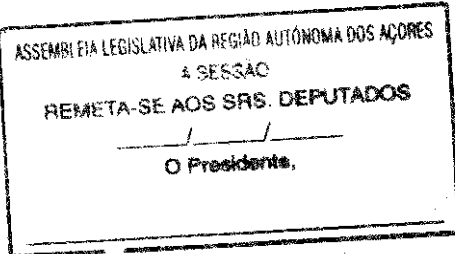




REGIÃO
AUTÓNOMA
DOS AÇORES

PRESIDÊNCIA DO GOVERNO
Gabinete do Secretário Regional
da Presidência
Palácio da Conceição
9504-509 Ponta Delgada



Exmo. Senhor Chefe de Gabinete de Sua
Excelência o Presidente da Assembleia
Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9900 Horta

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
4847 Proc 54.03.00/167/IX	8-12-2009	SAI-GSRP-2011-559 Proc. 1.8 ENT-GSRP-2009-3299	21-3-2011

ASSUNTO: REQUERIMENTO Nº 167/IX – ESTUDO SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS E VIATURAS NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Encarrega-me S. Exa. o Secretário Regional da Presidência de enviar a resposta ao Requerimento nº 167/IX, subscrito pelos Senhores Deputados Jorge Macedo, António Marinho, Clélio Meneses e João Costa, do PSD. O Governo Regional, sem prescindir quanto ao teor dos considerandos, informa o seguinte:

1 a 4 – As questões consideram-se respondidas no âmbito da Comissão Eventual de Inquérito ao Processo de Construção dos Navios Atlântida e Anticiclone.

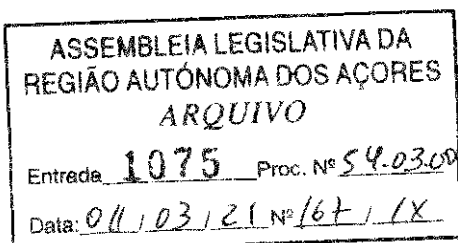
5 a 10 – Juntam-se em anexo os documentos solicitados.

11 – Este estudo é mais um instrumento técnico para melhor habilitar a implementação das políticas do Governo dos Açores nesta matéria. Assim, tal como em todas as outras matérias relacionadas com o desenvolvimento da Região, caso o Governo dos Açores decida promover ajustamentos no âmbito do sector dos transportes marítimos na Região, serão ouvidos todos os parceiros e entidades interessados.

