastar somas avultadas na importação de *fuel* para suprir as necessidades na oferta.

O Quênia está a investir em mais capacidade de produção de gás, carvão e fontes geotérmicas, bem como nos excepcionais recursos eólicos presentes a Norte do Vale do Rift. A Tanzânia está a procurar ampliar o seu sistema de electricidade através de investimentos em centrais alimentadas a gás, centrais hídricas e outras fontes de energia renovável, apoiados por um programa de reforma do sector. No Uganda, a empresa China International Water and Electric (CWE) deu início à construção de uma central hidroeléctrica com 183 MW, no âmbito de um acordo bilateral assinado pelo Uganda e a China em Julho de 2013.

Não obstante os desafios sentidos por este sector, os resultados do nosso estudo permitem algum optimismo. Cerca de 43% dos respondentes do sector da electricidade declararam ter previsto um aumento superior a 25% dos seus gastos em projectos de investimento nos próximos 12 meses.

Outros 47% afirmaram que a sua despesa iria crescer marginalmente, tendo os restantes 10% referido que a sua despesa iria manter-se igual ou mesmo decrescer. Mais de 40% dos respondentes do sector afirmaram que a sua despesa em projectos de investimento, no ano fiscal de 2012, se situou entre os 100 milhões e os 500 milhões de dólares americanos, enquanto 31% admitiram ter estado envolvidos em mais de 20 projectos nos últimos 12 meses.

Ainda assim, continuam a existir barreiras, tendo um número significativo de respondentes no sector da electricidade afirmado que os seus projectos enfrentaram contrariedades no último ano. A ter em conta também que 42% dos participantes neste estudo admitiram ter sofrido atrasos superiores a seis meses, enquanto 44% afirmou que os atrasos sofridos variaram entre um e seis meses.



Quando questionados sobre qual a origem destes atrasos, os participantes apontaram principalmente problemas internos, como trabalhos de pré-engenharia inadequados, questões internas de aprovisionamento, planeamento de recursos deficiente e má gestão de projectos, para além de problemas de financiamento, desde limitações no acesso a capitais a atrasos na disponibilização de fundos.

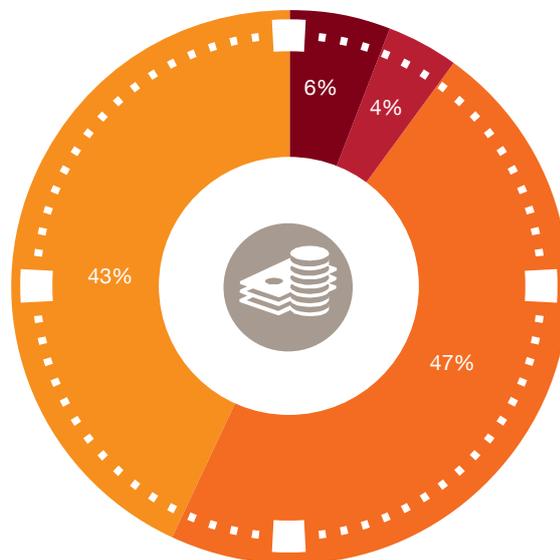
Quase 40% dos respondentes declaram ter sofrido derrapagens orçamentais entre os 10 e os 50%, enquanto que aproximadamente um terço apontou a existência de variações no custo inferiores a 10%. Apenas 22% indicaram ter cumprido ou mesmo ficado abaixo do orçamento.

Os respondentes identificaram como causas mais habituais para os desvios orçamentais os problemas da gestão do projecto, seguido de factores económicos, como a inflação, flutuações das divisas, controlos cambiais, atrasos na obtenção de aprovações governamentais, tomada de decisões por parte dos clientes ou a celebração de acordos comerciais.

31% dos respondentes do sector da electricidade admitiram ter estado envolvido em mais de 20 projectos nos últimos 12 meses.

Figure 22: Energia – Perspectiva de gastos com projectos

Q: Qual a sua perspectiva, em termos de gastos/financiamento do seu projecto de investimento, nos próximos 12 meses?



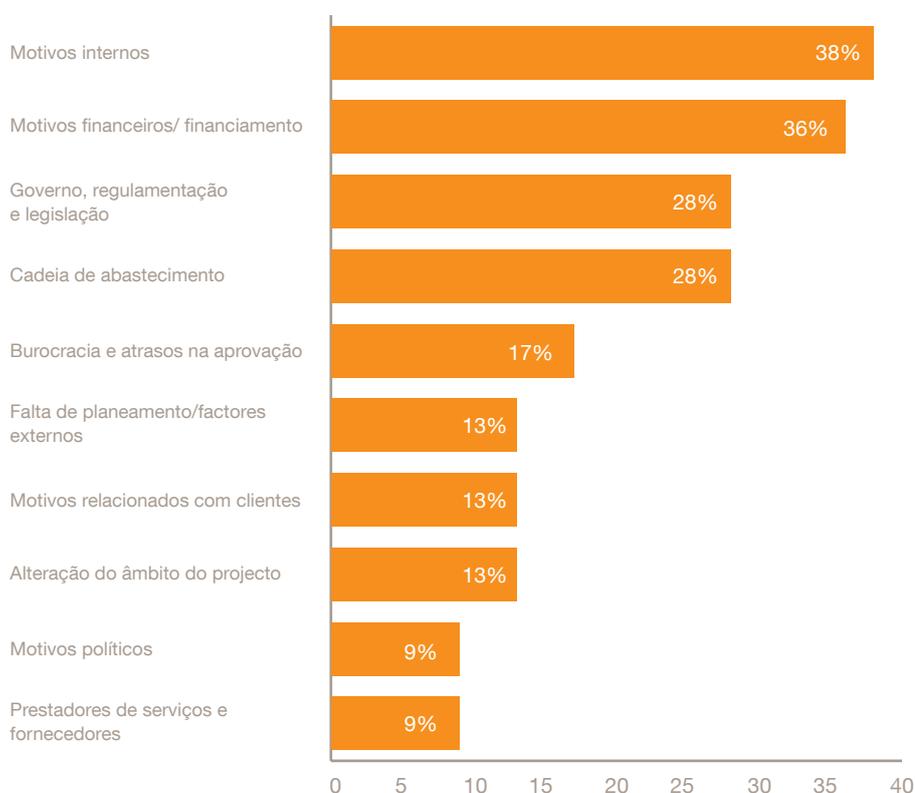
- Aumento significativo (>25%)
- Aumento marginal (<=25%)
- Gastos iguais ao ano financeiro anterior
- Decréscimo significativo (>25%)

Base: 47 respondentes a operar no sector energético
 Fonte: Análise PwC



Figure 23: Energia – Principais razões para os atrasos nos projectos

Q: Quais foram as três principais razões para a existência de atrasos na conclusão de projectos nos últimos 12 meses? (Sumário das três principais razões)



Base: 47 respondentes a operar no sector energético
Fonte: Análise PwC

Os respondentes do sector da electricidade apontaram como maiores desafios para os seus projectos de investimento os riscos políticos ou as interferências governamentais, os processos e políticas regulamentares e a disponibilidade de financiamento. A capacidade interna para planear e gerir projectos também foi identificada como obstáculo. Os respondentes afirmaram repetidamente que o Estado não tem capacidade para responder ao aumento da procura verificada nas infra-estruturas de electricidade, cabendo aos investidores privados preencher essa lacuna.

Quando questionados sobre quais seriam as três principais áreas de enfoque e melhoria imediata para os 12 meses seguintes, os participantes do sector da electricidade definiram como prioridades a programação e exequibilidade dos projectos (previsão da data de conclusão e a fiabilidade dos dados de programação), seguidas da melhoria no desempenho da execução dos projectos de investimento.

Derrapagens orçamentais sofridas pelos respondentes nos últimos 12 meses

39% dos respondentes do sector da electricidade foram afectados por derrapagens orçamentais na ordem dos 10 a 50%

32% dos respondentes do sector da electricidade foram afectados por derrapagens orçamentais inferiores a 10%

20% dos respondentes do sector da electricidade respeitaram os seus orçamentos

De acordo com um relatório conjunto do *World Bank* (Banco Mundial) e do *African Development Bank* (Banco Africano de Desenvolvimento), uma das formas mais eficientes de ampliar a diversidade de meios usados na geração de electricidade poderá passar por um comércio regional que agregue os recursos energéticos primários mais atractivos, existentes nos vários países. Estas entidades calculam que uma estratégia deste género permita uma poupança anual dos custos energéticos na ordem dos 2 mil milhões de dólares americanos.

Ainda de acordo com o referido relatório “é difícil mobilizar os investimentos necessários, uma vez que as empresas de distribuição de electricidade da África subsariana se encontram numa situação financeira muito frágil, com diferenças de receitas agregadas que devem rondar os 8 mil milhões de dólares americanos em cada ano”.

Neste nosso estudo, 44% dos participantes do sector da electricidade são da opinião que as IPPs (*independent power producers*) financiadas pelo sector privado serão o modelo preferencial de financiamento a adoptar no futuro, enquanto que nos casos em que o actual responsável do projecto continua a deter, financiar e explorar o activo, 43% dos respondentes afirmaram que os modelos tradicionais de obtenção de financiamento teriam primazia.

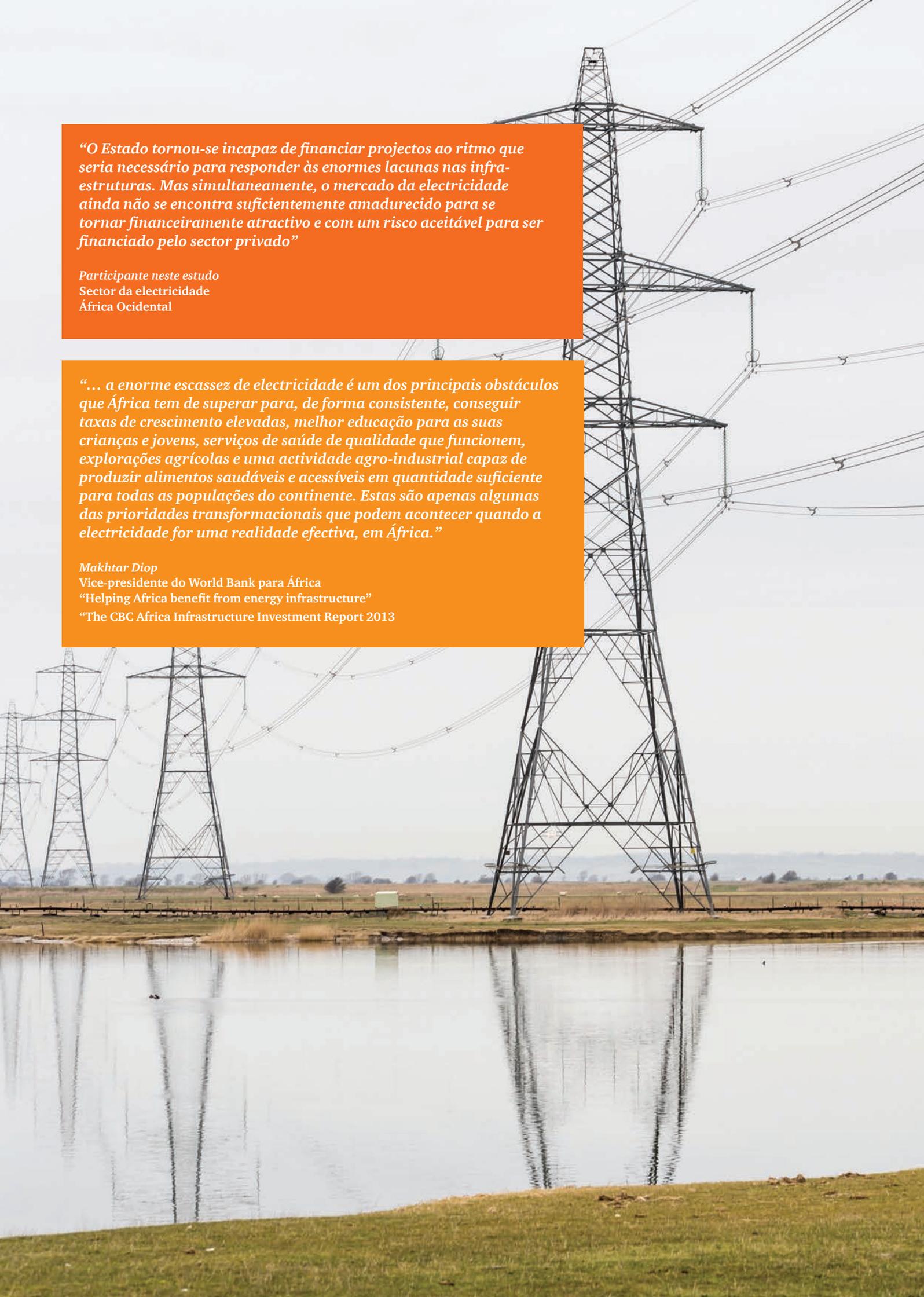
Contudo, é inegável que, dado o elevado número de projectos de infra-estruturas de electricidade previstos para a região, a sua conclusão com sucesso dependerá em grande parte da disponibilidade de um financiamento sustentado e suficiente. Se por um lado a vontade dos investidores em apostar em projectos bem estruturados se mantém em alta, por outro, o tempo gasto com a obtenção do financiamento para o projecto pode ser excessivo; esta demora pode tornar-se uma barreira não só à execução de projectos com sucesso, como também aos objectivos alargados do sector.

Figure 24: Energia – Três principais desafios enfrentados

Q: Actualmente, quais são os três principais desafios internos dos projectos de investimento em que se encontra envolvido? (Sumário dos três principais desafios)



Base: 47 respondentes a operar no sector energético,
Fonte: Análise PwC



“O Estado tornou-se incapaz de financiar projectos ao ritmo que seria necessário para responder às enormes lacunas nas infra-estruturas. Mas simultaneamente, o mercado da electricidade ainda não se encontra suficientemente amadurecido para se tornar financeiramente atractivo e com um risco aceitável para ser financiado pelo sector privado”

Participante neste estudo
Sector da electricidade
África Ocidental

“... a enorme escassez de electricidade é um dos principais obstáculos que África tem de superar para, de forma consistente, conseguir taxas de crescimento elevadas, melhor educação para as suas crianças e jovens, serviços de saúde de qualidade que funcionem, explorações agrícolas e uma actividade agro-industrial capaz de produzir alimentos saudáveis e acessíveis em quantidade suficiente para todas as populações do continente. Estas são apenas algumas das prioridades transformacionais que podem acontecer quando a electricidade for uma realidade efectiva, em África.”

