



DP WORLD

Porto of Maputo Master Plan conference
June 01, 2011

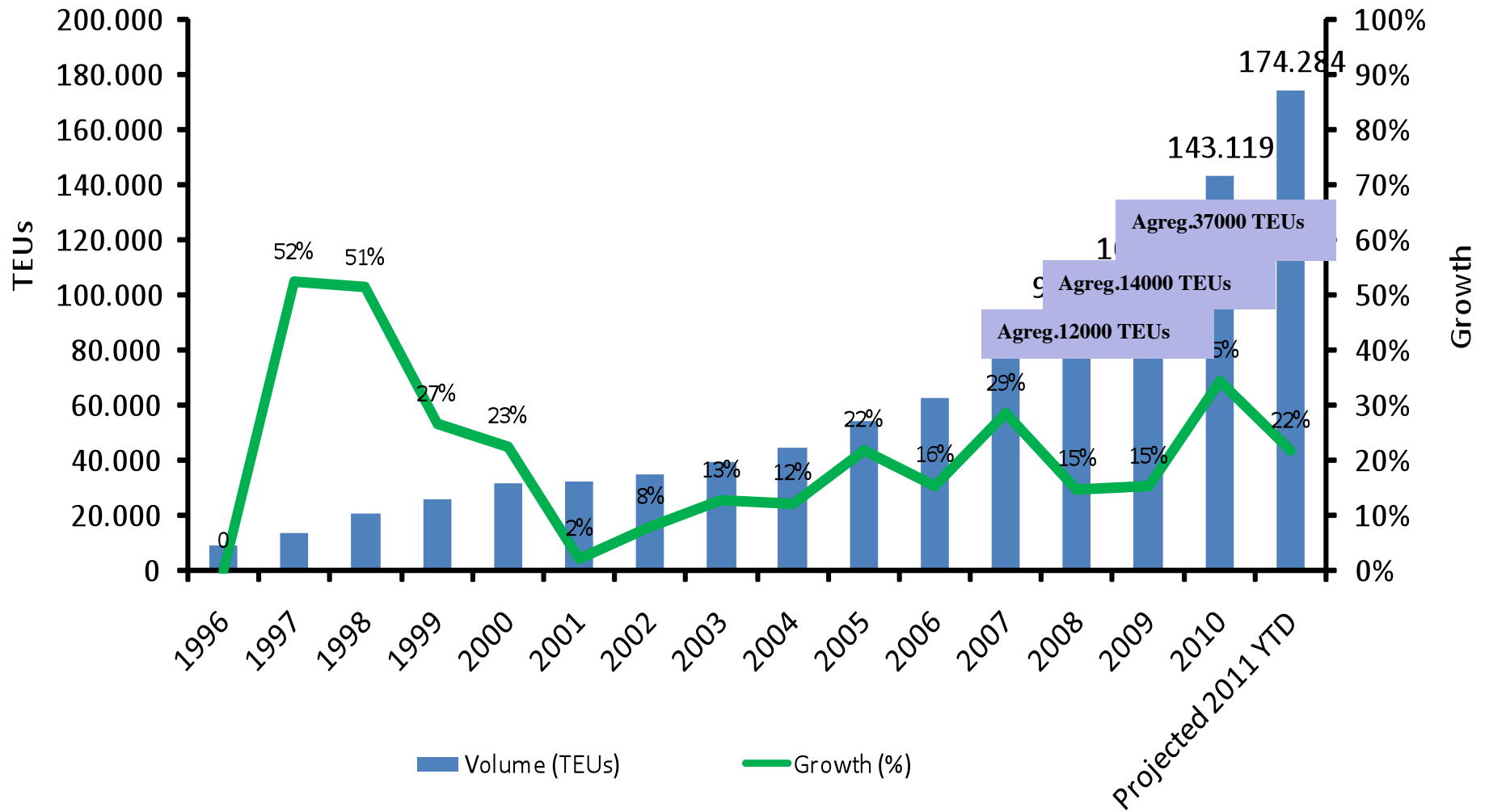


DP World Maputo:

- .
- O Terminal de Contentores do Porto de Maputo foi privatizado em 2003
- O volume de contentores manuseados cresceu significativamente; em 2003 foram manuseados menos de 40 mil TEUs, e em 2010 foram manuseados 143 mil TEUs
- Foram investidos 36 milhões de dolares norte americanos no Terminal de Contentores
- .
- O Terminal de Contentores foi originalmente construído para uma capacidade de 120 mil TEUs/ano, e actualmente manuseia volumes acima da capacidade para o qual foi projectado, por exemplo 143 mil TEUs manuseados em 2010
- Actualmente o terminal de contentores tem apenas um único cais com cerca de 300 metros de comprimento.
- Actualmente o terminal conta com 5 guindastes (2 Pórticos e 3 guindastes móveis) e uma frota de equipamento da banca.
- O terminal de contentores tem actualmente dois accionistas, nomeadamente a DP World com 60% e os CFM com 40%