Os melhores cumprimentos

O Chefe de Gabinete

Hermenegildo Galante

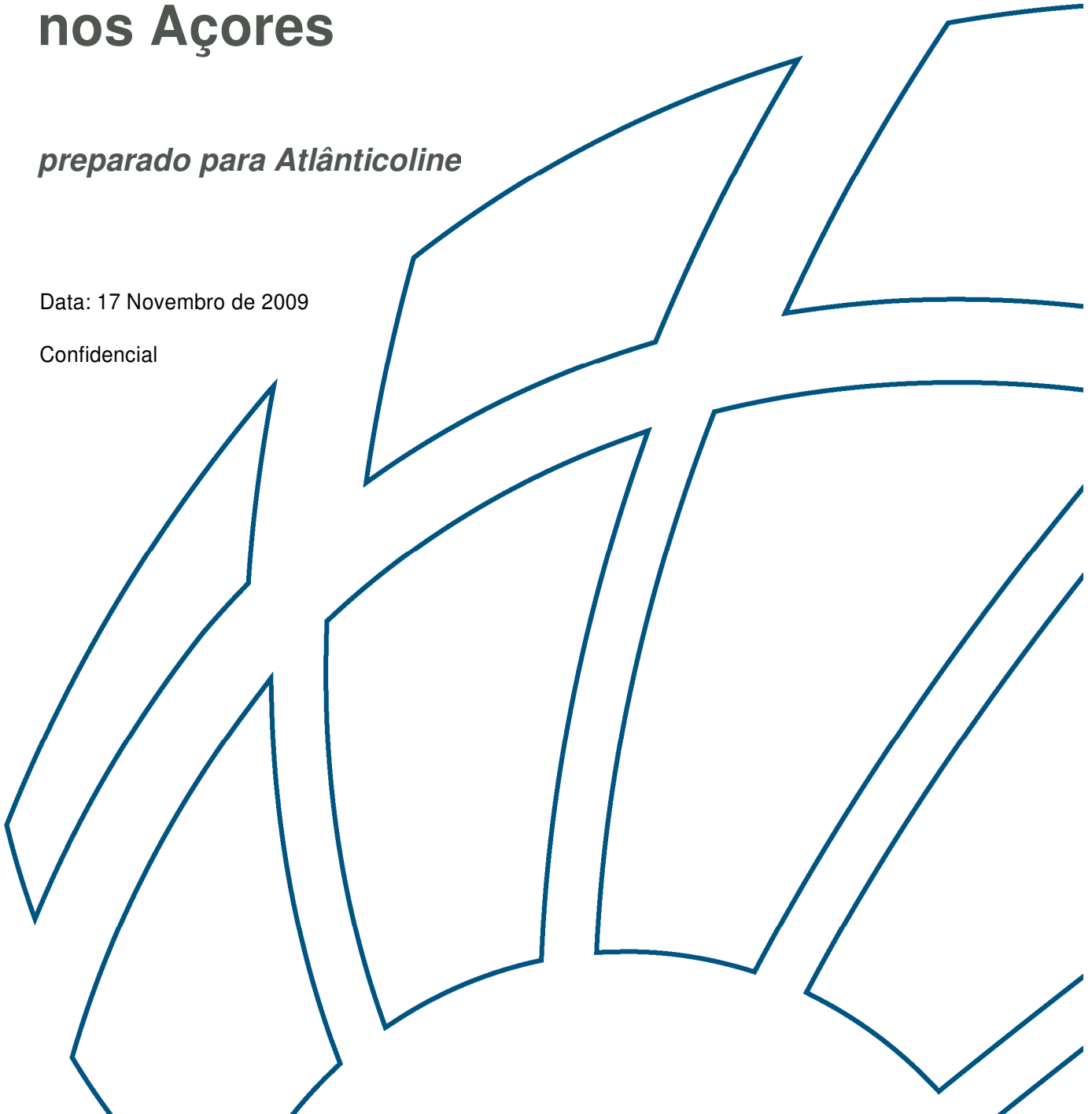


Proposta financeira por um estudo sobre o Desenvolvimento e a Avaliação de um Sistema Integrado de Transporte Marítimo nos Açores

preparado para Atlânticoline

Data: 17 Novembro de 2009

Confidencial



1 Contexto do estudo

A Atlânticoline S. A. convidou empresas a apresentarem propostas no âmbito de um estudo sobre os transportes marítimos na região autónoma dos Açores. O objetivo do estudo é o transporte marítimo e a sua viabilidade entre as ilhas, com o território continental português e com o arquipélago da Madeira, tanto para carga e passageiros.

Esta proposta é apresentada pela BMT Transport Solutions GmbH (Alemanha), em cooperação com BMT Nigel Gee (Reino Unido). A partir de 1 de outubro 2009, a BMT Baxter Eadie Ltd. (Reino Unido) mudou seu nome para BMT Transport Solutions Ltd, e as operações de os dois escritórios (Reino Unido e Alemanha) foram fundidas em uma única unidade de negócios - "BMT Transport Solutions (BMT TS)". A BMT Transport Solutions e a BMT Nigel Gee são subsidiárias de uma empresa de consultoria de liderança internacional , a BMT Group Ltd. BMT Group Ltd.

2 Âmbito do Estudo

Esta proposta financeira relativa aos serviços detalhados na Proposta Técnica 5237 apresentada pela BMT TS em resposta aos objectivos do projecto e termos de referência detalhados no convite da Atlanticoline para apresentar uma proposta, datada no dia 11 de Novembro de 2009.

3 Oferta de preço

BMT oferece de realizar o estudo descrito por um preço total de EUR 159,500 (ou seja: cem cinqüenta e nove mil e quinhentos euros).

O preço oferecido inclui todas as despesas de viagem (como descrito na proposta técnica), de comunicação e material de escritório. A oferta é válida por 90 dias após a apresentação

Qualquer trabalho exigido além do escopo do projeto deve ser acordado por escrito com Atlanticoline. Tarifas devem ser acordada com base num valor fixo, ou com base nas taxas diárias detalhadas na Tabela 1 abaixo.

Tabla 1: *Taxas diárias por trabalho adicional*

	em Euro por dia
Membros do painel consultivo da indústria	1,200
Consultores senior / gerente de projeto	1,100
Consultores técnicos	1,000
Consultores / Analistas	650-900

4 Esquema de Afinação e Custos

O estudo será concluído conforme a proposta técnica e os termos da referência em 120 dias. A distribuição de obra por fase do projeto é detalhado na Tabela 2

Tabela 2: Tabela de alocação de recursos por fase do projeto

	Man-days ¹⁾	% share man days	Orçamento (EUR)
1. Avaliação da baseline e consultação de stakeholders	26	20%	29,000
2. Identificação das opções	46	36%	52,200
3. Análise das opções	28	22%	31,900
4. Entrega das recomendações	19	15%	22,000
5. Gerenciamento de projeto, QA/QC e administração	9	7%	10,400
Viagens			14,000
Total	127		159,500

¹⁾ Por favor, note que o *man-days* não refletem a duração do projeto inteiro porque alguns trabalhos são realizados em paralelo. A duração total do projeto é previsto a 120 dias.

Tabela 3: Orçamento por tipo de recurso

Recurso	Orçamento (EUR)
Membros do painel consultivo da indústria	12,500
Consultores senior / gerente de projeto	22,000
Consultores técnicos	69,000
Consultores / Analistas	22,000
Viagens e outros	34,000
Total	159,500

Conforme a proposta técnica, a BMT TS fornecerá os seguintes resultados principais:

- Relatório mensal sobre o processo do projeto
- Baseline relatório de avaliação (no formato powerpoint) – entregada final do mês 1
- Relatório draft e seminário (no formato de powerpoint) – entregada metade do mês 4
- Relatório final e modelo de transporte – entregada final do mês 4

5 Termos e Condições

A proposta financeira é válido para o escopo do projeto apenas como descrito na Proposta Técnica 5237. Esta oferta é válida por 90 dias.

BMT propõe as condições de pagamento a seguir:

- 30% do preço total, ou seja, 47,850 EUR devido no momento da entrega Baseline relatório de avaliação, planejada no final do primeiro mês do início do projeto. A garantia bancária será organizado pela BMT por esse valor.
- 70% do preço total, ou seja, 110,650 EUR devido depois de o relatório final ser entregue e aceitado.