Makhtar Diop
Vice-presidente do World Bank para África
“Helping Africa benefit from energy infrastructure”
“The CBC Africa Infrastructure Investment Report 2013”

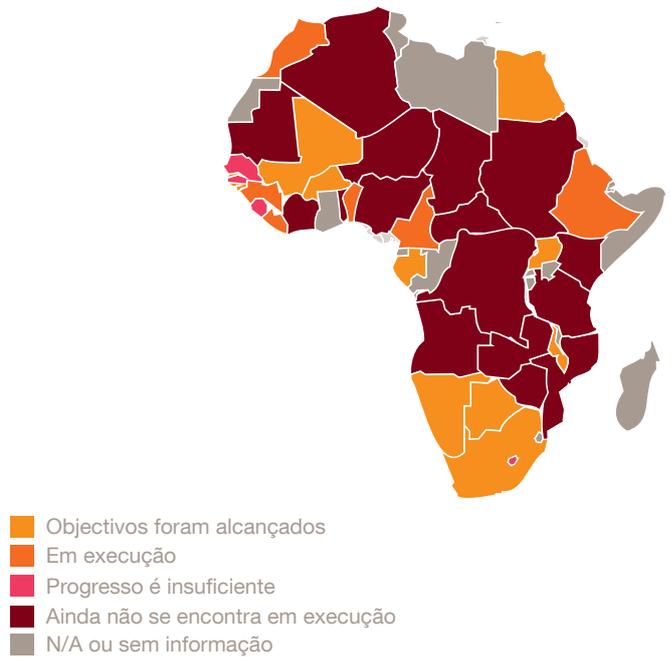


Água

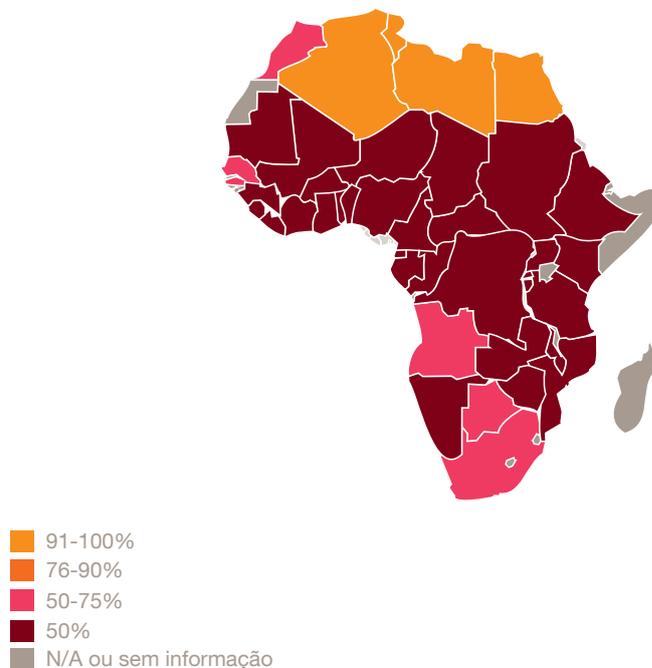
O sector das águas na África subsariana encontra-se debilitado pelo sub-investimento nas suas infra-estruturas. Na prática isto traduz-se em atrasos no serviço, no envelhecimento da infra-estrutura, na vulnerabilidade das opções hidrológicas e na incapacidade para promover a segurança alimentar e funcionar como suporte ao crescimento económico. Se, por um lado, todos estes factores são relevantes, por outro, a principal motivação para o desenvolvimento de infra-estruturas deste sector em muitos países de África é a necessidade de cumprir as *Millennium Development Goals* (Metas de Desenvolvimento do Milénio - MDGs), definidas pelas Nações Unidas, e que pretendem garantir o acesso a água potável e a saneamento básico. Os avanços no cumprimento destas MDGs têm-se revelado lentos. Com os prazos a esgotarem-se, apenas cinco países em todo o continente atingiram estas metas, sendo provável que até 2015 apenas outros 12 o façam.

Em África, mais de 40% dos lares rurais dependem de águas superficiais insalubres.

Abastecimento de água e saneamento em África, 2012



Proporção da população a usar um sistema de saneamento melhorado, 2012



Base: 47 respondentes do sector de energia,
Fonte: Análise PwC

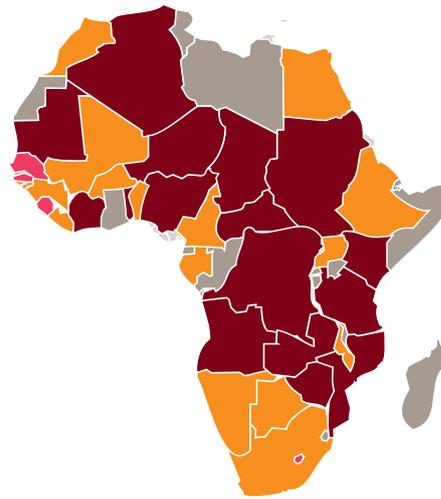
Existem ainda parcelas significativas da população sem acesso a abastecimento de água e saneamento básico digno. Mais de 40% dos lares rurais em África dependem de águas superficiais insalubres. Problemas como falta de financiamento adequado, o crescimento da população e a migração dentro e fora de fronteiras tornam ainda mais difícil o fornecimento destes serviços.

Estima-se que para resolver esta difícil situação serão necessários 50 mil milhões de dólares americanos por ano, durante os próximos 20 anos, que terão de ser complementados por mais 30 mil milhões de dólares americanos por ano, nos 30 anos seguintes. Deste montante, 12 mil milhões de dólares americanos destinam-se a cumprir as metas relacionadas com o acesso a saneamento e água potável.

De acordo com os resultados que obtivemos neste nosso estudo, 40% dos respondentes da indústria das águas afirmaram que pretendem aumentar as suas despesas com projectos de investimento em mais de 25% nos próximos 12 meses, e mais de metade prevê um aumento marginal da sua despesa.

Quase três quartos afirmaram ter gasto no último ano, em investimentos, entre 100 milhões e 500 milhões de dólares americanos. Contudo, com a enorme lacuna financeira existente para resposta aos défices de infra-estrutura do sector, o financiamento continua a ser um factor crítico no desenvolvimento de uma infra-estrutura de águas na região.

Disponibilidade de água em África



- Objectivos foram alcançados
- Em execução
- Progresso é insuficiente
- Ainda não se encontra em execução
- N/A ou sem informação

Fonte: *Internacional Water Management Institute: Global Water Scarcity Map*

Total de investimentos / gestão de respondentes do sector das águas, nos últimos 12 meses.

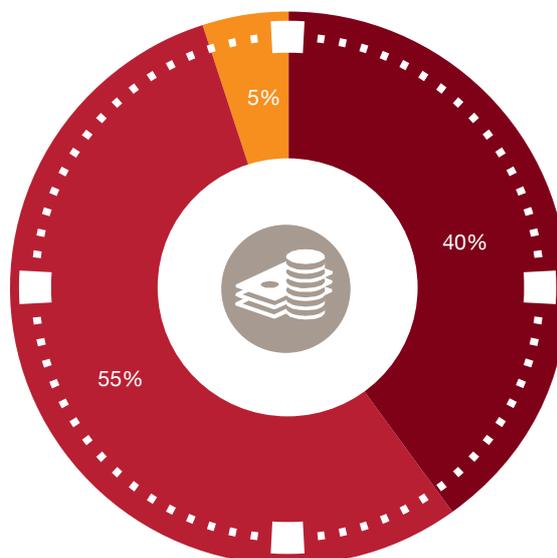


“... os Estados dispõem de meios de financiamento limitados, por isso temos de recorrer aos mercados de capitais”

Participante neste estudo
Sector das águas
África Austral

Figure 25: Água – Perspectiva de gastos com projectos

Q: Qual a sua perspectiva, em termos de gastos/financiamento do seu projecto de investimento, nos próximos 12 meses?



- Aumento significativo (>25%)
- Aumento marginal (<=25%)
- Gastos iguais ao ano financeiro anterior

Base: 20 respondentes a operar no sector das águas,
Fonte: Análise PwC

Devido à escassez de financiamento, muitos países são confrontados com soluções de compromisso que implicam uma aposta na manutenção da infra-estrutura existente ou na extensão da rede às populações carenciadas. Estes compromissos forçam por vezes os países a investirem pouco na manutenção da infra-estrutura existente, o que se traduz num serviço pouco fiável e de má qualidade, e em ineficiências de natureza operacional.

O desenvolvimento de contextos marcados pela adequada gestão de activos, estratégias, planos e análises de risco de carácter global foi considerado como uma das principais prioridades para os respondentes do sector das águas, a par da melhoria do desempenho dos próprios activos utilizados.

Os níveis de desperdício de água, uma consequência das deficientes condições de manutenção da infra-estrutura, são extremamente elevados na maioria das cidades africanas, variando entre os 35 e os 50%. Estima-se que, por ano, as companhias de distribuição de água africanas sofram perdas de cerca de mil milhões de dólares americanos, em consequência da ineficácia das redes de água. Esta perda afecta a viabilidade financeira das instituições e a segurança da própria água.

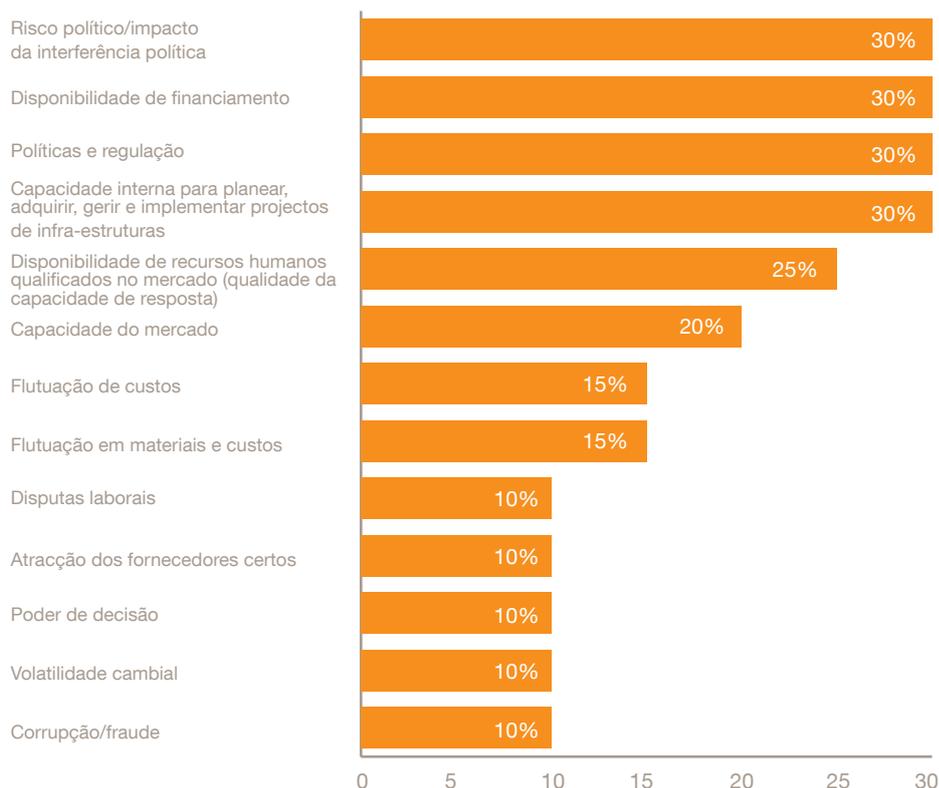
Na maioria dos países, o reforço da regulação económica e do próprio serviço poderá constituir um meio de fomento ao investimento na melhoria e reabilitação da infra-estrutura de águas. As políticas e a regulamentação foram factores destacados pelos respondentes do sector da água como desafios importantes e sentidos nos últimos 12 meses. Outros desafios significativos sentidos pelos participantes incluíram o risco político, a interferência governamental e a disponibilidade de financiamento interna das organizações para planear, aprovisionar, gerir e implementar os projectos de investimento em infra-estruturas foi uma preocupação premente e transversal a todos os sectores e regiões.

A deficiente gestão, os problemas de aprovisionamento internos, *governance* ineficaz e planeamento inadequado contribuíram para os consecutivos atrasos na conclusão dos projectos. Para este cenário contribuíram igualmente problemas relacionados com o financiamento, como a limitação no acesso a capital e os atrasos na disponibilização de fundos.

Relativamente à conclusão dos projectos dentro do orçamento, 44% dos respondentes sentiram desvios inferiores a 10% nos custos face ao orçamento original. Já para 22% dos respondentes, esses desvios situaram-se entre os 10 e os 50%. A deficiente preparação do projecto, o arranque precipitado da construção, a falta de competências adequadas de gestão de projecto e os atrasos nas aprovações governamentais e na tomada de decisões pelos clientes foram identificados como causas primárias com impacto na alteração dos custos e nas derrapagens orçamentais sentidas nos diversos projectos dos respondentes pertencentes ao sector das águas.

Figure 26: Água – Três principais desafios enfrentados

Q: Actualmente, quais são os três principais desafios internos dos projectos de investimento em que se encontra envolvido? (Sumário dos três principais desafios)



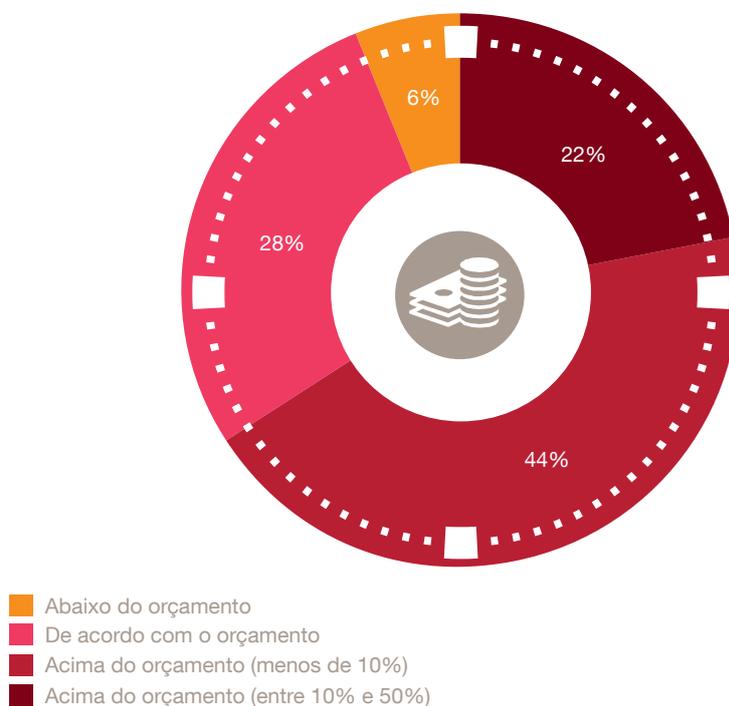
Base: 20 respondentes a operar no sector das águas,
Fonte: Análise PwC

A melhoria do saneamento e a disponibilidade de água potável não são os únicos aspectos a exigir investimento. Muitos países africanos estão a ponderar apostar em culturas de regadio para melhorar a segurança alimentar e impulsionar as exportações e a indústria que se baseia na exploração agrícola. A produção alimentar da região depende quase totalmente da irrigação de sequeiro, cabendo ao regadio um papel muito secundário. Na África Oriental e Ocidental existem oportunidades significativas para expandir o cultivo de regadio. O Quênia, por exemplo, está a ponderar o aumento das suas explorações de regadio em um milhão de hectares. Actualmente, na África subsariana, a área de regadio representa apenas 4% da área total cultivada, comparada com os 37% da Ásia e os 14% da América Latina.