VOLUME





DP WORLD

Recente Up-grade Da DPW Maputo

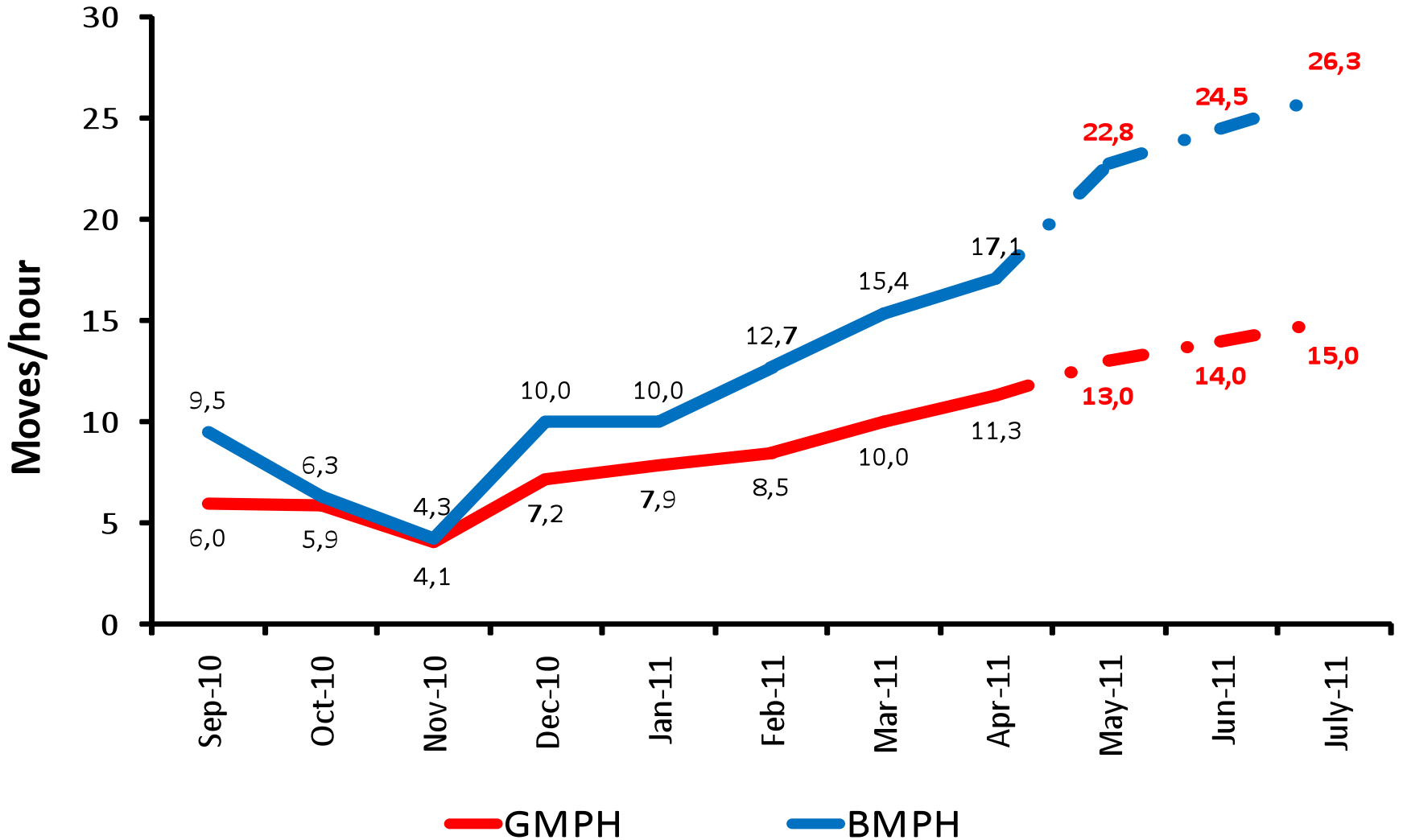
- Foram investidos mais de 4 milhões de Dólares Norte Americanos na reabilitação dos dois Pórticos
- Em 2010, foi adquirido mais um guindaste móvel. Em 2008 foram comprados 2 novos guindastes móveis para a operação de navio. A frota de equipamentos usados na banca foi significativamente incrementada.
- Foi implementado um novo sistema de gestão de contentores na terminal (ZODIAC) com capacidade para monitorar o fluxo de contentores na terminal com vista a proporcionar um controle crescente das operações de navios, banca e cancela.
- Foi instalada uma nova infraestrutura de IT com vista a assegurar o novo sistema de gestao de contentores
- Foi criado um departamento de planificação que opera o novo sistema de gestão de contentores com vista a proporcionar um maior controle do fluxo de contentores no terminal