BMT realizará o trabalho de forma a satisfazer as condições constantes da Código dos Contratos Públicos.

As condições descritas no convite à apresentação de propostas, nomeadamente no "Caderno de Encargos simplificado" relacionados com a realização de um estudo sobre o transporte marítimo nos Açores (Cláusulas 1 a 8) são reconhecidos por BMT TS.

BMT aceitará responsabilidade por negligência leve, por meio de que a negligência leve é limitada até três vezes o montante da presente proposta de um período de três anos após a aceitação do relatório final.

6 Contact

BMT Transport Solutions GmbH

Karpfangerstr. 14
D-20459 Hamburg

Telephone: +49-40-36 00 664-0
Telefax: +49-40-36 00 664-29
Email: info@bmt-ts.com
Web: www.bmt-ts.com

Dr. K Wolfram Schaefer

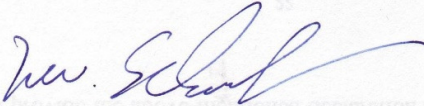
Email: ws@bmt-ts.com
Phone: +49-40-36 00 664-24
Mobile: +49-179-453-783 5

Tobias Merten

Email: tm@bmt-ts.com
Phone: +49-40-36 00 664-23
Mobile: +49-172-41 45 56 7

7 Assinatura

Dr. K Wolfram Schaefer



Dr. K Wolfram Schaefer

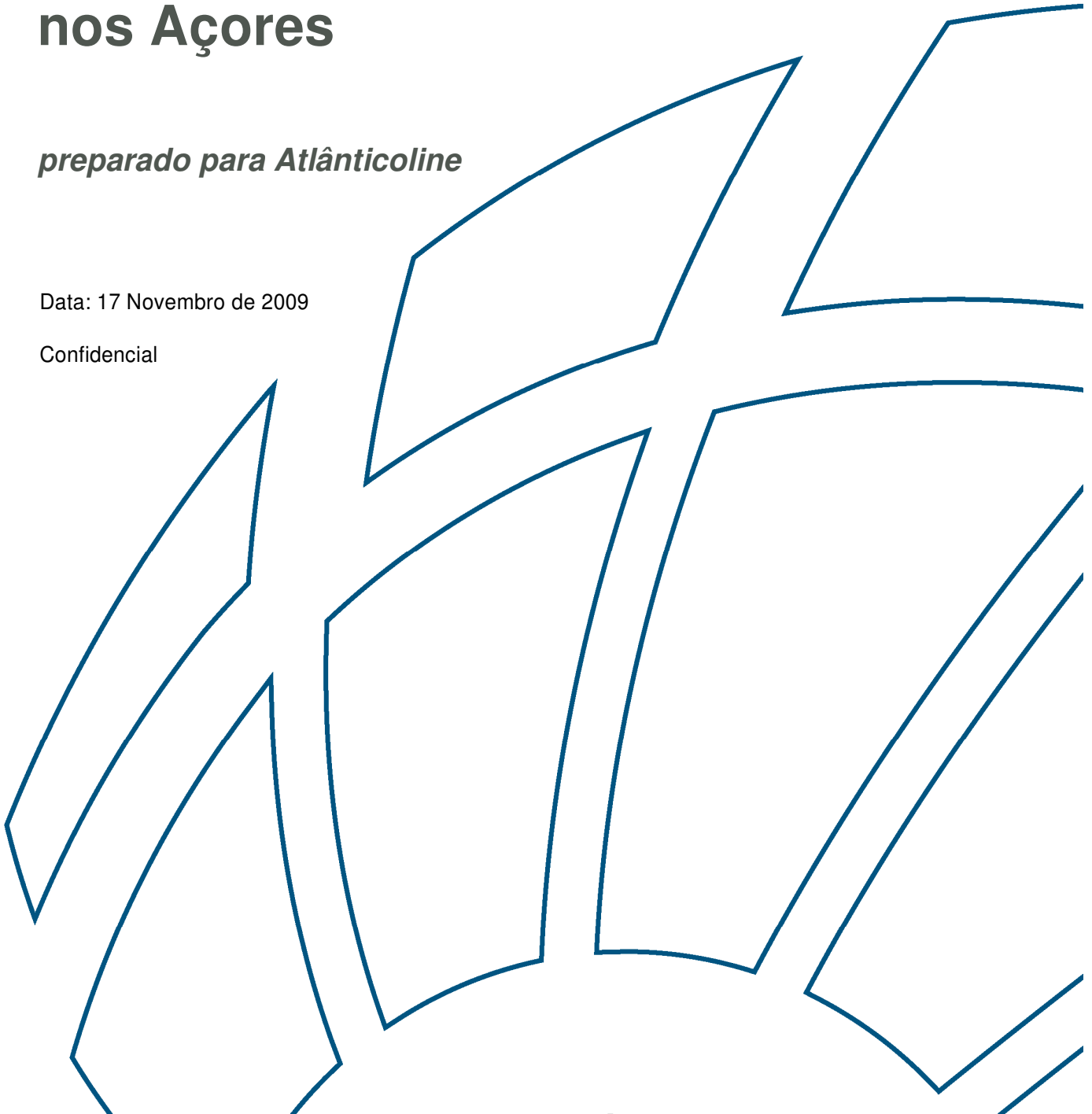
- Gerente Geral -

Proposta técnica por um estudo sobre o Desenvolvimento e a Avaliação de um Sistema Integrado de Transporte Marítimo nos Açores

preparado para Atlânticoline

Data: 17 Novembro de 2009

Confidencial



Introdução

A Atlânticoline S. A. convidou empresas a apresentarem propostas no âmbito de um estudo sobre os transportes marítimos na região autónoma dos Açores. O objetivo do estudo é o transporte marítimo e a sua viabilidade entre as ilhas, com o território continental português e com o arquipélago da Madeira, tanto para carga e passageiros.