Os acordos transfronteiriços são essenciais para uma gestão mais eficiente das águas na África subsariana, uma vez que muitas das bacias de água atravessam as fronteiras de vários países.

Figure 27: Água – Derrapagens orçamentais e variações nos custos

Q: Nos últimos 12 meses, em média, qual foi a extensão do desvio em gastos efectuados com projectos de investimento, face ao inicialmente previsto?



Base: 20 respondentes a operar no sector das águas,
Fonte: Análise PwC

As políticas, a regulamentação e os acordos sobre a gestão eficaz e sustentável destes recursos são instrumentos essenciais para a utilização rentável da água e para impedir a escalada de tensões entre os países, sobretudo devido aos direitos de utilização deste bem.

Encontram-se actualmente em fase de preparação, diversos planos transnacionais de grande dimensão com vista à gestão deste recurso. É o caso do *Lesotho Highlands Water Project Phase II* (Projecto de Águas das Terras Altas do Lesoto), no âmbito do qual a África do Sul e o Lesoto assinaram um acordo bilateral para o desenvolvimento deste plano. O projecto, avaliado em 1,5 mil milhões de dólares americanos, permitirá um aumento do fornecimento na área de captação do Vaal, responsável pelo abastecimento ao “coração da economia” da província de Gauteng, na África do Sul, isto graças à transferência de mais de

465 milhões de metros cúbicos de água (por ano) do Rio Senqua para o Rio Vaal, como forma de responder à procura de água no longo prazo. Outro exemplo é o desenvolvimento e a implementação de planos directores para a gestão integrada de recursos aquíferos (IWRM) na África Ocidental, aprovados em 2007, orientados para sete países desta região e cujo objectivo é desenvolver roteiros IWRM destinados a construir infra-estruturas de águas sustentáveis em toda a região.

Melhor saneamento e água potável não são os únicos factores de investimento - a agricultura irrigada está a tornar-se num foco crescente.

A água é um elo essencial da cadeia económica “água-energia-alimentação”. À medida que os programas de petróleo, gás e electrificação vão sendo implementados um pouco por todo o continente, assistiremos a uma crescente necessidade de aposta na melhoria das infra-estruturas de águas como forma de apoio a estes desenvolvimentos. Estima-se que actualmente seja explorado apenas 7% do potencial hidroeléctrico disponível em África.

“O Gana reabilitou a sua infra-estrutura, tendo expandido e construído novos elementos para dar resposta à actual procura e ao crescimento da mesma, recorrendo ao financiamento do Estado e de parceiros de desenvolvimento. A procura abrange o abastecimento de água urbano, rural e a pequenas povoações, bem como a infra-estrutura de irrigação e hidroeléctrica. Estes investimentos estão a melhorar o acesso ao abastecimento de água urbano, rural e a pequenas povoações, estando também a melhorar as estruturas de irrigação de mais de 2.400 agricultores rurais. A produção hidroeléctrica também registou melhorias.

Para Moçambique, o desenvolvimento da sua infra-estrutura relacionada com a água tornou-se uma matéria de alta prioridade. O Estado está a financiar projectos de grande dimensão destinados à recolha e armazenamento de águas pluviais, que incluem a construção de reservatórios enterrados na província de Gaza, como forma de minimizar os graves efeitos das secas sentidas naquela que é a região do país com menos pluviosidade. Para além de ter mobilizado fundos para a construção de 20 represas, como forma de minimizar a gravidade das secas, Benim (país da região ocidental da África) realizou progressos notáveis no abastecimento de água potável. Foram construídos diversos furos, poços e sistemas de tubagens destinados ao abastecimento de água rural às pequenas povoações, o que resultou numa melhoria no acesso a água potável nas zonas rurais, tendo evoluído dos 39% em 2004 para os 57% em 2010”.

*“Assessing progress in Africa towards achieving the Millennium Development Goals”
MDG Report, 2013*



O Projecto da Barragem *Grand Ethiopian Renaissance*, na Etiópia, deverá estar concluído em 2017, e para além deste país, beneficiarão também deste projecto o Egipto e o Sudão. O objectivo principal desta barragem é a geração de electricidade, prevendo-se que tenha uma capacidade de geração de 6000 MW, um valor que representa o triplo da actual capacidade daquele país. Para além de servir como ponte sobre o Nilo Azul, o projecto trará outros benefícios, como por exemplo a melhoria da irrigação.

Durante muito tempo, o Egipto deteve a maioria dos direitos sobre o Rio Nilo, dependendo quase na totalidade deste recurso para o seu abastecimento de água. A construção da barragem gerou tensões entre a Etiópia e o Egipto, que quase resultaram num conflito. Com a entrada em funções do novo governo egípcio, existe potencial para a situação evoluir para um nível de mútuo acordo. Para a Etiópia, o maior obstáculo à conclusão deste projecto não reside no conflito nem na resistência, mas sim no financiamento.

O armazenamento é um componente essencial da gestão das águas.

O estudo de Diagnóstico às Águas da região da SADC, sugere que esta zona retém apenas 14% dos recursos renováveis de água, dos quais 10% estão contidos nos lagos de Kariba e Cahora no Rio Zambeze. O que resta deste recurso renovável flui para o mar. A construção de barragens e as tubagens de água associadas exigem um esforço substancial em termos de planeamento prévio, engenharia e financiamento, que deve ser ponderado em função do planeamento das infra-estruturas para o sector das águas, sendo esta uma responsabilidade das organizações e das administrações centrais.

Em 2012, a Organização das Nações Unidas prevê que em 2050 a população total da África subsariana atinja os 2 mil milhões, dos quais 55% serão populações residentes em áreas urbanas (ou seja, 1,1 mil milhões). A crescente industrialização, urbanização e produção agrícola continuará a colocar sob pressão as infra-estruturas de águas e de saneamento urbano.

Simultaneamente, mantém-se a exigência no que respeita à disponibilização de acesso a saneamento e água potável por parte das populações das áreas rurais. As entidades continuarão a tomar medidas para resolver o défice de infra-estruturas, através da reabilitação dos activos físicos e de reformas introduzidas nas políticas e regulamentos a que o sector está sujeito. A resolução dos desafios mais imediatos é essencial. Contudo, é obrigatório olhar para as necessidades de longo prazo e para a sustentabilidade do sector das águas face ao crescimento das populações na África subsariana.

“...o crescente aumento da pressão a que os recursos aquíferos estão sujeitos pode gerar perturbações a nível doméstico, exacerbando as tensões entre os Estados e dando, inclusivamente, origem a conflitos armados.”

Any Freitas

“Water as a stress factor in sub-Saharan Africa”

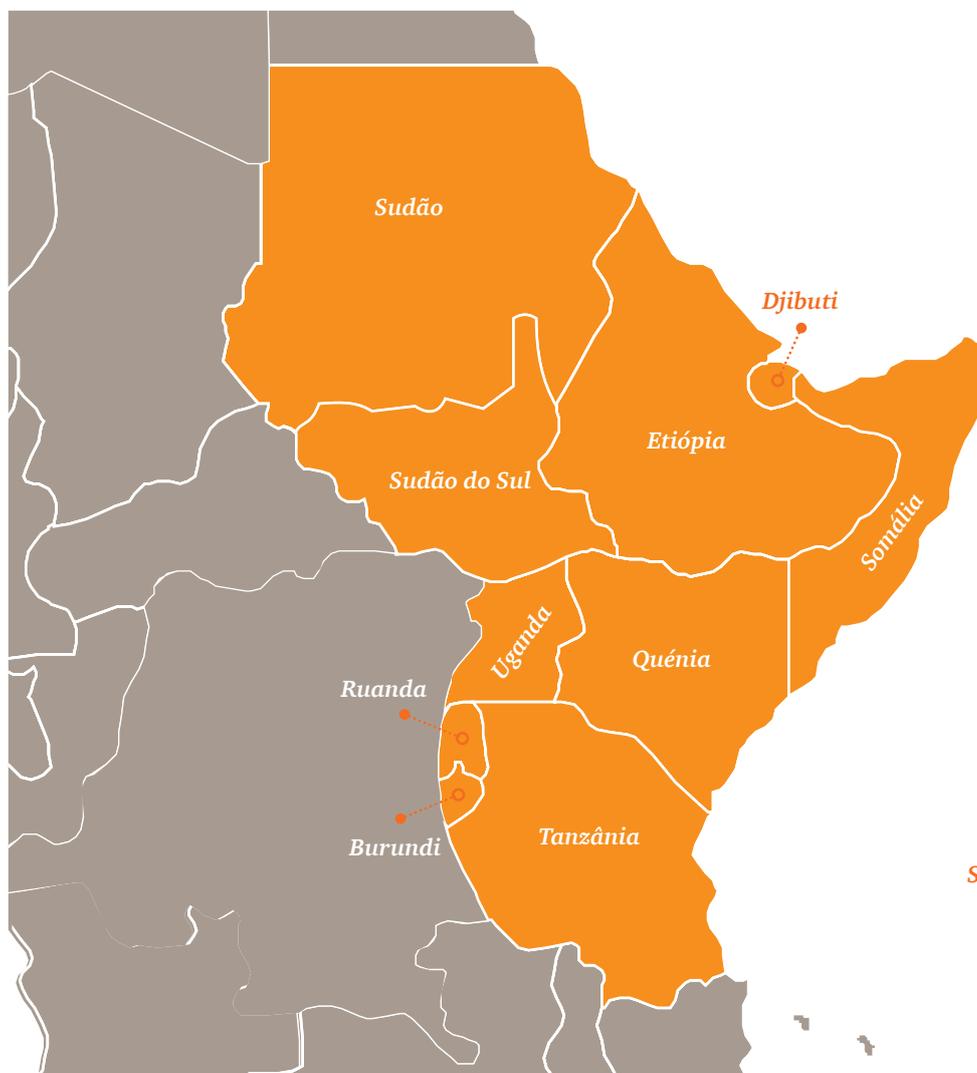
Dossiê n.º 12, European Union Institute for Security Studies (Instituto de Estudos de Segurança da União Europeia), Fevereiro de 2013





Sumários regionais

África Oriental



Seychelles 

Como é o caso em muitas referências a grandes áreas geográficas, acaba por ser tentador cair no erro de olhar para a África Oriental como uma única região homogénea. No entanto, a realidade é bem diversa. Os países que integram a região possuem histórias, culturas, etnicidades, políticas, religiões e idiomas diferentes. De notar que a região conta com uma população de aproximadamente 264 milhões de habitantes, que está a crescer e urbanizar-se rapidamente.

O crescimento económico na África Oriental deverá continuar relativamente forte, acima dos 6 a 7% até 2016, e possivelmente também após essa data. A Etiópia é considerada a economia africana em maior crescimento, e recentemente a economia do Quénia foi classificada como a quinta maior na região subsariana, atrás da Nigéria, África do Sul, Angola e Sudão. A região tem feito progressos para alcançar abertura e estabilidade política – dois factores fundamentais para o investimento financeiro e para um desenvolvimento económico de sucesso.

A distribuição do PIB per capita pelos diversos países serve para destacar a ampla diversidade das economias na região. O Sudão possui o PIB per capita mais elevado (1.753 dólares americanos), e o Burundi o mais baixo (267 dólares americanos).

De acordo com a base de dados do Banco Mundial, actualmente o PIB per capita do Quénia ascende aos 994 dólares. Como termo de comparação, o PIB per capita médio mundial é de 10.514 de dólares americanos.

Muitos países da África Oriental estão a assistir a um lento crescimento da sua classe média, uma vez que a maioria dos agregados familiares auferem um baixo nível de rendimento. Contudo, a crescente urbanização da região deverá trazer um aumento da procura de bens e serviços, contribuindo assim para a dinamização da economia nesta região.

A absoluta necessidade de criar ligações entre os países como meio de fomento da economia, do crescimento económico e da melhoria dos padrões sociais tem sido um tema referido de forma consistente em todas as regiões.

As comunidades económicas e as entidades intergovernamentais são essenciais para que este desiderato se torne uma realidade.

Apesar de serem notórias as melhores intenções para concretizar a integração através das comunidades económicas regionais, como a COMESA e a EAC, a África Oriental ainda tem pela frente vários desafios que terá de superar para alcançar este objectivo. Estes incluem as infra-estruturas regionais deficientes, escassez de água, dificuldades na gestão de recursos aquíferos partilhados, a introdução de novos regulamentos e instituições, a diversidade das economias nos diversos países, e sobretudo as diferentes posturas dos vários países no tema da integração regional.

Um aspecto transversal a todas as regiões é a necessidade crucial de criar ligações que facilitem o comércio, o crescimento económico e a ascensão social.

“Na África Oriental, o risco mais visível que o desenvolvimento de infra-estruturas enfrenta é a conclusão dos projectos de acordo com o prazo e o orçamento definidos. Para além da conclusão dos acordos e do cumprimento das condições prévias ao financiamento, bem como dos desafios colocados pelas necessidades de financiamento, a execução dos projectos exige métodos de gestão de garantia de projectos e de controlo de custos que sejam sólidos e inovadores. Dada a complexidade e a dimensão destes investimentos, a garantia e o controlo independentes de projecto serão um factor de sucesso indispensável para a conclusão.”

Kuria Muchiru
CP&I Consulting Leader da PwC Quénia

“O financiamento de infra-estruturas na África Oriental continuará a representar um desafio que só pode ser superado com a inclusão do sector privado, através de diversas formas de PPPs. Para além de incluir neste processo as instituições de financiamento locais, será necessário adaptar o modelo tradicional de PPP para responder às realidades prevalecentes em cada país. Assistimos, nos mercados internacionais, a um crescimento significativo da retoma na procura de capital de investimento nas infra-estruturas da África Oriental. Para as administrações centrais, a solução reside na disponibilização de veículos de investimento para que a procura possa ser aproveitada, fornecendo simultaneamente um retorno razoável dos investimentos de capital.”