DP WORLD

Média De Contentores Por Hora Durante As Operações De Navios

GMPH & BMPH

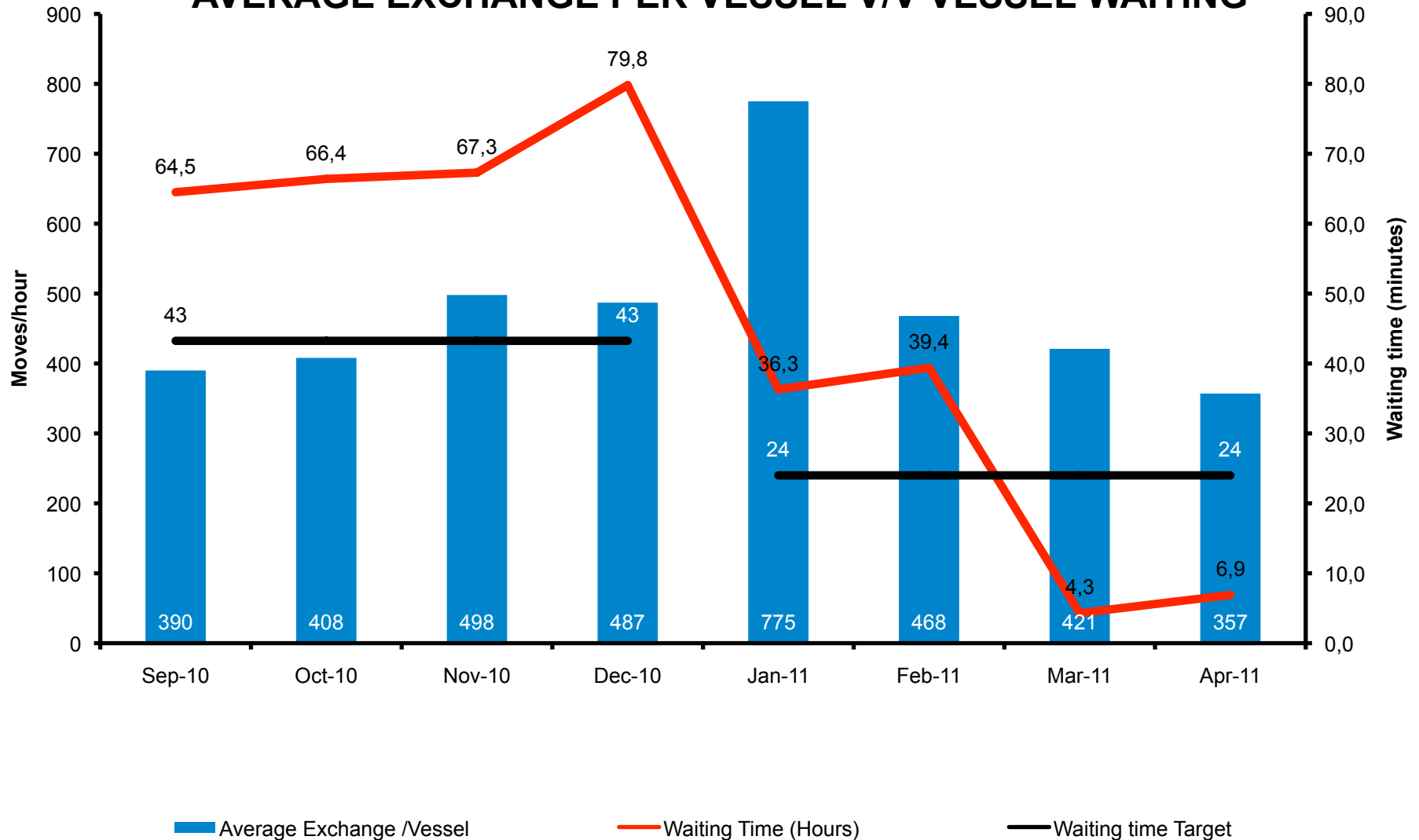




DP WORLD

Média de Contentores/Navio & Tempo Médio De Espera Dos Navios

AVERAGE EXCHANGE PER VESSEL V/V VESSEL WAITING

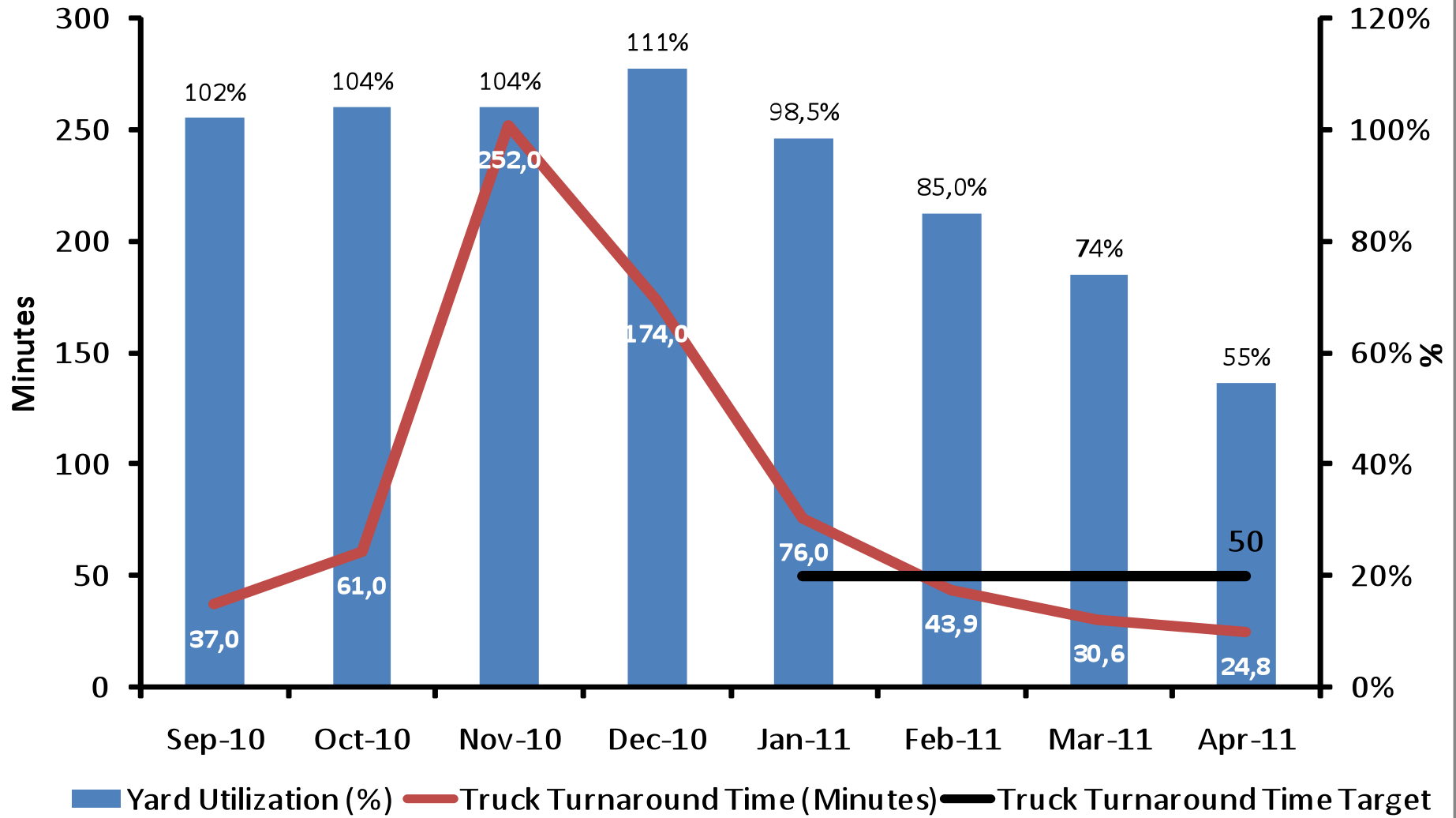




DP WORLD

Taxa De Utilização Da Banca & Tempo De Estadia Dos Camioes NA Terminal

YARD UTILIZATION & TRUCK TURNAROUND TIME



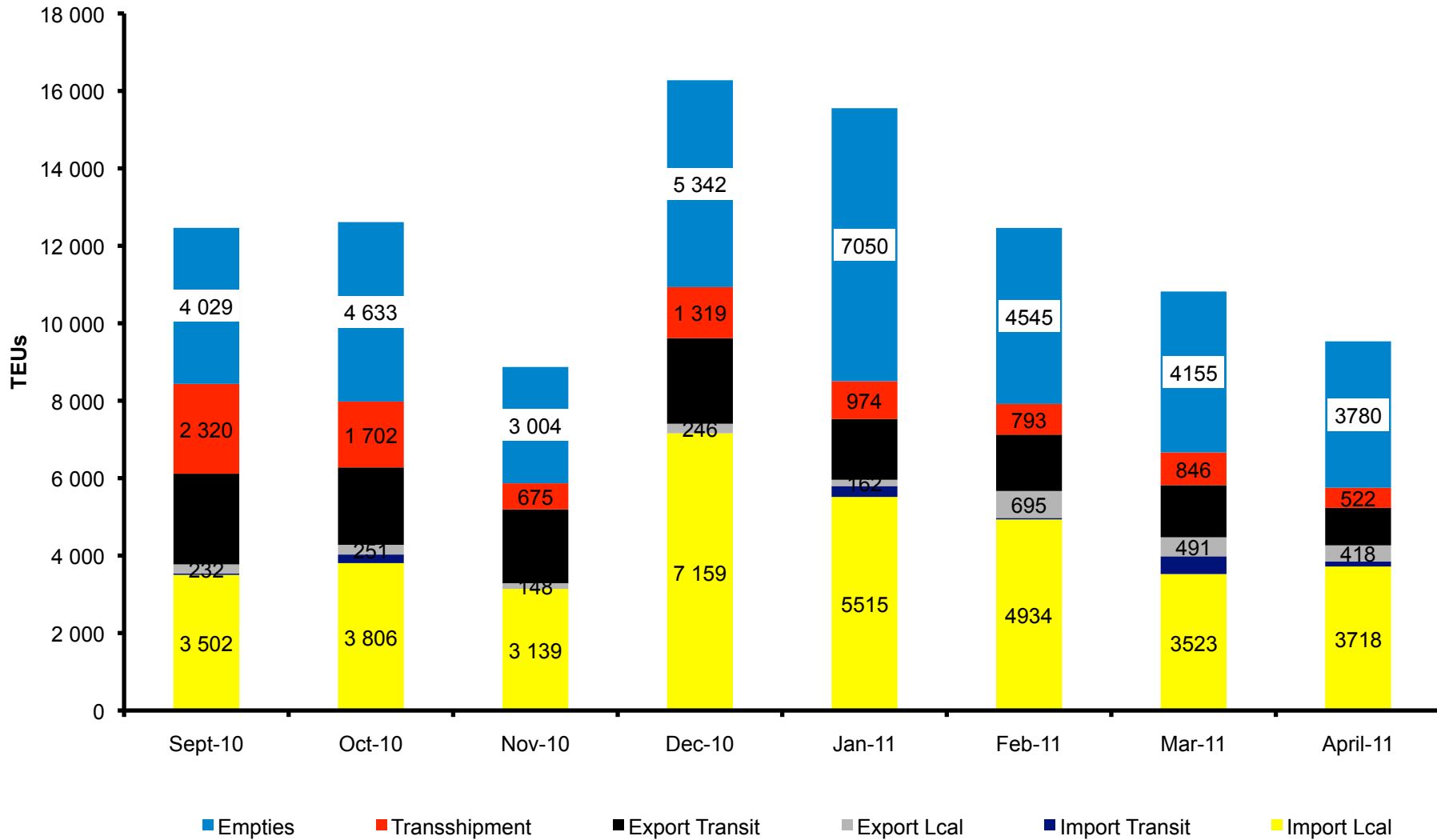


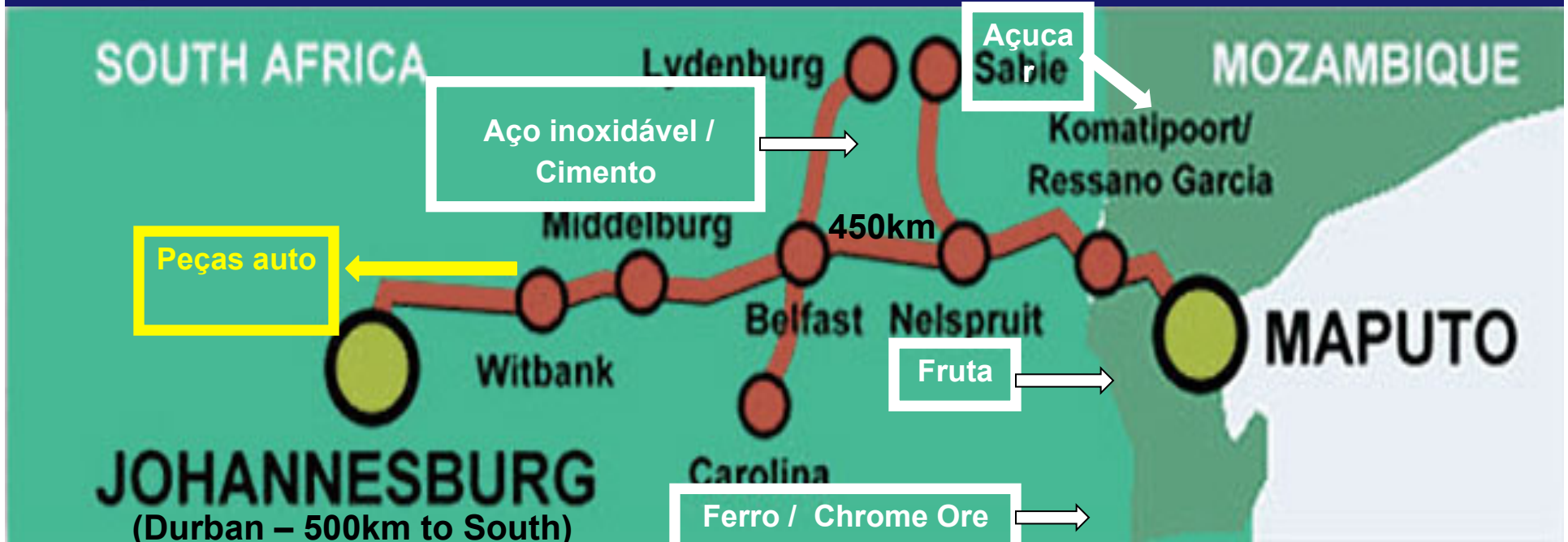
- Acreditamos que o mercado é favorável - o porto de Durban não tem capacidade suficiente para atrair a carga em trânsito
- Há uma forte existência de potenciais clientes em Johansburg pretendendo escoar a sua mercadoria através do porto de Maputo usando o corredor de Maputo. Esta tendência deve-se ao facto de, em termos de custos, ser mais viável escoar as mercadorias via o porto de Maputo.
- Devido aos custos associados com a garantia aduaneira (Alfandegas) o porto de Maputo ainda não absorveu o grande potencial da carga em trânsito.
- Entre 2001-2010, os volumes de importação e exportação cresceram significativamente atingindo cerca de 14%. Esta tendência irá continuar para os próximos anos tendo em conta o forte crescimento do PIB em Moçambique.
- As mercadorias de Importação e exportação local são maioritariamente produtos alimentares e produtos consumíveis. A maior parte dos contentores de exportação são vazios, daí a necessidade de se equilibrar a importação e exportação.