Esta proposta é apresentada pela BMT Transport Solutions GmbH (Alemanha), e faz parte de BMT Group Ltd, uma empresa de consultoria de liderança internacional de tecnologia, ciência e engenharia. BMT Group têm uma foca forte nos negócios de marítimo e têm o seu sede no Reino Unido.

BMT TS irá liderar uma equipe de profissionais de dentro BMT (localizadas na Alemanha e Reino Unido) e também cooperar com outros especialistas da indústria / associados no painel de opiniões para maximizar o valor dos resultados deste estudo e utilizar a melhor experiência disponível.

BMT TS propõe a ser o único contratador, BMT TS tenha recebido a confirmação completa que o pessoal nomeado nesta proposta estará disponível como planejado e que há flexibilidade suficiente em termos de planeamento de recursos humanos para reagir a acontecimentos imprevistos.

Esta proposta técnica fornece descrições das competências relevantes de BMT, o âmbito do trabalho junto com a metodologia que será adaptada e os termos e as condições propostos.

CONTEÚDO**Pág. nº**

Introdução	2
1 Perfil da empresa BMT	4
1.1 BMT Group Limited	4
1.2 BMT Transport Solutions.....	4
2 Perícia da BMT	5
2.1 Experiência nos projetos	5
2.2 Visão geral sobre os membros da equipe de projeto.....	10
3 Âmbito do Estudo	12
3.1 Contexto do projeto	12
3.2 Objectivos	13
3.3 Principais resultados	14
4 Abordagem e Metodologia	14
4.1 Estrutura de Gestão do projeto.....	14
4.2 Programação de tempo e das tarefas.....	16
4.3 Descrição da Metodologia	17
4.3.1 Avaliação da Baseline	17
4.3.2 Identificação das opções	20
4.3.3 Análise das opções	25
4.3.4 Entrega de recomendações	28
5 Termos e Condições	29
6 Assinatura	29

1 Perfil da empresa BMT

1.1 BMT Group Limited

BMT Group Limited é uma empresa de consultoria de tecnologia, ciência e engenharia multi-disciplinar de liderança internacional que oferece um amplo leque de serviços, especialmente nos setores de portos e logística, energia, ambiente, navegação e defesa. A sede da empresa fica em Teddington / Londres, Reino Unido. Uma rede que atualmente inclui 27 subsidiárias e mais de 1,200 funcionários altamente qualificados com atendimento a clientes mundialmente.

A divisão de Portos e Logística da BMT gerenciou com sucesso diversos projetos de esquema dos custos-baixos de proteção costeira para a concepção e operação de terminais de petróleo, portos de contentores, instalações de defesa naval, fluvial e estudos de transporte marítimo, estudos de transportes integrados, bem como concepção de navios comerciais e consulta estratégica aos decisores políticos e investidores.

Os serviços oferecidos pela BMT além de consultoria de negócios, incluem estudos de viabilidade econômica e análise de risco, através de engenharia de ciclo de vida e otimização das sistemas de transporte. Além disso, através de software proprietário, a BMT é capaz de oferecer alguns dos modelos e técnicas de simulação mais sofisticados no mercado hoje.

Detalhes adicionais encontram-se à disposição em www.bmt.org.

1.2 BMT Transport Solutions

BMT Transport Solutions (BMT TS), localizada em Hamburgo, Alemanha e Londres, Reino Unido, é uma parte de consultoria estratégica de transporte na divisão Portos e Logística da BMT Group Limited. Os conhecimentos e competências de alto valor com mais de 20 anos de experiência internacional dá BMT TS a amplitude e a profundidade para oferecer consultoria de elevada qualidade aos seus clientes. Os serviços oferecidos fornecem a base para decisões de investimento informadas e ajudar a desenvolver soluções de transporte sustentáveis, eficientes e eficazes em todo o mundo.

BMT TS traz leading-edge de consultoria, engenharia, manutenção, previsão e planejamento de competências para os clientes no setor de transporte rodoviário, ferroviário, hidrovia, transporte aéreo e intermodal. A BMT TS em cooperação com outras subsidiárias da BMT é ativa no desenvolvimento de infra-estrutura de transporte, trazendo os benefícios das novas técnicas de previsão econômica combinada com a modelagem de tráfego avançado e a avaliação de riscos, tanto para os investidores e operadores. Da concepção à operação BMT TS oferece uma série de serviços para ajudar os clientes a avaliar, desenvolver, otimizar e manter a infra-estrutura de transportes (portos, por exemplo) e os transportes e as redes de serviço (por exemplo, sistema de navegação). Habilidade especialista conjunto a cobrir toda a gama de drivers essenciais para o desenvolvimento de infra-estrutura de transporte e incluem as áreas críticas de risco, econômica, financeira, técnica, e avaliação ambiental.