Tibor Almassy
CP&I Deals Leader da PwC Quénia

A África Oriental dispõe de recursos naturais abundantes, desde minério (ouro, diamantes, pedras semipreciosas, e mais recentemente, a descoberta de importantes jazidas de óleo e gás) bacias de água, terra cultivável e inúmeras atrações naturais. Muitos destes recursos encontram-se ainda por explorar. Na Tanzânia, por exemplo, 20% da terra é cultivável, mas apenas um terço dos terrenos aráveis do país estão cultivados.

As recentes descobertas de petróleo no Quênia e de gás na Tanzânia constituem oportunidades adicionais para o crescimento das economias baseadas em recursos energéticos fósseis. Contudo, um dos maiores obstáculos que a África Oriental tem pela frente é a falta de uma infra-estrutura fiável, eficiente e robusta capaz de suportar este tipo de actividades.

De notar no entanto, que as infra-estruturas não são iguais em todos os países da África Oriental, sendo que alguns deles dispõem de infra-estruturas de melhor qualidade.

A infra-estrutura rodoviária da Tanzânia é adequada para as suas necessidades comerciais. Já a rede ferroviária carece de um investimento considerável após sucessivos anos de negligência deste activo - responsabilidade de uma concessão falhada. No Uganda, apenas 25% das estradas nacionais são pavimentadas. O Quênia é um líder regional no transporte aéreo, tendo a Quênia Airways sido considerada uma das três melhores companhias aéreas internacionais de África, dispondo de uma ampla rede de ligações para todo o continente e um registo de segurança ao nível dos padrões internacionais.

A produção energética é de longe o maior obstáculo na região, em termos de infra-estruturas. Actualmente, a África Oriental conta com o mais reduzido índice de acesso a electricidade de entre todas as sub-regiões de continente, o que afecta negativamente os lares, os negócios e as indústrias.

O sector da energia é prejudicado, em muito, pelo envelhecimento e má qualidade da infra-estrutura física, pelas dificuldades no acesso a financiamento, pelo ambiente regulamentar pouco desenvolvido e por processos de aprovisionamento demorados.

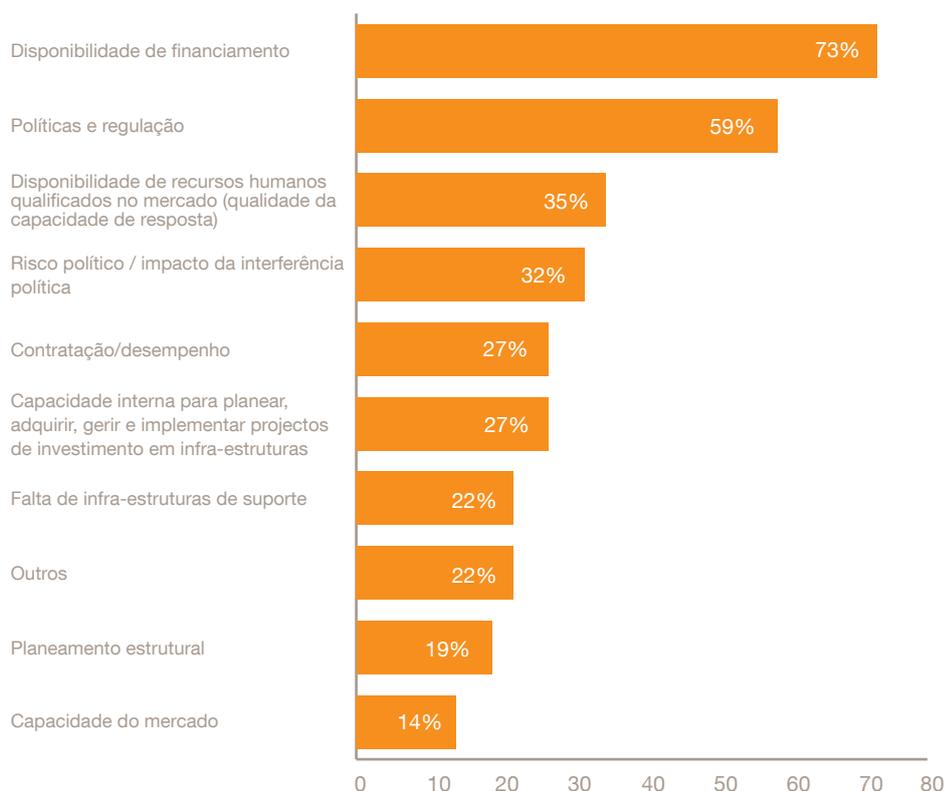
As administrações centrais da região reconhecem que existe uma crise energética, pelo que actualmente estão em fase de apreciação e implementação diversos projectos para geração de electricidade.

O Quênia tem previsto para os próximos 10 anos um aumento de 5000 MW na sua rede eléctrica, tendo destinado um investimento considerável à reabilitação e ao aumento da sua capacidade de geração e transporte. Apesar de as centrais hidroeléctricas representarem níveis de risco mais elevados, devido à instabilidade no abastecimento, este meio será responsável pela maior parte da geração de energia eléctrica, juntamente com a produção geotérmica, a carvão, eólica e a gás.

Nos outros sectores assiste-se igualmente a uma evolução considerável da infra-estrutura, em todas as fases do ciclo de vida de desenvolvimento das mesmas, desde o estudo prévio da exequibilidade e financiamento até à construção e entrega.

O desenvolvimento da África subsariana não está contudo, isento de desafios e dificuldades. Quando perguntámos aos nossos respondentes com operações na África Oriental quais os principais desafios colocados à execução de projectos de investimento, estes apontaram a escassez de financiamento como um dos principais obstáculos - um sentimento que se tem revelado transversal a toda a região.

Figure 28: África Oriental – Desafios na implementação de projectos
 Q: Actualmente, quais são os três principais desafios internos dos projectos de investimento em que se encontra envolvido?



Base: 37 respondentes com operações na África Oriental
 Fonte: Análise PwC

59% dos participantes no nosso estudo, com operações na África Oriental, acreditam que futuramente o desenvolvimento de projectos de infra-estruturas será suportado essencialmente por um mix de PPPs e financiamento público.

Outros desafios importantes, identificados neste estudo, incluíram o impacto do risco político e as interferências governamentais na conclusão dos projectos, bem como a falta de incentivo criada pelo ambiente regulamentar e de políticas.

Os atrasos nas fronteiras terrestres, provocados pelos extensos e complexos procedimentos aduaneiros, os demorados bloqueios nas estradas e a ineficácia das estações de pesagem produzem um impacto negativo no transporte de mercadorias. Este é um cenário que agrava o preço dos bens junto do consumidor final e torna impossível dispor de um abastecimento fiável.

As reformas ao nível regulamentar e a criação de instituições tornaram-se requisitos indispensáveis para suportar o desenvolvimento da infra-estrutura física. Os países da região estão a fazer esforços com vista à introdução das reformas necessárias. A futura aprovação da proposta de lei *One Stop Border Post Bill* (lei do Posto Fronteiriço Único) e da proposta de lei de *Vehicle Load Control Bill* (Controlo de Carga de Veículos), apresentadas pela EAC, servirão para agilizar o trânsito de carga, reduzindo assim o custo de transporte das mercadorias.

O Ruanda encontra-se em processo de liberalização da sua indústria energética, para permitir que o sector privado participe activamente na produção, transporte, distribuição e comercialização de energia eléctrica, dentro e fora do país. Desde 1999 que o Uganda tem vindo a implementar reformas no sector da electricidade, data em que o governo pôs fim ao monopólio do *Uganda Electricity Board* (Conselho de Electricidade do Uganda), atraindo desta forma iniciativas de gestão e investimento privado para o sector.

Os enquadramentos, regulamentação e políticas a que o sector das águas está sujeito, em toda a África Oriental, variam em termos de conteúdo, exaustividade e eficácia. As reformas regulamentares terão de incluir acordos de água abrangentes e transfronteiriços e gestão de recursos de água partilhados. Na região dos Grandes Lagos é necessária mediação para ajudar a resolver o antigo litígio fronteiriço entre o Malawi e a Tanzânia, relativo aos direitos sobre o Lago Malawi. Os litígios surgidos recentemente em relação às águas da bacia do Nilo, após a construção da barragem Great Renaissance na Etiópia, também contribuíram para o aumento da tensão entre os países que se situam ao longo do Nilo.

O Quênia reformou o seu sector das águas com a implementação do *Water Services Regulatory Board* (Conselho Regulador dos Serviços de Águas), do *Water Services Trust Fund* (Fundo de Serviços de Águas), do *Water Appeal Board* (Conselho de Recurso das Águas) e ainda outros sete conselhos dedicados ao serviço de gestão das águas.

Na Tanzânia, o acesso a água pura e potável registou um decréscimo acentuado desde o ano de 2000. A água é fundamental para a segurança alimentar, portanto a aposta na irrigação de culturas e na exploração agrícola torna-se prioritária. A área de regadio da região poderia aumentar em 50% se as barragens existentes fossem exploradas e geridas com mais eficiência.

Contudo, a falta de competências e de experiência sob a forma de recursos ao dispor das organizações quer internamente, quer no mercado, foi apontada como motivo de preocupação pelos respondentes – preocupação essa levantada de forma transversal em várias organizações e sectores da economia em todo o mundo.



Financiamento

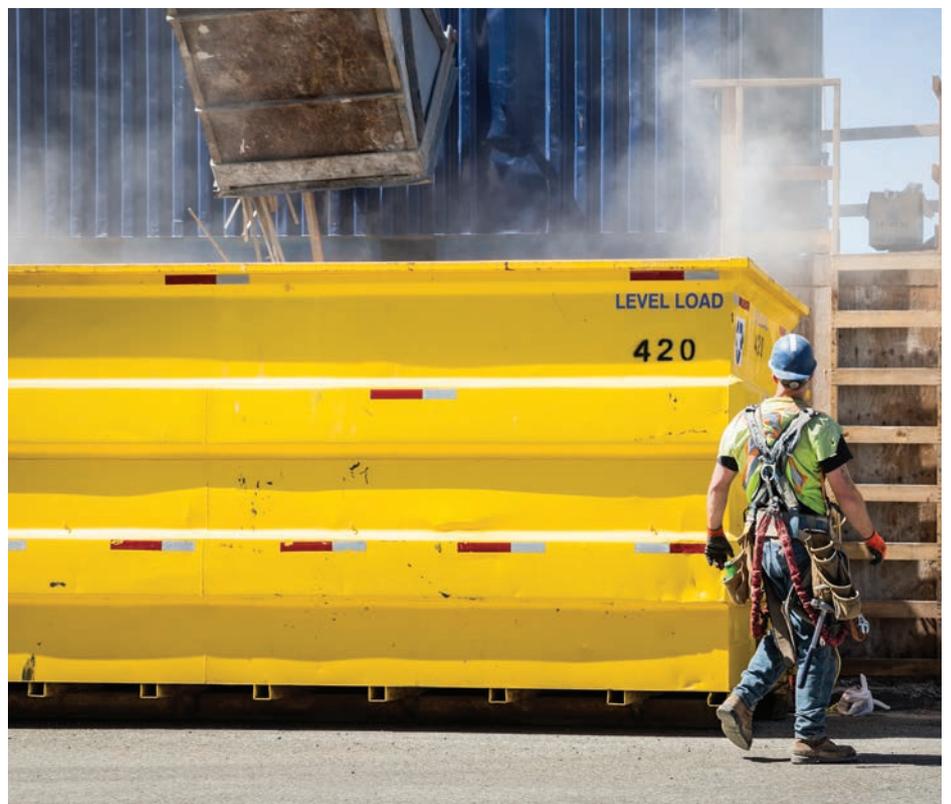
São várias as fontes de financiamento usadas nos projectos energéticos da região. A China desempenha um papel importante no investimento, e em Junho de 2014, o primeiro-ministro japonês, Shinzo Abe, anunciou um pacote de financiamento, no valor de 32 mil milhões de dólares americanos, destinado a África para os próximos cinco anos. A Agência para a Garantia de Investimento Multilateral (MIGA) do Banco Mundial declarou igualmente que irá garantir os investimentos realizados no sector da electricidade pelo Quénia. O plano “Power Africa”, anunciado pela Administração norte-americana (através de diversas das suas agências) em Junho de 2013, será responsável pela aplicação, nos próximos cinco anos, de 7 mil milhões de dólares americanos em financiamentos novos e em outros já em curso.

Até agora, a utilização de PPPs para financiar projectos na África Oriental não tem sido tão frequente como na África Ocidental. Em 2013, o Quénia aprovou a *Public Private Partnerships Act* (Lei das Parcerias Público-Privado), que, juntamente com a escassez de financiamento e de capacidade sofrida pelo sector público, fez aumentar o recurso a modelos de PPP para financiar e desenvolver projectos, especialmente estradas. Na realidade, pensa-se que a unidade da administração central do Quénia, responsável pelas PPPs, tem actualmente em estudo 58 projectos de PPPs.

Outros países da região recorreram igualmente às PPPs como meio de financiamento de importantes projectos de investimento em infra-estruturas. A Tanzânia implementou uma política de PPPs destinada a apoiar a opção por PPPs no desenvolvimento de projectos. No Uganda, o projecto de gestão de águas está a ser financiado com recurso a uma PPP, à semelhança do que acontece com a central de reconversão de resíduos de Adis-Abeba, na Etiópia. Este último empreendimento implica a construção de uma central eléctrica com 50 MW que utilizará como matéria-prima os resíduos acumulados em Repi, nos arredores da capital.

“Em África, os estados dispõem de uma capacidade muito limitada. É essencial contar com o apoio do sector privado.”

*Participante neste estudo
Múltiplos sectores, múltiplas regiões
da África subsariana*



O aumento do recurso a PPPs foi confirmado por 59% dos nossos respondentes com operações na África Oriental, que acreditam que futuramente o desenvolvimento de projectos de infra-estruturas será suportado essencialmente por um *mix* de PPPs e financiamento público. Para 46%, as PPPs serão o modelo de aprovisionamento usado na obtenção de financiamento destes projectos, tendo a mesma percentagem de respondentes favorecido os métodos de aprovisionamento tradicionais. Em termos globais, assistimos a um crescente reconhecimento da necessidade de modelos alternativos.