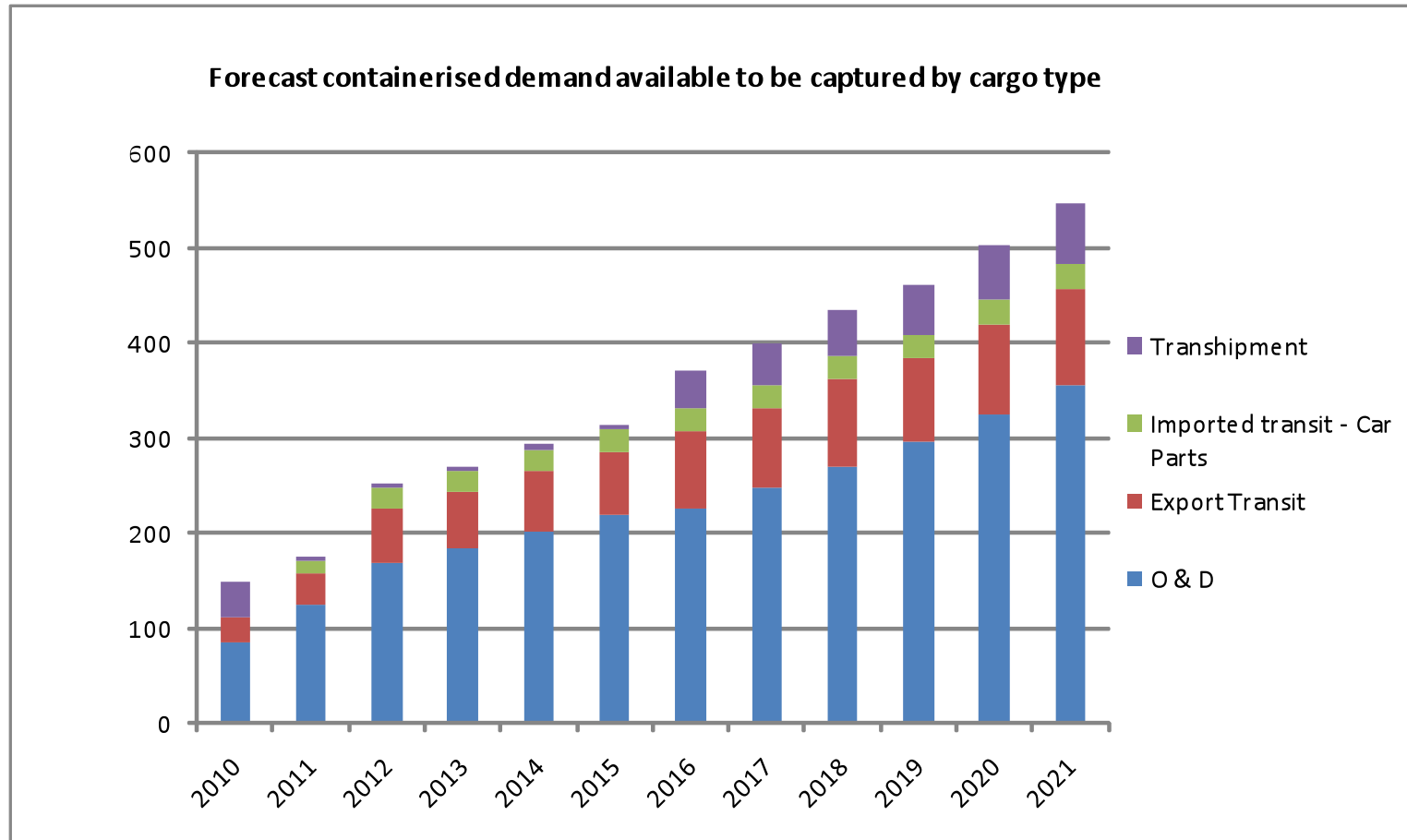
DP WORLD

DISTRIBUIÇÃO DE VOLUMES

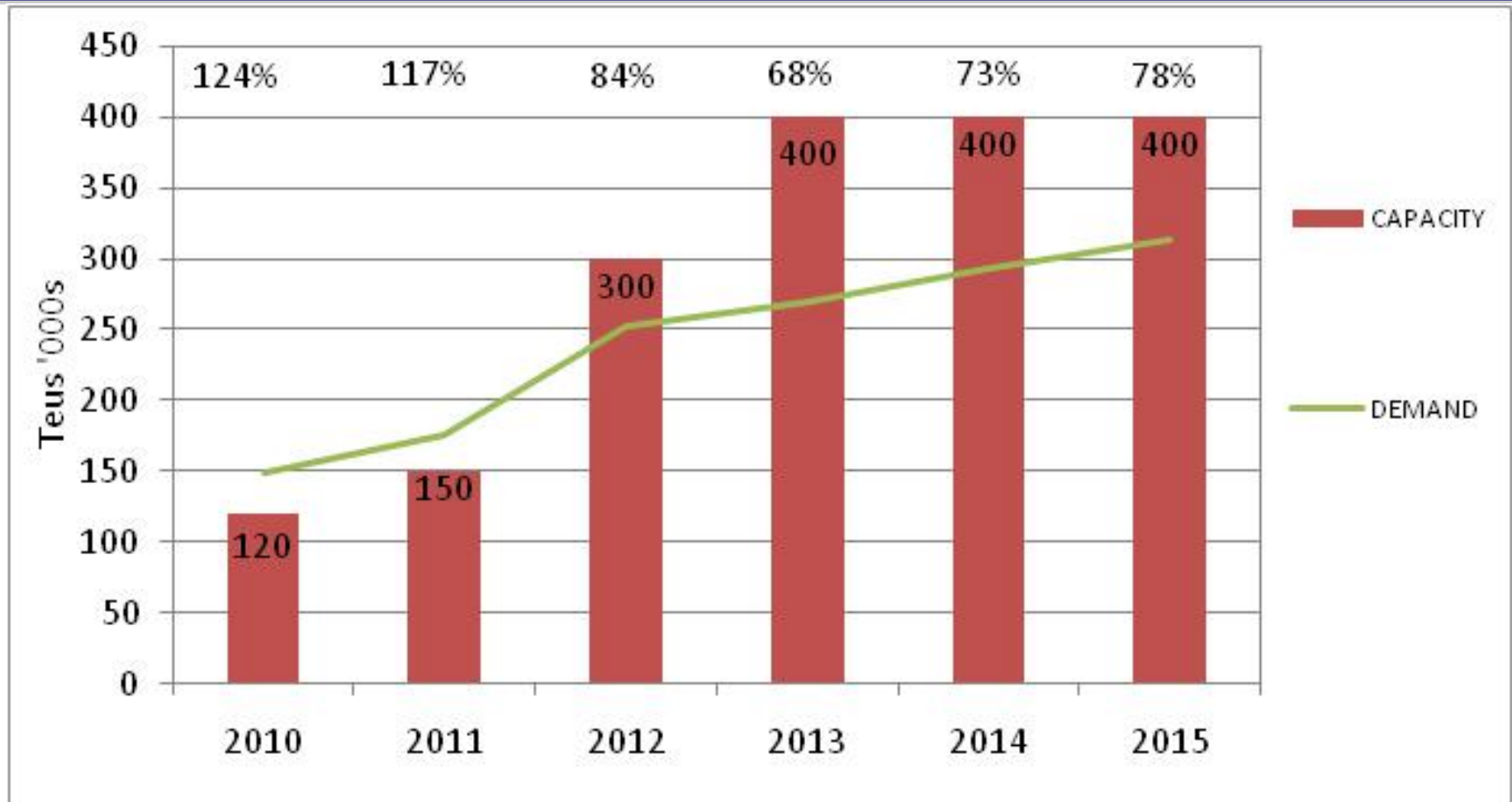




- O corredor entre Maputo e Johannesburg (corredor da Gauteng) é o Centro Industrial da Africa do Sul
- Em termos de distância, a região industrial e agrícola via o corredor de Gauteng está mais próxima de Maputo comparado com Durban;
- O aumento na restrição da circulação de camiões na cidade de Durban (restrição em peso e altura);
- Os exportadores da Africa de Sul tradicionalmente não optam por usar o Porto de Maputo devido:
 - à demora nas fronteiras; e
 - à falta de carga no retorno da viagem
- Os obstáculos que afectam a exportacao via Maputo estão a ser resolvidos.



- As importações e exportações locais na base da taxa de crescimento = 9.6%;
- O crescimento de importação & exportação local entre 2010 – 2012 é devido à substituição da carga de transbordo por carga de importação & exportação local e,
- A intenção é de fazer crescer a carga local e carga em trânsito.



Fase 1 – 2012 - 2013: Aumento de capacidade do terminal ate 400,000 TEUs (nota: 2012 capacidade = 300 000 TEUs devido a expansao da area da banca e o terminal pasara operar com RTG)



- Expandir a banca da terminal adicionando mais 2,6 hectares de terra na zona nordeste da terminal, construção de um novo edificio administrativo e oficinas de manutenção, e uma nova cancela. A banca existente será realibilitada e reconfigurada de modo a optimizar a utilização da banca.