Os clientes da BMT TS geralmente pertencem a uma das seguintes categorias gerais:

- Portos e terminais
- Investidores e instituições financeiras
- Decisores políticos e autoridades públicas
- Empresas de navegação e operadores de transportes
- Transportadoras e fabricantes

Detalhes adicionais encontram-se à disposição em www.bmt-ts.com.

Quando necessário BMT pedirá aconselhamento técnico específico de outras empresas do grupo BMT. Em particular, consultará com BMT Nigel Gee Ltd. (BMT NG). BMT NG é um dos principais consultorias independente de design naval no mundo e fornece um amplo portfólio de serviços para navios avançados e especializados. Baseado em Southampton, Reino Unido, a BMT Nigel Gee foi formada em 1986 e faz parte do grupo BMT desde 2001. A empresa tem um histórico extraordinário na construção de navios para atender às especificações exatas de peso, velocidade e sea-keeping, com um portfólio de design que se estende a mais de 150 navios que foram construídos, variando em tamanho de 9 m para 220 m de comprimento e velocidades de até 70 kts.

A empresa oferece uma solução de one-stop para o cliente. Desde a concepção inicial, arquitetura naval e desenho de produção detalhado através de pesquisa, apoio à construção e fiscalização, BMT NG tem as habilidades técnicas e comerciais e a capacidade para oferecer um serviço de engenharia de alta qualidade, com uma experiência comprovada de gestão de projetos complexos e inovadores de viabilidade até o projeto detalhado e, em muitos casos, a produção. BMT Nigel Gee Ltd é certificada com a norma de qualidade ISO 9001:2008.

BMT NG também tem actuado com frequência em nome dos proprietários e operadores na determinação da exigência operacional, desenvolvendo o conceito de design, fornecendo o pacote de concurso por nível de design e ajudar o cliente na execução dos processos de concurso e de contrato.

A empresa tem uma história notável em desenho de casco-estrutura naval e desenvolvimento. Esta experiência tem resultado em navios que oferecem boa capacidade de conservação e eficiência de alta propulsão. Com um profundo conhecimento na concepção e questões de engenharia de produção de aço, alumínio e estruturas compostas, numerosos navios foram construídos com todos esses materiais e suas combinações.

Os desenhos da BMT NG foram construídos em uma variedade de estaleiros e agora estão em funcionamento em todo o mundo. A empresa possui uma experiência considerável em trabalhar com estaleiros locais para garantir que o pacote de design de produção estará adaptado às necessidades específicas e à qualidade do navio entregue.

Detalhes adicionais encontram-se à disposição em www.ngal.co.uk.

2 Perícia da BMT

2.1 Experiência nos projetos

Esta seção apresenta as referências selecionadas da BMT que é relevantes para este projeto em termos de tipo de serviços e / ou localização do projeto. Como é evidente a BMT tem uma vasta experiência, tanto na procura de modelagem e desenvolvimento de serviços no sector de ferry-boat na Europa combinada com a experiência técnica na concepção dos

ferries para satisfazer os requisitos específicos do funcionamento e das condições de funcionamento. A BMT também participou activamente nos aspectos da política e do financiamento das operações de ferry-boats.

Nas referências listadas embaixo, as empresas da BMT foram, respectivamente, o consultor principal, salvo indicação em contrário. Detalhes adicionais para todos os projetos listados estão disponíveis caso que se exige.

Consulta Estratégica pelo Porto de Trelleborg (previsão do comércio e simulação dos transportes potenciais)



BMT TS empreendeu uma série de tarefas, incluindo:

- Previsão da futura demanda nos serviços de ferry-boat
- Simulação de potencial por novos conceitos de transporte
- Candidatura por fundos públicos para o apoio das operações intermodais e de infra-estrutura portuária

Resultados do projeto: O Porto de Trelleborg está investindo fortemente em nova infra-estrutura para lidar com a demanda crescente. O estudo apoia o Porto no processo político e no planeamento interno através de evidências científicas neutro sobre os volumes futuros.

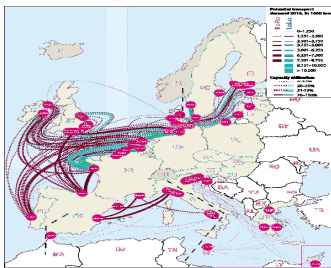
STENA Line - Configuração da rede futura de ferry-boats no Mar Báltico (previsão do comércio e simulação dos transportes potenciais)



BMT TS reviu as características de mercado e avaliou as condições de mercado relativo aos serviços bálticos da Stena Line. Para avaliar os volumes potenciais nos serviços da Stena, uma previsão do comércio “região por região” foi estabelecido para carga unitizada. A demanda de transporte nestas rotas foi estimado com o modelo avançado EFM STAN da BMT, qual simular o fluxo de mercadorias.

Resultados do projecto: STENA Line utilizou o estudo da BMT para implementar decisões estratégicas relativo aos novos navios e aos novos serviços ou serviços estendidos.

Estudo “Auto-estradas do Mar (MoS) - encomendado pela Comissão Europeia (DG TREN)



O objetivo do estudo foi de apresentar indícios de transportes potenciais nas novas ligações de auto-estradas do mar (MoS) na Europa. A análise centrou-se nos potenciais de tráfego e nos efeitos de transferência modal entre regiões portuárias selecionadas em 4 grandes áreas geográficas: o Mar Báltico, o Mar do Norte / Arco Atlântico, o Mar Mediterrâneo Ocidental e o Mar Mediterrâneo Oriental.