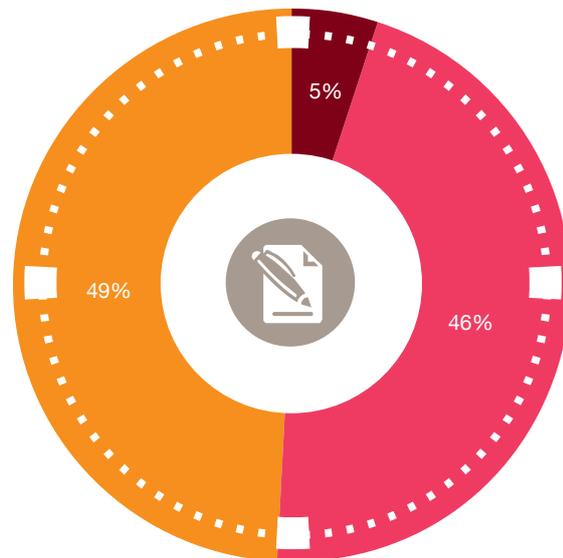
A África Oriental é uma região onde existe diversidade, complexidade mas também grandes oportunidades. O desenvolvimento das suas infra-estruturas, através de várias iniciativas públicas e privadas, ajudará a melhorar a vidas das populações, graças ao acesso a oportunidades económicas, electricidade, melhor saneamento e água potável e um sistema de transportes e habitação fiáveis. Existe muito trabalho pela frente, mas também muitas perspectivas de benefícios futuros.

“A reduzida capacidade do Estado para suportar todos os projectos significa uma maior necessidade de recorrer a financiamento externo.”

Participante neste estudo
Sector mineiro
África Oriental

Figure 29: África Oriental – Modelos de contratação

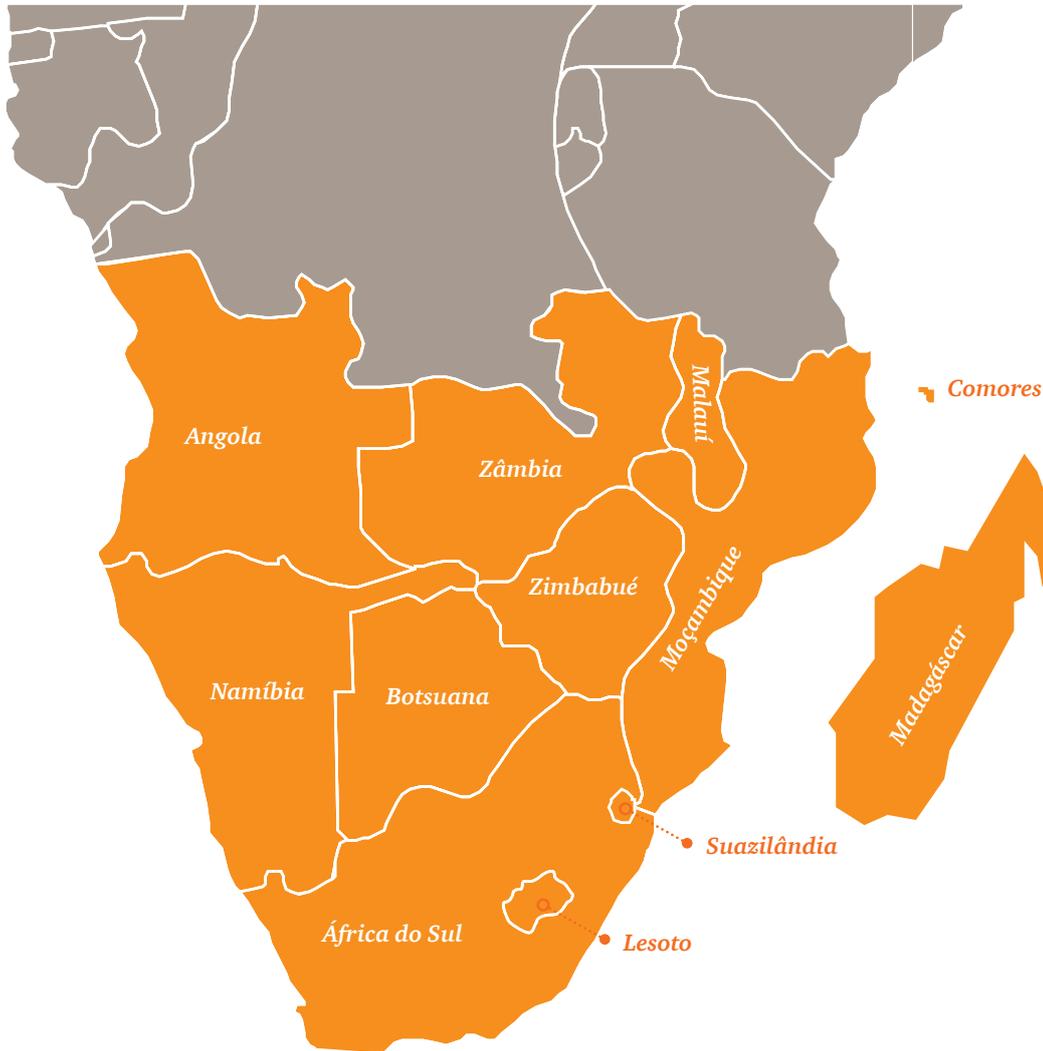
Q: Entre os seguintes modelos de contratação, quais acredita que serão usados com maior frequência na implementação dos seus projectos de investimento?



- Contratação tradicional
- PPPs
- Usufruto/ privatização

Base: 37 respondentes com operações na África Oriental,
Fonte: Análise PwC

África Austral



Maurícia

“A pool de capital disponível é limitada e se cada dólar investido em infra-estruturas tem um valioso potencial de retorno para o Estado, negócios e cidadãos, as previsões em termos do valor para os accionistas e dos benefícios para as partes interessadas começam a degradar-se rapidamente quando surgem os atrasos e as derrapagens orçamentais, fruto de uma gestão deficiente dos projectos. Os projectos de infra-estrutura exigem um enfoque intenso na transparência e na responsabilidade, como forma de garantir que são planeados, financiados e concluídos de forma económica e atempada, devendo ser geridos eficazmente. Por isso, os projectos de investimento devem ser planeados cuidadosamente, para garantir que produzem o máximo retorno em termos de valor e benefícios, mantendo-se simultaneamente alinhados com a estratégia.”

Mark Ally
CP&I Consulting Leader da PwC South Africa

A África Austral é caracterizada pelas vastas diferenças a nível regional, quer em termos do desenvolvimento e estrutura das suas economias, quer em termos da dimensão e estado das infra-estruturas existentes, bem como da diversidade ao nível das culturas, idiomas, clima e topografia. Esta diversidade traduz-se em desafios e oportunidades significativas para o desenvolvimento, integração e crescimento económico da região.

Com excepção da África do Sul, todos os países da região alcançaram taxas de crescimento positivo nos últimos três anos, uma tendência que se deverá manter no futuro. Moçambique, Zâmbia e Angola registaram os ritmos de crescimento mais acelerados no último ano, tendo superado a meta de taxa de crescimento de 7% delineada pela SADC, ao passo que a África do Sul registará em 2014 o crescimento mais ténue, que não deverá ultrapassar os 1.5%.

Segundo as estimativas do FMI (*International Monetary Fund* ou Fundo Monetário Internacional), em 2014 a população da região deverá chegar aos 294 milhões, com a média do PIB per capita a variar entre os 9.210 dólares americanos das Ilhas Maurícias e os 226 dólares americanos do Malauí— valores que reflectem as enormes disparidades sentidas entre as diversas economias.

O crescimento populacional e da economia trouxe um aumento do número de agregados familiares da classe média. Estima-se que os 15 milhões de agregados familiares da classe média pertencente às 11 principais economias da África subsariana (Angola, Etiópia, Gana, Quénia, Moçambique, Nigéria, Sudão, Sudão do Sul, Tanzânia, Uganda e Zâmbia) sejam o principal factor que incentiva o aumento da procura de bens e serviços sentido na região.

Os principais factores de desenvolvimento são a riqueza da região em recursos naturais, o aumento da procura pelos consumidores, as alterações demográficas, a urbanização e o comércio regional e internacional.

Apesar do menor ritmo de crescimento registado, a África do Sul continua a ser o motor económico da região, concentrando o que há de mais sofisticado em termos de infra-estruturas, sector empresarial do estado (energia e transportes), serviços financeiros, telecomunicações, regulamentação, bem como a maior capacidade industrial e sectorial. O Estado Sul-africano e as empresas do país continuarão a desempenhar um papel importante no desenvolvimento da região.

Contudo, para esta integração regional e para o crescimento comercial é essencial dispor de uma infra-estrutura eficaz e robusta. A nível regional, a infra-estrutura da África Austral é relativamente desenvolvida quando comparada com a de muitos países africanos. Entre os diferentes países existem contudo variações ao nível dos padrões e da qualidade.

A infra-estrutura de transporte da África do Sul é a mais desenvolvida de toda a África, sendo considerada a vigésima terceira melhor, de entre os 155 países avaliados no *Logistic Performance Index* (Índice de Desempenho Logístico) de 2012. Contudo, nos demais sectores, o défice ao nível de infra-estruturas é considerável. Na Zâmbia, o acesso à electricidade é de apenas 20%, menos de metade da média do continente, sendo que grande parte deste recurso é consumido pelo sector mineiro, criando assim restrições ao consumo doméstico. O Porto de Luanda, que processa 80% da carga enviada para Angola, era conhecido pela extensão dos seus atrasos e restrições de capacidade, com tempos de espera de pré-acostagem para os navios de carga. Actualmente, e de acordo com a Empresa Portuária de Luanda, o tempo de espera dos navios passou de 16 dias em 2008, para três em 2013. O tráfego de contentores em Luanda mais do que duplicou nos últimos cinco anos para 912,9 mil em 2013.



À semelhança da África Oriental e Ocidental, as duas deficiências mais graves em termos de infra-estruturas e identificadas na região foram:

- insuficiência energética para fazer face à procura ao nível da indústria e do comércio entre empresas e doméstico; e
- sistema de transporte e logística inadequado, dispendioso e imprevisível, que acaba por afectar a competitividade da região.

Verifica-se actualmente, em toda a região, uma actividade positiva em termos de desenvolvimento de infra-estruturas, existindo por parte dos financiadores, agências e administrações centrais um compromisso para reduzir esta importante lacuna.

À medida que as economias dos países da África Austral continuam a evoluir, a integração regional, a interconectividade e a cooperação transfronteiriça continuam a representar obstáculos importantes para a melhoria do desenvolvimento económico e para a redução da pobreza.

Os respondentes com operações na África Austral afirmaram que os desafios mais importantes com que são confrontados na execução dos projectos incluem a indisponibilidade de competências e a falta de capacidade interna das organizações estatais para planearem, aprovisionarem, gerirem e implementarem projectos de investimento em infra-estruturas.

A terceira dificuldade mais citada foi o impacto do risco e interferência de ordem política. Numa altura em que os governos da região decidiram cancelar várias concessões, a África Austral irá necessitar de melhorias ao nível da transparência, regulamentação e aprovisionamento para ajudar a repor a confiança dos investidores estrangeiros nos modelos de parceria.



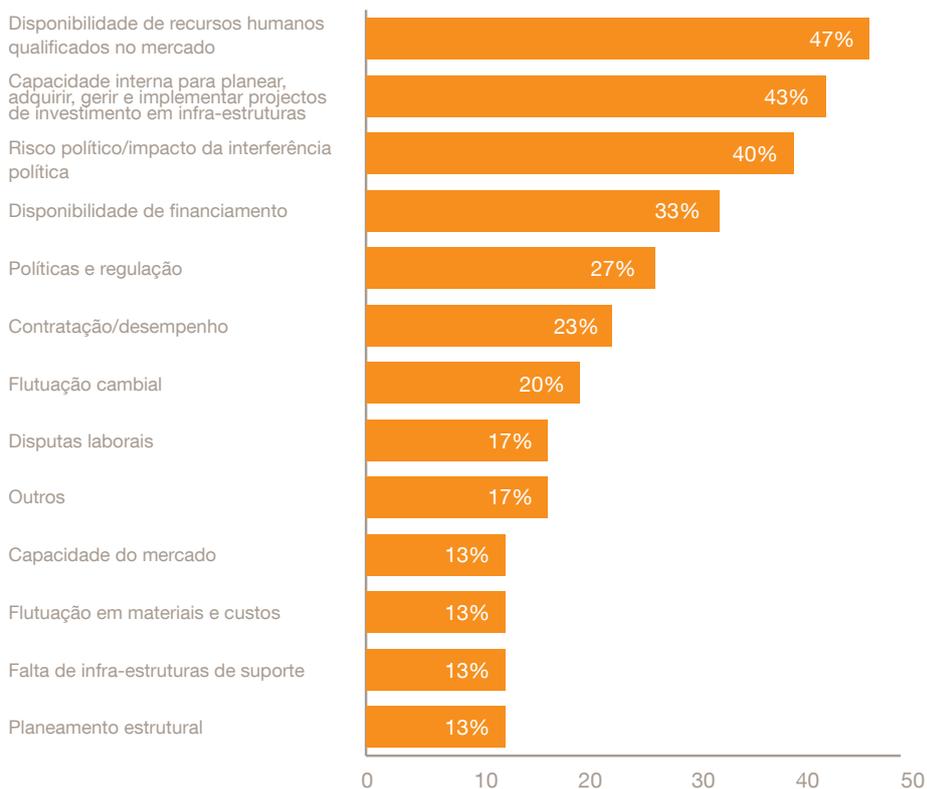
O desafio colocado pela escassez de competências é um problema global – 65% das empresas ligadas ao sector das infra-estruturas e que participaram no “17th Global CEO Survey”, realizado em 2014 pela PwC, identificou como prioridade a criação de uma população activa qualificada. A maioria dos CEOs do sector das infra-estruturas acredita que terá que mudar a sua estratégia de talentos para conseguir tirar partido das tendências de transformação globais, como a urbanização e as alterações demográficas.

“As preocupações relacionadas com a população activa e com o preço das matérias-primas estão a aumentar. É cada vez maior o número de CEOs (76%, contra apenas 55% dos CEOs a nível global) preocupados com o aumento e a volatilidade do preço das matérias-primas. E a população activa não é um tema isento de preocupações. Quase um terço dos CEOs do sector declarou estar extremamente preocupado com o acesso a competências essenciais. Para 70%, o aumento do custo da mão-de-obra nos mercados em grande crescimento também é fonte de preocupação.”

*Findings for the construction and engineering sector
“17th CEO Survey”, PwC, 2014*

Figure 30: África Austral – Desafios internos na implementação de projectos

Q: Actualmente, quais são os três principais desafios internos dos projectos de investimento em que se encontra envolvido?