- Em 2012, a existente frota de equipamento na banca (Reach Stacker) será substituida por RTGs.
- Em 2013 será considerada como fase 1 do projecto de expansão e os cais n. 15 e 16 farão parte do terminal de contentores aumentado o comprimento do cais para 600 metros. Nesta fase a capacidade do terminal será de 400.000 TEUs ano.
- O custo total da expansão será cerca de 110 milhões de dólares norte americanos.
- A fase seguinte de expansão terá lugar quando a demanda continuar a crescer



DP WORLD

Intermodal Container Depot (ICD)

Actualmente está sendo construído o ICD a um custo aproximadamente a US\$ 24 milhões de dolares norte americanos, tendo como accionistas a DP World, a Grindrod e os CFM:

- Fase 1:

- Uma banca para contentores vazios com uma capacidade de 2475 TEUs
- Serviços de lavagem de contentores
- Serviços de reparação de contentores
- Inspeção de contentores frigoríficos
- Cerca de 9000 m² para acomodar carga a granel para posterior empacotamento em contentores.
- A Meta para o término deste projecto será em 2012.

Fase 2:

- Uma banca com capacidade para acomodar 1040 TEUs para contentores cheios.
- Um armazém com uma área aproximada de 11900m²
- Até agosto de 2012, será concluído o projecto de construção do ICD