Resultados do projeto: O estudo forneceu uma base para o processo decisório da futura política de transportes na UE na estrutura de TEN-T

Avaliação de Tráfego e Tarifa no Estreito de Dover



Contratada por uma empresa de consultoria principais, a BMT foi encarregada para fazer uma avaliação dos mercados actuais e futuros de frete e de passageiros. O estudo foi focalizado nos processos da cobrança e nos níveis de competitividade relativa entre os diferentes actores.

Consultoria no projeto “Königslinie” como parte do projecto geral “Auto-estradas do Mar (MoS)”



Em 2008, a Comissão Europeia aprovou o projeto de auto-estradas do mar (MoS) entre Sassnitz e Trelleborg como projecto prioritário no mar Báltico sob o programa TEN-T 2007-2013. BMT TS coordenou a candidatura do projecto em nome do consórcio. O projecto foi formado por duas linhas de ferry-boat e dois portos. Ao lado dos requisitos oficiais, BMT TS preparou um cálculo de transferência modal, projeto e planeamento do orçamento (incluindo análise financeira), análise de mercado e da concorrência, as previsões de tráfego e análise sócio-econômica de custos e benefícios

Resultados do projeto: A UE aprovou um apoio de mais de 20% do orçamento global do projeto, ou seja, aprox. € 10 milhões subvenções, plano de acção do projeto, uma introspecção do mercado e previsão de tráfego necessário para o planeamento dos serviços.

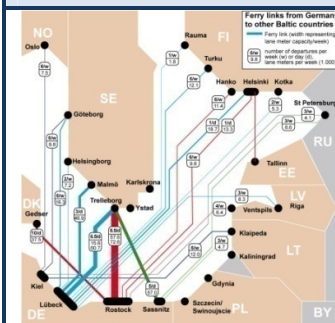
Avaliação do serviço RoPax entre Escócia - Europa Continental



Em conjunto com Scott Wilson Kirkpatrick a BMT Baxter Eadie realizou uma investigação para o pedido de financiamento. O pedido foi apresentado ao Executivo escocês por uma empresa comercial qual propõe a iniciar um novo serviço de Ro-Pax entre a Escócia e a Europa Continental.

Resultados do projeto: O cliente recebeu uma análise minuciosa dos fluxos projetados de carga e de tráfego de passageiros de e para a Escócia e uma avaliação da probabilidade da meta a ser alcançada.

Due Diligence de um porto de RoRo no Mar Báltico



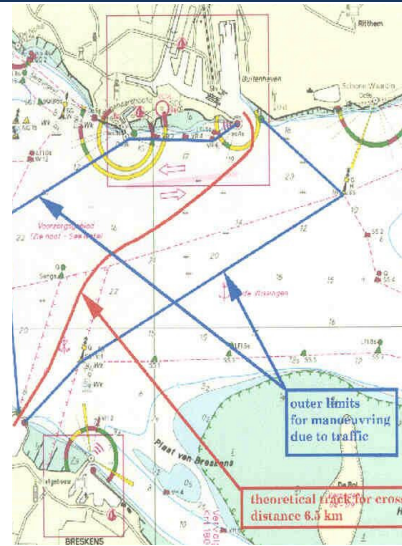
BMT TS suportou o cliente no processo de aquisição de uma participação minoritária na Hafengesellschaft Lübecker GmbH (LHG). A LHG é o líder na região por serviços de RoRo e do tratamento de produtos de papel no Mar Báltico.

Resultados do projeto: O projeto ofereceu ao cliente o seguinte:

- Avaliação da posição no mercado / potenciais do

- terminal,
- Previsão de tráfego baseado em simulações de varios cenários
- Apoio à estratégia de licitação;
- Desenvolvimento de estratégia de marketing pela LHG.

Especializada Ferry Design para todo o ano de operações



BMT foi encomendada pela província de Zeeland para fornecer a concepção de navios entre Vlissingen e Breskens. O requisito essencial foi um navio adequado para a operação em 365 dias por ano sem cancelamentos.

O projeto navio resultante foi de 37.4 m, 15 kts e com capacidade de passageiros até 181 pessoas.



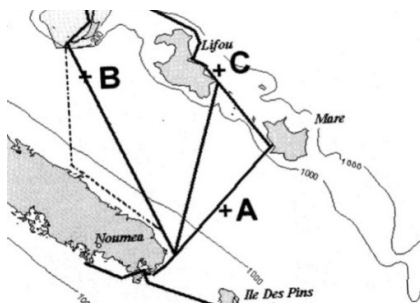
Vessel Design para melhorar o conforto, Sudiles



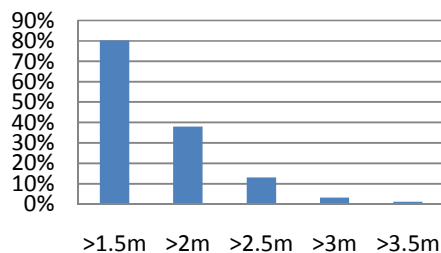
A tarefa era conceber um navio para melhorar os níveis de conforto por 50%. A BMT analisou a rota e as estatísticas de onda, usando estes dados seguintes para:

- Desenvolver a ModCAT casca do navio para melhorar o sea-keeping
- Oferecer a integração conjunta da maior motion damping system

O projeto resultante melhorou o seekeeping por mais de 50% e os níveis MSI foram significativamente reduzidos.