Base: 30 respondentes com operações na África Austral,
Fonte: Análise PwC



Financiamento

O financiamento e a obtenção de fundos também foram apontados como factores de preocupação, não representando contudo o maior constrangimento. No nosso estudo, 40% dos respondentes indicaram que os fundos necessários para os projectos seriam angariados através de um *mix* de financiamento estatal e privado. Os outros 60% afirmaram que os modelos tradicionais de aprovisionamento (em que o dono actual do projecto continua a deter, financiar e explorar o activo) continuarão a prevalecer.

Na África do Sul existem planos ambiciosos para o desenvolvimento de infra-estruturas de iniciativa estatal. Os seus principais promotores são empresas do estado, como a Transnet, a Prasa (Agência Sul-africana para o Transporte Ferroviário de Passageiros), a Eskom e a SANRAL (Agência Sul-africana das Estradas Nacionais). O tradicional financiamento destes planos, apoiado pelo Estado, poderá enfrentar riscos adicionais, à medida que os projectos de grande dimensão excedem os seus orçamentos, a procura dos bens e o seu preço continuam em baixa e o Estado adopta uma postura mais conservadora em termos de endividamento e garantias.

A elevada taxa de desemprego e o fraco crescimento económico são factores que contribuem para a impopularidade dos modelos de utilizador/pagador e dos aumentos das tarifas. O projecto de portagem electrónica que a SANRAL quis adoptar na província de Gauteng enfrentou uma feroz contestação pública e um boicote generalizado ao pagamento das taxas de portagem. Este contratempo veio colocar a SANRAL sob enorme pressão para conseguir reembolsar o avultado empréstimo contraído para investir na melhoria da rede de auto-estradas.

A entrada de investimento estrangeiro directo (IDE) permitiu recentemente financiar outros projectos na África Austral, graças sobretudo à procura registada em bens como petróleo, minerais e outros recursos naturais. Contudo, a repartição desta entrada de capitais não é equitativa, favorecendo geralmente os países maiores, que dispõem de mais recursos.

A África do Sul e Moçambique registaram as maiores entradas de IDE, 6,4 mil milhões e 4,7 mil milhões de dólares americanos, respectivamente.

Contudo, esta entrada de IDE está a abrandar.

Apesar de algum desinvestimento em Angola é esperada uma diversificação para outros sectores de investimento, tais como, agro-indústria, manufactura, infra-estruturas e turismo.

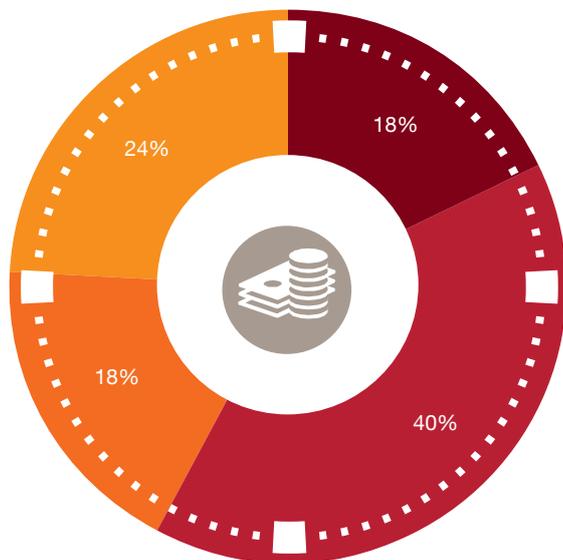
Conforme já mencionado, a China foi responsável por diversos investimentos em toda a África subsariana, maioritariamente como forma de suprir as suas necessidades em termos de recursos. O *Chinese Development Bank* (Banco Chinês de Desenvolvimento) assumiu um compromisso de disponibilizar à Transnet cerca de 5 mil milhões de dólares americanos em assistência financeira, sob a forma de empréstimo sem prazo determinado, para ajudar a empresa a implementar os seus planos de melhoria de infra-estruturas e desenvolver as ligações transfronteiriças da África do Sul.

Em Moçambique, a China avançou com negociações destinadas a financiar a construção do porto de águas profundas de Nacala. No Zimbabué, a empresa chinesa Sino Hydro viu em Junho de 2014 ser-lhe adjudicado um contrato no valor de 1,3 mil milhões de dólares americanos, destinados a aumentar em 600 MW a capacidade da central eléctrica a carvão de Hwange, enquanto na Namíbia a Autoridade Portuária daquele país anunciou que iria assinar com a *China Harbour Engineering* um novo acordo no valor de 290 milhões de dólares americanos, com vista à construção de um novo terminal de contentores no Porto de Walvis Bay. Estes são apenas alguns exemplos do profundo envolvimento da China no financiamento do desenvolvimento de infra-estruturas na região.

Contudo, o investimento em infra-estruturas, como forma de garantir o acesso a recursos, não é uma estratégia exclusiva da China. O Japão, a Índia e outros países asiáticos também privilegiaram desta opção. O *Exim Bank*, da Índia, apostou 217 milhões de dólares americanos em projectos de infra-estruturas em Moçambique. Diversas empresas tailandesas demonstraram interesse em investir em Moçambique, incluindo num novo porto.

Figure 31: África Austral – Fontes de financiamento

Q: Como espera que os seus projectos de investimento sejam financiados no próximo ano?



- Financiamento interno por completo
- Financiamento através de fundos públicos e de títulos da dívida pública
- Financiamento através do sector privado e fundos públicos
- Dívida e capital próprio do sector privado

Base: 30 respondentes com operações na África Austral,
Fonte: Análise PwC

O financiamento de *players* locais também está a aumentar. O *African Development Bank* (Banco Africano de Desenvolvimento - AfDB) é uma das principais fontes de financiamento do continente, com 30% da sua carteira de investimento colocada em projectos de infra-estruturas. O AfDB está a preparar um fundo designado “Africa 50”, através do qual pretende alavancar cerca de 100 mil milhões de dólares americanos para financiar projectos de infra-estruturas em África.

Num esforço para libertar a Zâmbia da sua actual dependência da China, em termos de financiamento, as diversas instituições estatais responsáveis pelas infra-estruturas daquele país estão a tentar aproveitar ao máximo a procura internacional por dívida soberana da Zâmbia, após a primeira emissão de uma Euro-obrigação, feita pelo Estado, em Setembro de 2012.

O AfDB tem sido um acérrimo defensor da emissão de obrigações associadas a projectos, enquanto a MIGA, por seu lado, começou a disponibilizar garantias de risco político a entidades financiadoras de dívida para projectos de infra-estruturas.

“Um pouco por toda a África Austral, esta rede de estradas, vias-férreas, portos e aeroportos é suficiente para as necessidades da maioria dos utilizadores, mas há ainda muito por fazer. À medida que as indústrias e as economias se desenvolvem em toda a região, a utilização da rede de transportes acabará por ultrapassar a sua capacidade, pelo que não é prudente subestimar as projecções descritas no Regional Infrastructure Development Plan (Plano Regional de Desenvolvimento de Infra-estruturas).”

Dipuo Peters
Ministra dos Transportes da África do Sul
“Leading Transport into the future”
“Transport World Africa”, 2014

A estabilidade, juntamente com uma maior integração regional e mais cooperação transfronteiriça, é essencial para um desenvolvimento económico de sucesso na África Austral. A região está na senda do crescimento contínuo, tendo contudo pela frente muito trabalho e decisões difíceis que deverão ser tomadas caso se queira garantir um desenvolvimento sustentado, reduzir a pobreza e melhorar as condições de vida das populações, não só no presente, mas também no futuro.

África Ocidental



Cabo Verde



A África Ocidental é uma região que integra 15 países, e que se estende desde Cabo Verde, a oeste, até ao Níger, a leste. Todos os países da região são membros da *Economic Community of West African States* (ECOWAS ou Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental).

Esta é uma região cada vez mais identificada por investidores de todos os sectores da economia como um destino de investimento atractivo. A sua população, em crescimento e com um número de habitantes superior a 300 milhões, juntamente com os abundantes recursos mineiros e naturais, continua a garantir um crescimento económico estável, tendo registado uma taxa de crescimento anual média superior a 6% na última década.

“A África Ocidental é um dos destinos mais atractivos para os investidores em infra-estruturas. O aumento populacional e a riqueza de recursos naturais da região são os pilares de um crescimento económico sustentável. É indesmentível que, para sustentar o impressionante perfil de crescimento económico da África Ocidental são exigidos investimentos avultados na criação de infra-estruturas. As melhorias ao nível da governance, as reformas institucionais, o comércio, a tecnologia e uma população activa com mais competências conferem credibilidade à narrativa que garante o desenvolvimento da África Ocidental.”

Ian Aruofor
CP&I Leader da PwC Nigéria



A África Ocidental continua a liderar entre as sub-regiões do continente que mais cresceram, tendo o AfDB previsto que entre 2014 e 2015 o crescimento da região supere os 7%. Em termos comparativos, as previsões para o crescimento global do continente no período homólogo situam-se entre os 4.8 e os 5.7%.

Até ao recente surto de Ébola, a Serra Leoa era o país da região com o crescimento mais acelerado, ditado sobretudo pelas exportações de minério de ferro. Quando em 2014 o *National Bureau of Statistics* (Gabinete Nacional de Estatística) da Nigéria reavaliou os dados do produto interno bruto, este país tornou-se na maior economia (PIB) de África, valendo agora mais de 500 mil milhões de dólares americanos. Simultaneamente, a Nigéria ultrapassou a África do Sul e tornou-se a vigésima sexta maior economia do mundo. Prevê-se que em 2050 este país chegue ao topo das 20 maiores economias mundiais.

As estatísticas fornecidas pelo Banco Mundial mostram uma variação do PIB per capita transversal à região, que vai desde os 3.785 dólares americanos em Cabo Verde, seguido da Nigéria com 3.006 dólares americanos, até ao valor mais baixo do PIB per capita de 413 dólares americanos, registado no Níger. Como termo de comparação, o PIB per capita médio mundial é de 10.514 dólares americanos.

Uma melhoria em termos de *governance* e mais estabilidade política, reformas institucionais, aposta em tecnologia, redução das barreiras comerciais e um aumento da mobilidade da população activa são algumas das variáveis que continuam a sustentar o ritmo de desenvolvimento da região.

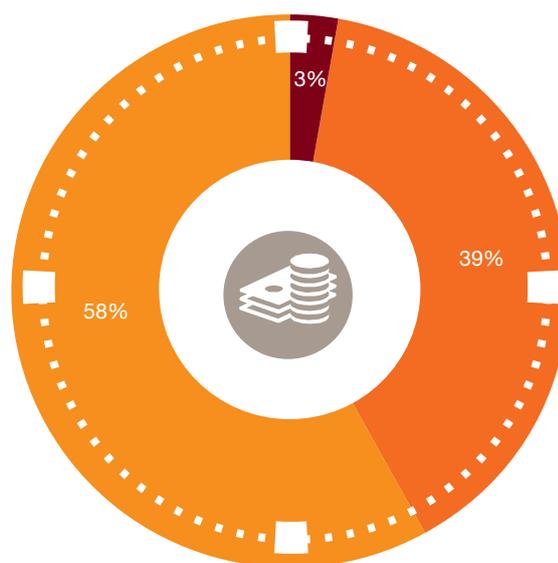
Contudo, a necessidade de infra-estruturas essenciais torna-se fundamental perante este cenário de contínuo crescimento económico. Apesar de os requisitos ao nível infra-estrutural serem diferentes entre os vários países, a região no seu todo pode ser caracterizada como padecendo de um défice crónico de infra-estruturas.

Na África Ocidental, as previsões de despesa em infra-estruturas para a próxima década são positivas. Este facto foi comprovado pelas previsões de curto prazo dos participantes no nosso estudo com operações na África Ocidental, tendo mais de metade (58%) planeado aumentar significativamente a sua despesa, e outros 39% indicado que pretende aumentar marginalmente a mesma.

A região tem sido identificada como um destino atractivo com uma frequência cada vez maior.

Figure 32: África Ocidental – Perspectivas de gastos com projectos

Q: Qual a sua perspectiva, em termos de gastos/financiamento do seu projecto de investimento, nos próximos 12 meses?



- Aumento significativo (>25%)
- Aumento marginal (<=25%)
- Decréscimo marginal (<=25%)

Base: 27 respondentes com operações na África Ocidental,
Fonte: Análise PwC

Os respondentes reconhecem que existem diversos impedimentos à execução de projectos de investimento na região. Entre estes, os participantes apontaram como principais a disponibilidade de financiamento, o risco político e a interferência governamental. De acordo com as observações dos respondentes com operações na África Oriental e Austral, o ambiente regulamentar e de políticas ocupou o primeiro lugar na lista dos desafios mais comuns.

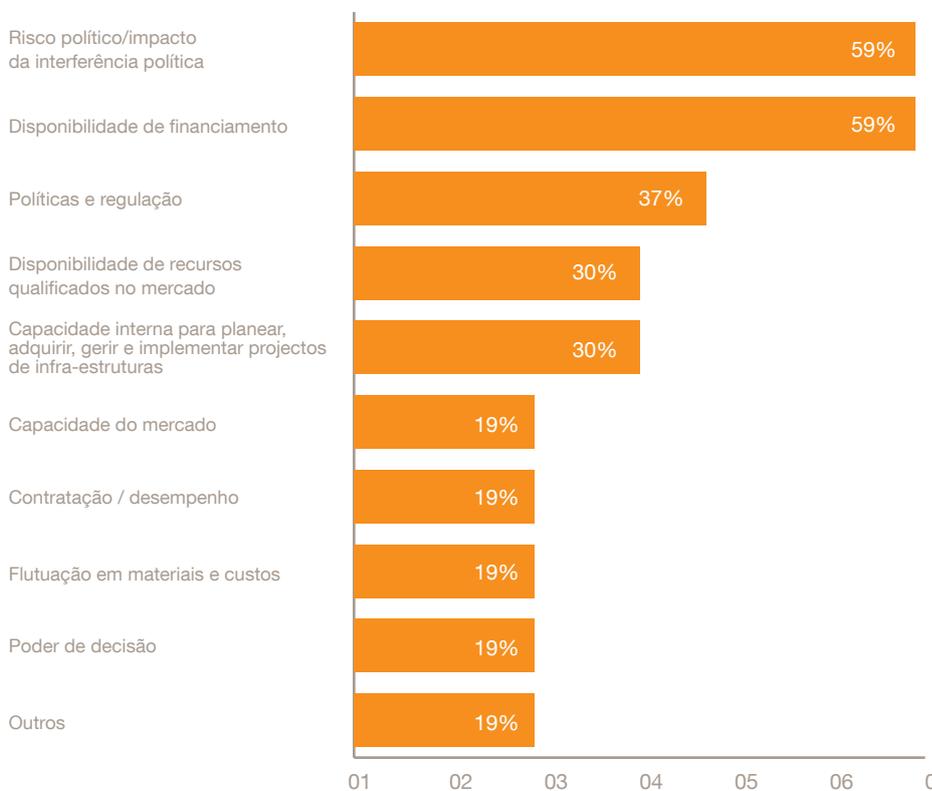
À semelhança da maioria dos países da África subsariana, a energia constitui um sector fulcral do investimento na África Ocidental, já que a região permanece mergulhada numa prolongada crise ditada pela escassez de electricidade. Apesar da abundância de recursos energéticos, há várias décadas que os países da região são obrigados a viver com acesso limitado a electricidade, com falhas recorrentes no abastecimento.