DP WORLD



ICD site location

1.5 km Porta a Porta

Terminal de Contentores

Image © 2010 GeoEye
© 2010 Google
© 2010 Europa Technologies

© 2007 Google™

Pointer 25°57'09.88" S 32°32'30.29" E

Streaming ||||| 100%

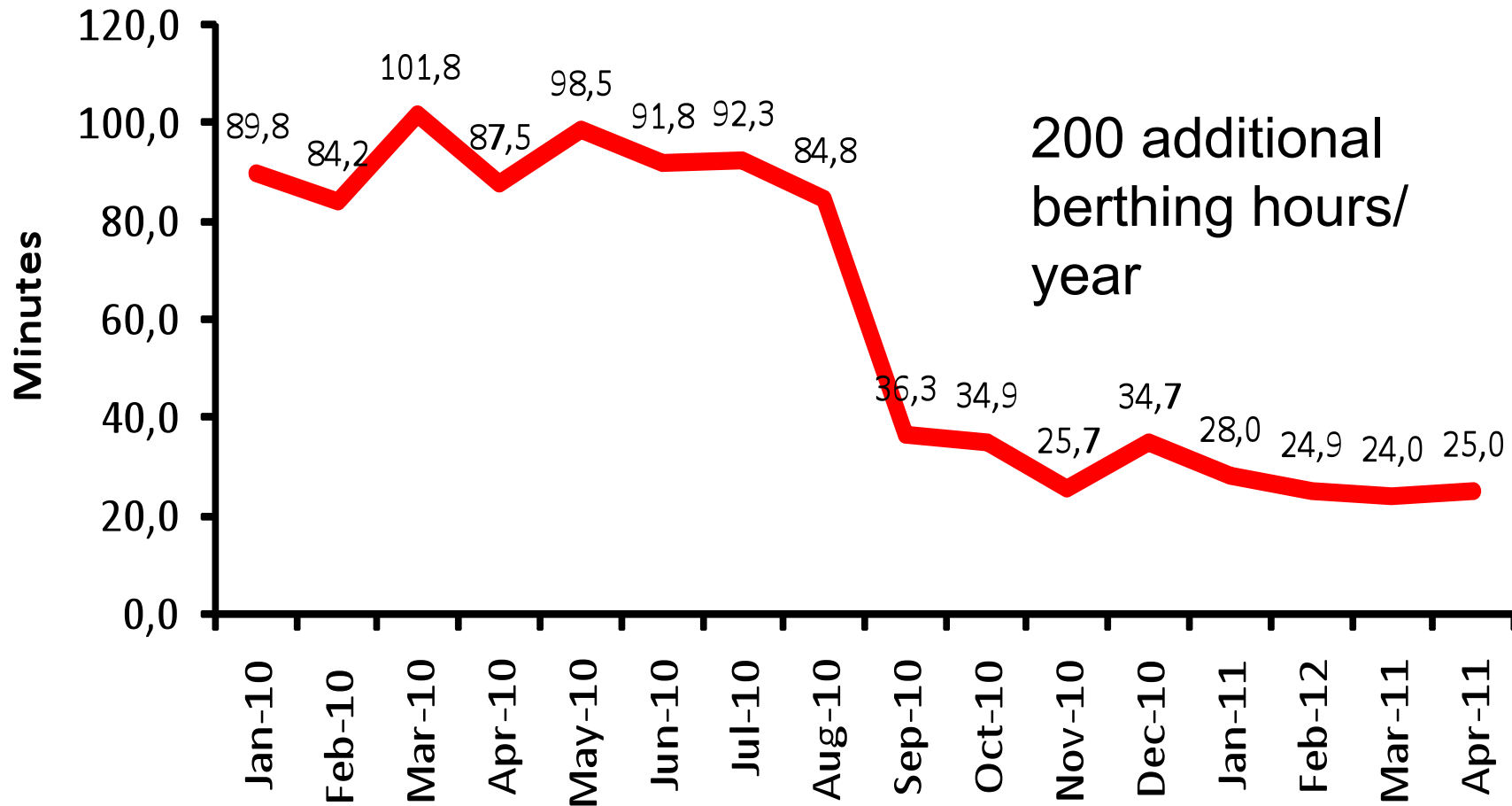
Eye alt 2.10 km



- A DP World Cargo Services presta serviços de estiva tais como piamento, separações e conferência etc para contentores, carga geral nos Portos de Durban, Richards Bay, Cape Town e Port Elizabeth, desde Abril 1998.
- A experiência obtida da DPWCS-SA nos Portos da Africa Do Sul vai ser utilizada em Maputo. Desde Sept 2010, a DPWCS presta serviços de estiva na terminal de contentores de Maputo.
- A DP World Cargo Services Mozambique (DPWCS-M) é uma sociedade legalmente constituída e obteve as licenças e autorizações necessárias.
- A DPWCS-M vai providenciar serviços de estiva e outros servicos complementares na terminal de contentores da DPW, manuseando carga geral nas terminais da MPDC e Grindrod . Prestará também apoio às operações no ICD na medida do possível.
- O trabalho requer muita mão de obra. A DPWCS aposta em empregar, formar e desenvolver a mão de obra local.
- DPWCS vem complementar os serviços do porto de Maputo e DP W Maputo.
- DPWCS vai manter os padrões de segurança no trabalho da DP World.



AVERAGE LASHING UNLASHING TIME PER VESSEL





Terminal de Contentores

- Dinamizar os procedimentos alfandegários e garantias aduaneiras para assegurar um despacho eficiente de carga em trânsito de/para a Africa do Sul
- Continuar a desenvolver a infraestrutura ferroviária para garantir que os expedidores recebam regularmente os serviços previstos
- A capacidade da DP World Maputo deve ser aumentada de forma a acomodar o volume de carga em trânsito presentemente disponível.

ICD

- Conclusão mais acelerada dos procedimentos de *start up* incluindo o lease a longo prazo do site proposto de forma a garantir o início das operações até Fevereiro 2012.



DP WORLD

Obrigado