Wave Height Statistics (A)



'Wight Ryder I', 'Wight Ryder II', Wightlink



BMT forneceu serviços de design personalizado à Wightlink para dois catamarans novos que entraram em serviço em Setembro de 2009.

Resultados do projeto: Os ferry-boats com capacidade até 260 passageiros oferecem maior estabilidade durante a viagem e capacidades melhoradas de atracação, com consideráveis ganhos da eficiência operacional.

Conselho das Ilhas Shetland



BMT prestou serviços de consultoria em design para o Conselho das Ilhas Shetland para a aquisição de um novo navio para ser empregado numa rota com condições extremos de tempo. O escopo do trabalho incluiu o design nível e a assistência com a escolha do estaleiro na sequência de um concurso.

Resultados do projeto: Novo navio que foi construído na Polónia e que já está em serviço.

ISIC - Serviços integrados na cadeia intermodal (consulta à Comissão Europeia em áreas diferentes da futura política de transportes)



O principal objetivo do projeto ISIC realizado por BMT TS foi fornecer todas as informações necessárias à Comissão para elaborar e implementar com sucesso as ações que foram descritas no Plano de Acção para a integração de fretes. Este estudo preparou o roteiro para a implementação das ações distintas.

Resultados do projeto: As ações que foram desenvolvidas neste projeto conduzirão a uma mudança substancial de transporte na estrada para o transporte intermodal.

Ligações de transporte marítimo entre Egito e Europa

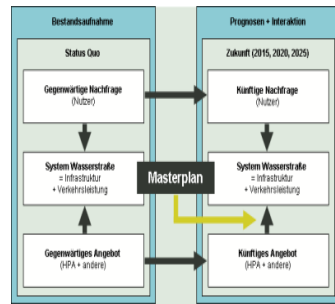


BMT realizou um estudo pelo Ministério do Comércio e da Indústria, baseado em Cairo, e financiado pela UE, para avaliar a prestação de serviços de transporte marítimo entre o Egito e o sul da Europa. O principal objetivo foi a determinar a razão e a viabilidade de um novo serviço que poderia ser usado para melhorar o acesso ao mercado europeu para produtos agrícolas do Egito, movendo-se em estado refrigerado.

Resultados do projeto: BMT Baxter Eade fez recomendações sobre o encaminhamento, a frequência do serviço, tamanhos dos navios e especificações, e a formação da companhia. Taxas de carga, carga transportada e projeções financeiras

foram apresentados para mostrar como o tráfego poderá ser atendidas de forma eficiente.

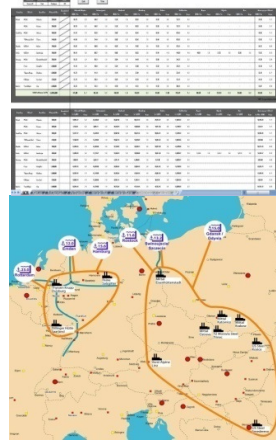
Elaboração do plano director de hidrovias no porto de Hamburgo



BMT foi responsável pela elaboração do plano director da sistema de canal no porto de Hamburgo. O objetivo principal foi de desenvolver um plano de acção que garanta ao longo prazo a disponibilidade de capacidade suficiente nas vias para atender o tráfego de navios esperados no futuro. BMT TS aplicou uma abordagem baseada no mercado, isto significa que a oferta futura tem de corresponder com a demanda futura. Interação com os operadores do sector marítimo foi crítico no processo de avaliação dos pontos de gargalo / potenciais / riscos derivados e acções estratégicas.

Resultados do projeto: BMT usou seu modelo avançado EFM STAN para simular os fluxos dentro da área portuária com base em um O / D da matriz dos movimentos do navio de / para o mar e entre os terminais portuários.

Elaboração da estratégia logística por uma mina de minério férrea planejada



BMT desenhou e simulou um sistema de transporte com capacidade de vários milhões de toneladas de minério de ferro e pelotas por ano. Isto incluiu uma revisão das opções de transporte marítimo e terrestre e a avaliação das capacidades existentes e futuras. Um ferramenta de simulação foi desenvolvido permitindo a modelagem da logística e permitindo atualizações rápidas em caso de mudanças de parâmetros. Assim, foi possível identificar a melhor combinação em relação de custo e de tempo considerando-se os destinos de clientes de minério de ferro e diferentes cenários de desenvolvimento para a exportação.

Resultados do projeto: O estudo constitui a base de uma estratégia de logística sustentável e identificou o melhor set-up do sistema de transporte integrado.

2.2 Visão geral sobre os membros da equipe de projeto

BMT identificou a equipe principal para entregar o projeto, na forma descrita abaixo.

Tobias Merten

Tobias passou mais de 15 anos na indústria de transporte e de logística. Ele ganhou uma experiência significativa em diversas áreas da operação e da gestão, tais como gerente de transporte pela empresa Kuehne & Nagel (transporte terrestre, armazenamento, transporte aéreo), como líder da Task Force internacional da Volkswagen na logística automotriz (CKD) entre Brasil e China baseado no Brasil e como supervisor responsável para a logística do grupo na Europa pela empresa CSAV / Norasia. Tobias é um gerente de projetos experiente e estava trabalhando em vários projectos internacionais (due diligence e otimização / concepção de sistemas de transporte, Supply Chain Management) desde 2002 como

gerente de projeto e como especialista de transporte e logística essencialmente na Europa, América do Sul e Ásia / Índia. Seu conhecimento prático e a experiência de gestão é apoiado por um Bacharelado em Administração com foco em logística e marketing, um certificado como despachante e um diploma em Business Administration.