Os desafios colocados ao sector da electricidade são muito semelhantes nos vários países da região, com uma enorme falta de resposta à procura, agravada por falhas no abastecimento, equipamento de transmissão envelhecido, deslastre de cargas de energia e falta de matéria-prima.

Contudo, o sector da electricidade registou um crescimento estável nos últimos cinco anos, devido em grande parte às reformas introduzidas a nível legislativo e regulamentar. Na Nigéria, a recente desagregação e privatização da indústria da electricidade está a contribuir para o significativo crescimento do sector. Estas reformas ditaram a alienação/concessão ao sector privado das participações maioritárias de seis empresas de geração de electricidade e 11 de distribuição que eram detidas pelo Estado. Simultaneamente, originaram a alienação de participações maioritárias em dez projectos de centrais eléctricas nacionais e integradas em fase de construção, conclusão ou exploração, bem como a concessão de mais de 70 licenças a produtores independentes de electricidade.

Figure 33: África Ocidental – Desafios na implementação de projectos

Q: Actualmente, quais são os três desafios internos mais importantes dos projectos de investimento em que está envolvido?



Base: 27 respondentes com operações na África Ocidental, Fonte: Análise PwC

A energia permanece como tema central de preocupação, à medida que a região continua a debater-se com uma prolongada escassez de electricidade.

“A falta de conexões entre as várias redes eléctricas da África Ocidental constitui um verdadeiro obstáculo ao crescente comércio de electricidade e aos benefícios para a estabilidade global da rede que daí advêm.”

Ian Aruofor
CP&I Leader da PwC Nigéria

Estão em curso inúmeras actividades relacionadas com infra-estruturas em diversos sectores em toda a região, quer de reabilitação física, quer de construção de activos, bem como reformas no ambiente regulamentar e de políticas.

É o caso da *National Gas Policy* (Política Nacional de Gás) adoptada na Nigéria, como forma de encorajar o envolvimento do sector privado na comercialização do gás natural neste país, e na criação da infra-estrutura de gás necessária para explorar os recursos naturais domésticos. A sua adopção levou a uma regulamentação mais rigorosa da queima de gás e à imposição de uma obrigação de abastecimento doméstico, que exige que todos os produtores reservem uma certa percentagem do seu gás para projectos domésticos considerados estratégicos.

Contudo, o atraso de seis anos na aprovação do Projecto-Lei da Indústria do Petróleo na Nigéria gerou muita incerteza entre os investidores no que toca ao ambiente legal e fiscal do futuro. Segundo as estimativas, a espera pelo novo enquadramento regulamentar fez com que, entre 2010 e 2013, fossem adiadas decisões de investimento com um valor aproximado de 28 mil milhões de dólares americanos.

A infra-estrutura dos transportes é uma das prioridades de investimento na região. O transporte rodoviário é o modelo predominante de transporte, sendo responsável por 80% do tráfego de mercadorias na região.

O sector rodoviário é caracterizado por enquadramentos institucionais fracos e escassez de recursos humanos. As regras de partilha de fretes, sistemas de fila de espera, regras antiquadas, cabotagem, regulamentação das ligações intermédias, limites de carga por eixo, travessias fronteiriças, bloqueios da via, postos de controlo e acordos de trânsito são apenas alguns dos desafios a nível regulamentar que o sector rodoviário da região enfrenta. Adicionalmente, factores como as condições meteorológicas adversas, incluindo cheias frequentes e severas, provocam uma deterioração acelerada dos pisos, numa região onde a manutenção das vias é geralmente insuficiente.

Este cenário é ainda agravado com o aumento do volume de tráfego nas redes viárias. Um estudo concluído em 2008 demonstrou que em Lagos, 57% dos condutores e passageiros suburbanos desperdiçam entre 30 a 60 minutos na estrada devido aos congestionamentos. Desde então esta situação tem vindo a agravar-se, sobretudo devido ao aumento da população desta cidade. Os países da região estão à procura de formas mais eficientes para transportar as suas populações, estando muitos deles a ponderar a construção de sistemas de Serviço Rápido de Autocarro (BRTs), Metro de Superfície (LRTs), metropolitanos, etc.

A infra-estrutura ferroviária tem sido negligenciada ao longo dos anos, com vias desactualizadas e encerradas, o que dificulta a integração ferroviária a nível regional.

Apesar de a eficiência e o desempenho dos portos da região continuarem abaixo dos padrões internacionais, estes equipamentos beneficiaram enormemente do investimento estrangeiro, após o forte aumento sentido na procura e a implementação de reformas de carácter institucional.

As concessões de terminais são agora um pólo de atracção do investimento privado, numa escala sem precedentes na região. Contudo, muitos países da África Oriental mantêm tarifas portuárias elevadas, que não incentivam o tráfego e aumentam os custos. Os extensos e complexos procedimentos aduaneiros provocam tempos de espera prolongados nos movimentos de importação e exportação dos contentores, afectando assim a competitividade ao nível dos preços e da eficiência.

A pirataria no Golfo da Guiné continua a representar uma ameaça significativa para o investimento e para o subsequente crescimento do sector portuário na região, que recentemente tem testemunhado investimentos consideráveis por parte da China.

Actualmente, apenas 10 a 15% dos africanos realizam viagens aéreas, mas o crescimento sentido no sector do transporte aéreo da região deverá continuar, graças ao ritmo actual do crescimento económico e à existência de uma classe média emergente. O sector da aviação é caracterizado por diversos desafios, com especial relevância para as infra-estruturas deficientes e as preocupações ao nível da segurança.

São necessárias melhorias consideráveis nos centros de controlo de tráfego aéreo. Por seu lado, os aeroportos estão sujeitos a limitações nas suas ligações de circulação interna, de entrada e de saída, para além da falta de instalações de trânsito. Segundo a IATA, as principais dificuldades para o sector são a carência de profissionais e de competências na área da aviação. Adicionalmente, aspectos como a segurança e a protecção foram igualmente identificados como deficitários. Em 2011, o número médio de acidentes de tráfego aéreo foi nove vezes superior à média global.

Para dar conta do aumento previsto no sector da carga aérea, especialmente o trânsito de carga proveniente dos países sem acessos marítimos, que nos próximos 30 anos deverá crescer entre 10 a 14 vezes, serão necessárias obras de ampliação.



A Nigéria continua a ser o maior produtor de petróleo não só da África Ocidental, como de todo o continente. Segundo um relatório divulgado pela Agência Norte-americana para a Informação Energética, a África Ocidental dispõe de reservas comprovadas de petróleo e gás que ascendem a 37 mil milhões de barris, com uma capacidade de produção de 2,5 milhões de barris por dia. A indústria é dominada pelo mercado nigeriano, que actualmente é responsável por 95% da capacidade de produção. A restante capacidade é produzida pela Costa do Marfim e pelo Gana.

O principal desafio da indústria nigeriana do petróleo e gás é o vandalismo recorrente, que dá origem a perdas anuais de produtos petrolíferos no valor de milhões de dólares. Sem uma infra-estrutura operacional capaz, a região não conseguirá tirar o máximo partido dos benefícios monetários proporcionados pelas suas vastas reservas de recursos naturais.

Apesar dos progressos significativos no aumento do número de pessoas com acesso a água potável e saneamento, ainda existe muito trabalho por realizar. Nas regiões rurais dos países mais áridos da África Ocidental, como é o caso do Mali, do Níger e da Mauritânia, menos de 10% das populações têm acesso a instalações sanitárias.

Grande parte da região da África Ocidental beneficia de precipitação abundante. Contudo, os níveis de extracção de água continuam a ser reduzidos. O sector da agricultura continua a ser o principal consumidor de água e os recursos aquíferos da região possuem um enorme potencial para a produção de energia, através de centrais hidroeléctricas.

Os desafios colocados à oferta referem-se à grande quantidade de bacias de água transfronteiriças, à enorme variação da precipitação em termos espaciais e temporais, aos acordos financeiros e institucionais inadequados, aos dados insuficientes e à deterioração dos recursos aquíferos devido à acção humana. Do lado da procura, destaca-se a falta de acesso a água potável e abastecimento de água para serviços de saneamento, o desperdício e a ineficiência na utilização da água, bem como as ameaças à sustentabilidade ambiental.

Como forma de responder aos problemas da região em termos de recursos aquíferos, em 2007 foram desenvolvidos e assinados planos directores de gestão integrada de recursos aquíferos (IWRM), orientados para sete países da África Ocidental, cujo objectivo é desenvolver roteiros IWRM destinados a construir infra-estruturas de água sustentáveis em toda a região.

Para além da infra-estrutura básica, a África Ocidental assiste actualmente a um crescente enfoque no investimento e na actividade dos sectores agrícola e dos cuidados de saúde. Esta renovada aposta na agricultura pode ser comprovada pelas políticas e agendas de desenvolvimento dos vários governos nacionais e agências internacionais para o desenvolvimento, que assumiram um compromisso de expandir este sector, sem no entanto perder de vista objectivos como a melhoria da segurança alimentar e melhores condições de nutrição para as populações rurais desfavorecidas.

Actualmente, a agricultura representa cerca de 35% do PIB da África Ocidental, e é responsável por 65% do emprego. A região dispõe de vastas áreas de terreno cultivável, incluindo a aquacultura, as frutas e os vegetais, para além da produção cerealífera e de gado.

O Gana prevê um crescimento significativo na sua produção de cacau, estando a administração central empenhada no fornecimento gratuito de meios de produção e na melhoria das infra-estruturas. Alguns dos principais desafios do sector agrícola incluem a inadequação das facilidades de crédito, a disponibilização insuficiente de meios de produção, como sementes e fertilizantes, o acesso limitado a equipamento e novas tecnologias, o aumento da concorrência através de produtos de contrabando, a existência de uma infra-estrutura de transporte deficiente e o acesso a instalações de armazenamento sem qualidade.

A contínua ameaça colocada pelas doenças e condições meteorológicas adversas constituem riscos importantes para a produção de cacau e café. Adicionalmente, o contrabando de cacau do Gana para a Costa do Marfim, para aproveitar os preços mais favoráveis, ameaça destabilizar a indústria ganesa do cacau.

A procura de cuidados de saúde na África Ocidental está a aumentar, graças ao crescimento da população e a uma classe média emergente, disposta a pagar por estes serviços. Ainda que o potencial de crescimento futuro deste sector seja considerável, subsistem ainda desafios importantes relacionados com a inadequação de financiamento estatal, planos de seguros de saúde e greves frequentes por parte dos profissionais de saúde pública.

A melhoria das instalações de cuidados de saúde está a ser progressivamente financiada por agências internacionais de auxílio, investidores locais e estrangeiros e pelos bancos. As empresas internacionais de equipamento de cuidados de saúde continuam a procurar celebrar acordos de parceria como forma de apoiar o desenvolvimento das instalações de cuidados de saúde necessárias, recorrendo a diversos mecanismos de financiamento, como as locações e os modelos de pagamento consoante a utilização, sobretudo no caso de equipamentos hospitalares ou laboratoriais dispendiosos.



Financiamento

A África Ocidental tem sido a região com maior progresso em toda a África subsariana no que toca à adopção das PPPs como forma de financiamento de projectos de infra-estruturas de grande dimensão. Mais de metade (51%) dos respondentes com operações na África Ocidental indicaram as PPPs como modelo preferencial na obtenção de financiamento, tendo 78% afirmado que o financiamento pelo sector privado externo é essencial.

A utilização de PPPs na execução de infra-estruturas rodoviárias deverá aumentar, devido às carências sentidas no financiamento público tradicional, fruto das decisões de cariz orçamental. Avaliada em 2 mil milhões de dólares americanos, a via rápida de seis faixas que liga Lagos a Abidjan via Cotonou, Lome e Accra é um exemplo típico deste modelo de financiamento.

O investimento chinês na infra-estrutura de transportes da região tem crescido significativamente. As empresas chinesas assumiram o domínio do sector rodoviário, tendo a China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) estabelecido uma presença significativa no mercado. A CCECC viu ser-lhe adjudicado um contrato no valor de 1,49 mil milhões de dólares americanos para a construção da via-férrea entre Lagos e Ibada. Já no Gana, a China comprometeu-se com um financiamento de 6 mil milhões de dólares americanos destinado à via férrea Nsawam-Kumasi-Paga.

“O Estado não tem capacidade para executar projectos de grande dimensão, pelo que se torna necessária a participação de capital privado.”

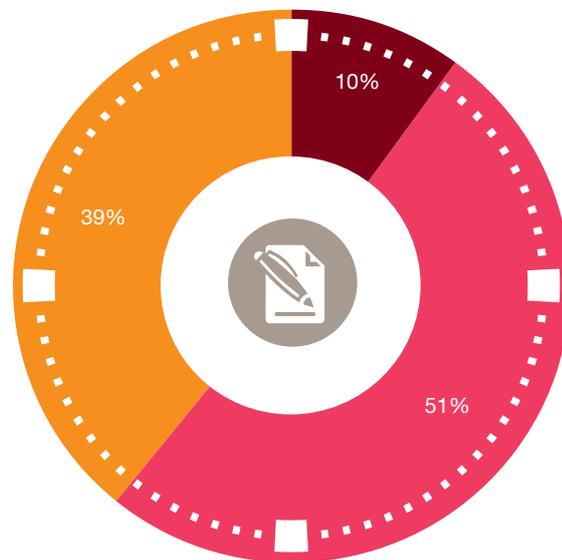
Participante neste estudo
Operações em diversos sectores na
África Ocidental

As PPPs estão cada vez mais a ser encaradas como modelo viável de financiamento de infra-estruturas aeroportuárias. Na Serra Leoa, o Governo revelou recentemente que a China Railway International Company irá construir um novo aeroporto internacional, avaliado em 200 milhões de dólares americanos, recorrendo a uma PPP financiada pelo Export-Import Bank da China.

A África Ocidental continua a ser a região que mais cresce em todo o continente, e graças à sua população e classe média em permanente crescimento, aliado ao renovado interesse das empresas estrangeiras em sectores como os minerais, recursos e extracção mineira, a procura de bens e serviços, quer para consumo interno, quer para exportação, continuará a aumentar. A necessidade de uma infra-estrutura robusta e eficaz que sirva de base de apoio à economia, permitindo-lhe responder e aproveitar a procura, é hoje mais importante do que nunca para o sucesso da região.

Figure 34: África Ocidental – Modelos de contratação

Q: Quais dos seguintes métodos de contratação acredita serem os mais utilizados para dar resposta aos projectos de investimento?



■ Contratação tradicional
■ PPPs
■ Usufruto/ privatização

Base: 27 respondentes com operações na África Ocidental.
Fonte: Análise PwC



Conclusão

As infra-estruturas desempenham um papel fundamental no crescimento das economias e na redução da pobreza. Por outro lado, a sua falta afecta a produtividade e agrava os custos de produção e de transacção, constituindo por isso um obstáculo ao crescimento, já que reduz a competitividade dos negócios e a capacidade dos estados para implementar as suas políticas de desenvolvimento social e económico. Em África, uma das barreiras mais citadas à entrada na economia e ao crescimento da mesma é a escassez de infra-estruturas físicas.

Os países que mais sucesso tiveram no desenvolvimento e manutenção das suas infra-estruturas foram os que implementaram programas que visam oportunidades de investimento prioritário com certas características, como um inequívoco apoio político, uma estrutura regulamentar e legal adequada, um enquadramento em termos de contratação pública capaz de ser entendido por adjudicantes e adjudicatários, e prazos credíveis para a execução dos projectos. Estes programas nacionais não são meras operações de marketing, uma vez que apresentam vantagens ao eliminarem os principais pontos de tensão, como os extensos calendários de realização dos projectos e a incerteza do risco político, os quais afectam directamente a viabilidade do processo de negócio.

Apresentamos abaixo algumas das questões mais relevantes que os responsáveis, reguladores, decisores políticos e entidades financiadoras terão de colocar a este nível.

- De que forma se podem otimizar as actuais variáveis de rendimento, fiabilidade, custo e receita de uma infra-estrutura?
- Qual a melhor forma de hierarquizar e ordenar os projectos e programas de apoio, para que estes produzam o maior impacto possível no crescimento económico, na melhoria dos padrões sociais e na sustentabilidade?
- Quais os riscos que as alterações climáticas representam para as infra-estruturas, e de que forma podem ser atenuados?
- Qual a melhor estratégia, em termos de contratação pública, que o sector privado deve assumir em programas de infra-estruturas de iniciativa estatal?
- De onde virá o financiamento?
- Como gerir a procura?
- Como atrair o interesse internacional?
- Como aumentar o uso de recursos locais?
- De que forma é que variáveis como a *governance*, supervisão e controlo de projectos podem ser aperfeiçoadas para garantir que os projectos são concluídos dentro do prazo, respeitando os padrões de qualidade e o orçamento?

A PwC é um *player* importante em projectos de investimento e infra-estruturas em todo o mundo. A unidade Africa Capital Projects & Infrastructure, pertencente à área de Advisory da PwC faz parte de uma equipa com mais de 9.000 profissionais distribuídos em 34 países de África, que actuam transversalmente em todos os sectores e indústrias mais importantes do continente.

Aprendemos com os melhores exemplos dos mercados desenvolvidos e em desenvolvimento, que podem ser implementados em África para traçar rapidamente planos de desenvolvimento convencionais e lineares para investimento em infra-estruturas. Graças aos nossos conhecimentos aprofundados das técnicas e das indústrias, começamos agora a compreender quais os caminhos a tomar e a evitar no desenvolvimento de infra-estruturas em África. Mantendo a nossa independência em relação a financiadores, engenheiros e empreiteiros, juristas, fornecedores e operadores, ganhamos a confiança dos nossos clientes, com quem cooperamos na resolução de desafios complexos de infra-estruturas, livres de conflitos de interesse.

Através do presente estudo e das nossas interações com os principais *stakeholders*, conseguimos confirmar as incríveis e vastas possibilidades que o futuro reserva para África. As expectativas, o optimismo e o desejo de abraçar novas ideias e parceiros não podiam ser melhores. Partilhamos estas previsões positivas e mantemos o nosso compromisso de tornar realidade estas oportunidades e a riqueza que África reservou para os seus habitantes, através de uma execução e exploração correcta e sustentável das infra-estruturas.



Fontes

Para além da informação obtida nos contactos e conversas com os clientes, e do *feedback* proporcionado pelos participantes no nosso estudo, utilizámos na preparação do presente estudo as seguintes fontes:

"EU, DBSA launch R1.5bn infrastructure fund" publicado a 17 de Março de 2014 e acedido em <http://fundingconnection.co.za/blog/2014/03/17/eu-dbsa-launch-r1-5bn-infrastructure-fund/>

"Grand Ethiopian Renaissance Dam Project, Benishangul-Gumuz, Ethiopia", Water-Technology.net, acedido em <http://www.water-technology.net/projects/grand-ethiopian-renaissance-dam-africa/>

"Nigeria Country Analysis", Agência Norte-americana para a Informação Energética, 30 de Dezembro de 2013, acedido em <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=ni>

"Nigerian Economy Overtakes South Africa's on Rebased GDP, April 2014", Bloomberg, 2014 acedido em <http://www.bloomberg.com/news/2014-04-06/nigerian-economy-overtakes-south-africa-s-on-rebased-gdp.html>

"Rwanda moves to reform energy sector, reduce on blackouts" África Oriental, 2014 acedido em <http://www.theeastafrican.co.ke/business/Rwanda-moves-to-reform-energy-sector-reduce-blackouts/-/2560/2160076/-/femr2v/-/index.html>

"World Population fact sheet" Nações Unidas, (2012) acedido em http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/trends/WPP2012_Wallchart.pdf

Banco Africano de Desenvolvimento, "The Middle of the Pyramid: Dynamics of the Middle Class in Africa", 2011

Banco Africano de Desenvolvimento, "Eastern Africa Regional Integration Strategy Paper 2011-2015, Regional Departments East I & East II (Orea/Oreb)", 2011

Grupo Banco Africano de Desenvolvimento, "African Economic Outlook 2014", 2014

Banco Africano de Desenvolvimento, "Southern Africa quarterly overview and analysis 1st quarter 2014", 2014

Banco Africano de Desenvolvimento, "Africa Regional Paper, Bridging Divides in Africa's Water Security- an Agenda to Implement Existing Political Commitments", 2008

Banco Africano de Desenvolvimento, "The African Development Bank at the Center of Africa's transformation", 2013

African Water Facility, "Reference Towards Water for All 2025, Strategic Plan 2012-2016", 2011

Any Freitas, "Water as a stress factor in sub-Saharan Africa", Instituto de Estudos de Segurança da União Europeia, 2013

Bai-Mass Taal, Secretário Executivo do Conselho Africano de Ministros das Águas, "Water infrastructure for hydropower and agriculture", [The_CBC_Africa_Infrastructure_Investment_Report_2013.pdf](http://www.africanwaterforum.org/Portals/0/Infrastructure_Investment_Report_2013.pdf), 2013

Briceno-Garmendia, Cecilia M., Shkaratan, Maria, "AICD, Africa infrastructure Country Diagnostic, Quênia's infrastructure a continental perspective" Banco Mundial, 2010

Business Day, "Eskom's Medupi plant delayed for at least six months", 8 Julho de 2013, acedido em <http://www.bdlive.co.za/business/energy/2013/07/08/eskoms-medupi-plant-delayed-for-at-least-six-months>

Business Monitor International, "Ghana Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2022, Q1 2014", 2013

Business Monitor International, "Quênia Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2023, Q3 2014", 2014

Business Monitor International, "Mozambique Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2023, Q2 2014", 2014

Business Monitor International, "Nigeria Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2022, Q1 2014", 2013

Business Monitor International, "South Africa Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2022, Q1 2014", 2013

Business Monitor International, "Tanzania Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2022, Q1 2014", 2013

Business Monitor International, "Zambia Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2022, Q3 2014", 2014

Business Monitor International, "Zimbabwe Infrastructure Report Includes 10 Year Forecast to 2022, Q4 2014", 2014

Commonwealth Business Council, "Africa Infrastructure Investment Report 2013", 2013

Infrastructure Consortium for Africa, "Infrastructure Funding Trends in Africa", Relatório Anual ICA, 2012

- International Law Office, acessado em <http://www.internationalawoffice.com/Newsletters/detail.aspx?g=141e9c7a-2a66-4ecc-8833-3fc26967a3be>
- Kadigi, R; Tesfay, G; Bizoza, A; Zinabou, A; "UK GDN Working Paper Series: Irrigation and Water Use Efficiency in Sub-Saharan Africa" Working Paper No. 63, Global Development Network, 2013
- News 24, "Lesotho Highlands Water Project phase 2 launched". 2014-03-27 acessado em <http://www.news24.com/Green/News/Lesotho-Highlands-Water-Project-phase-2-launched-20140327>
- Nigerian National Petroleum Corporation, "2013 Annual Statistical bulletin", 2013
- Ondiege, Peter, Mbabazi Moyo, Jennifer e Verdier-Chouchane, Audrey, "Developing Africa's Infrastructure for Enhanced Competitiveness", The Africa Competitiveness Report, 2013
- Population Action International, "Population, Climate Change, and Sustainable Development in Africa, 2012", 2012
- Population Pyramids of the World from 1950 to 2100, acessado em <http://populationpyramid.net/southern-africa/2050/>
- Popoola, O; Abiola, S; Adeniji, W; "Traffic Congestion on Highways in Nigeria Causes, Effects and Remedies", International Journal of Civil, Architectural, Structural and Construction Engineering Vol:7 No:11, (2013)
- Pratka, Ruby; "Water and Sanitation in Africa", World Press, 2012
- PwC, "Africa gearing up: Future prospects in Africa for the transportation & logistics industry", 2013
- PwC, "Capital project and infrastructure spending: Outlook to 2025", 2014
- PwC, "Correcting the course of capital projects", 2013 PwC, "On the brink of a boom: Africa oil & gas review", 2014 PwC, "17th Global CEO Survey", 2014
- Raballand, Gael, Salim Refas, Beuran, Monica e Isik, Gozde, "Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? Lessons from six countries", Banco Mundial 2012
- Ranganathan, Rupa e Foster, Vivien , "East Africa's Infrastructure: A Regional Perspective", Banco Mundial, 2011
- Remmy Makumbe, "Infrastructure priorities in Southern Africa: the SADC Regional Infrastructure Development Master Plan 2013", The Commonwealth Business Council Africa Infrastructure Investment Report, 2013
- South Africa Info, "Sub-Saharan Africa's middle class set to boom", 2014 acessado em <http://www.southafrica.info/africa/africa-middleclass-210814.htm>
- Standard Bank, "Rise of the middle class in sub-Saharan Africa", 2014
- Study on Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA), "Africa Infrastructure Outlook 2040", 2011
- Nações Unidas, "MDG Report, 2013 - Assessing progress in Africa towards achieving the Millennium Development Goals", 2013.
- Nações Unidas, "Millennium development goals report 2014", 2014
- World Academy of Science, Engineering and Technology acessado em <https://www.waset.org/>
- Banco Mundial e Banco Africano de Desenvolvimento, "Africa Infrastructure Knowledge Program, Handbook on Infrastructure Statistics", 2011
- Banco Mundial, "AICD, Africa infrastructure Country Diagnostic, Tanzania's infrastructure a continental perspective", 2010
- Banco Mundial, "Quênia a bigger better economy", 2014
- Base de Dados do Banco Mundial, acessada em <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD/countries/IW-NG?display=graph>
- Fórum Económico Mundial, "Accelerating Infrastructure Delivery: New Evidence from International Financial Institutions", 2014.

Contactos

Africa CP&I Leader

Jonathan Cawood
PwC Africa CP&I Leader
+27(0) 11 797 5395
jonathan.w.cawood@za.pwc.com

Contactos do Sector CP&I

Andrew Metcalfe
PwC Africa CP&I Capital Project Execution
Leader
+27(0) 11 797 0980
Andrew.metcalfe@za.pwc.com

Georg Hofmeyr
PwC Africa CP&I Mining & Construction Leader
+27(0) 11 797 4707
Georg.Hofmeyr@za.pwc.com

John Gibbs
PwC Africa CP&I Power Leader
+27(0) 11 797 4461
john.gibbs@za.pwc.com

Andrew Shaw
PwC Africa CP&I Transport & Logistics Leader
+27(0) 11 797 5395
Andrew.shaw@za.pwc.com

Yogan Reddy
PwC Africa CP&I Water & Sanitation Leader
+27(0) 11 797 4025
yogan.reddy@za.pwc.com

Contactos CP&I por país

África do Sul

Mark Ally
CP&I Consulting Leader
+27(0)11 797 4025
mark.ally@za.pwc.com

Mohale Masithela
CP&I Deals Leader
+27(0)11 797 5669
mohale.masithela@za.pwc.com

Angola

Carlos Moutinho
Advisory Lead Partner
+244 924 811 381
carlos.moutinho@ao.pwc.com

Gana

Vish Ashiagbor
CP&I Country Leader
+233(30) 276 1500
vish.ashiagbor@gh.pwc.com

Moçambique

Manuel Carrilho Dias
CP&I Country Leader
+258 (21) 350400
manuel.carrilho.dias@mz.pwc.com

Nigéria

Ian Aruofor
CP&I Country Leader
+234 1 271 1700 Ext 6211
ian.aruofor@ng.pwc.com

Quénia

Kuria Muchiru
CP&I Consulting Leader
+254(20) 285 5263
kuria.v.muchiru@ke.pwc.com

Tibor Almassy
CP&I Deals Leader
+254 (20) 285 5373
almassy.tibor@ke.pwc.com

Tanzânia

Barbara Harris
CP&I Country Leader
+255 (0) 22 219 2710
barbara.harris@tz.pwc.com

www.pwc.co.za/infrastructure

A informação contida nesta publicação é apresentada unicamente para efeitos informativos gerais, e não constitui uma prestação de qualquer tipo de aconselhamento legal ou profissional. Antes de tomar qualquer decisão ou iniciar qualquer acção, procure sempre os serviços de um consultor profissional. O autor, titular dos direitos de autor ou editor do presente documento não assumem qualquer responsabilidade pelas acções ou omissões da iniciativa de qualquer pessoa em resultado de qualquer material nele publicado.

© 2014 PricewaterhouseCoopers ("PwC"), a empresa na África do Sul. Reservados todos os direitos. No presente documento, "PwC" refere-se à sociedade PricewaterhouseCoopers na África do Sul, uma firma membro da PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL), sendo cada firma membro uma entidade legal distinta, e que não actua na qualidade de agente da PwCIL. (14-16121)