Roman Poersch

Roman tem experiência significativa em gestão de projetos, processos de due diligence, análise de mercado e do comércio, projeções de negócios e de tráfego, políticas de transportes e financiamento, bem como de concepção e planejamento estratégico. Suas principais áreas de especialização técnica são transportes marítimos e intermodais, economia dos portos e do mercado de transporte no geral bem como das empresas de logística e gestão de processos. Sua experiência profissional é apoiada por um Mestre em Economia e um Bacharelado em Geofísica. O foco principal de seus estudos em Hamburgo, Amsterdã e de Singapura, foi a economia dos transportes e da economia regional. No Sudeste Asiático, ele escreveu sua tese sobre a concorrência entre os portos nesta área específica.

Roxana Gokhale

Roxana tem mais de 2 anos de experiência em análise de transporte marítimo e 5 anos de experiência na indústria farmacêutica e do petróleo. A perícia do núcleo reside na avaliação do negócio e modelagem financeira para diversos projetos de investimento, indicadores chave de desempenho de negócios e análise financeira dos planos de longo prazo de desenvolvimento e operações da empresa. Seu foco no BMT é proporcionar avaliações do mercado, investigações de dados do comércio e transporte, criar modelos financeiros de avaliação de empresas no sector marítimo e, em geral realizar uma análise económica e financeira dos projectos de transportes. Em segundo lugar, ela analisa os fluxos de transporte e das cadeias de fornecimento, estar familiarizado com modelos de transporte como o modelo avançado EFM STAN da BMT. Antes da BMT, Roxana agido como um analista de negócios na indústria do petróleo foi responsável pela modelagem de negócios e a financeira de vários projetos de desenvolvimento, criação de KPI's das operações atuais e integração de projetos de desenvolvimento no médio prazo e os orçamentos anuais.

Conrad Cockburn

Conrad é um experiente Naval Arquiteto com experiência prática em navos. Ele tem ampla experiência na aplicação de questões de regulamentação para a concepção e operação de navios de passageiros e é capaz de gerenciar projetos de design para uma gama de clientes. Como Naval Senior Architect ele é atualmente responsável pelo desenvolvimento de pacotes de Arquitetura Naval para projetos de grande porte com ênfase no desenvolvimento do conceito, energia e seakeeping.

Além disso, um **painel de revisão do setor** para oferecer orientação estratégica para a equipe em que o progresso através da avaliação será estabelecida. O painel de especialistas composto por Tom Docherty, Alec Crawford e Vladimir Milisic.

- **Tom Docherty** tem 30 anos de experiência no sector marítimo, e até 2008 foi diretor do Red Funnel Group Ltd., deixando o cargo após a venda sucedida da empresa. Tom continua atuante no setor de ferry, com participação regular em eventos Interferry e de prestação de serviços de consultoria independente.

- **Alec Crawford** é um especialista em serviços marítimos multi-modais com larga experiência na criação e desenvolvimento de serviços de transporte e as organizações terrestres e as instalações necessárias. Durante três anos, Alec foi o consultor de director de um registo de navios recém-lançado, e por dez anos CEO e presidente, em seguida, na Europa de uma linha de transporte principais japonês.
- **Vladimir Milisic** é um engenheiro civil com 12 anos de experiência em investigações no local, avaliação técnica de planeamento, execução, concepção, gestão e supervisão de construção de portos, transporte marítimo, estruturais e projetos de engenharia civil na Europa, Ásia e no Pacífico. Ele está atualmente envolvido no planeamento de negócios e operações portuárias dos investidores privados e do governo, e desenvolvimento de negócios corporativos.

Os currículos completo da equipe e do painel de especialistas encontram-se à disposição no Apêndice A.

3 Âmbito do Estudo

3.1 Contexto do projeto

Os Açores são um arquipélago constituído por 9 ilhas e localizado a cerca de 800 milhas náuticas do território continental de Portugal. As ilhas são muito dispersas, com distância, entre elas, que variam entre as 5 e as 130 milhas.

A população é de aproximadamente 250.000 pessoas desigualmente distribuída entre as ilhas. Juntos, as ilhas formam um sistema de transporte ligado a Portugal continental e ao arquipélago da Madeira.

A carga recebida procede principalmente de Lisboa e Leixões (portos portugueses), através de linhas regulares de navios, operadas por três companhias de navegação. A maioria desta carga é descarregada no porto de Ponta Delegada (ilha de São Miguel) ou no porto da Praia da Vitória (ilha Terceira), e posteriormente baldeada para navios mais pequenos que a transportam para as ilhas mais pequenas. Este serviço é efectuado em obediência a regras de serviço público, com subsídios do Governo Regional dos Açores.

Existem pequenas companhias locais, que efectuam trajectos específicos, transportando carga geral. A tabela seguinte apresenta uma vista geral geral destas companhias.

Tabela 1: Vista geral das companhias de navegação operando nos Açores

Companhia	Área de Operação	Tipo de Transporte	Frota	Obs.
Mutualista	Continente – Madeira e pelo menos 3 ilhas dos Açores	Contentores e carga de convés	2 porta contentores (520 e 600 TEU)	Privada
Boxlines	Continente	Contentores e carga de convés	2 porta contentores de cerca de 500 TEU	Privada
Transinsular	Continente	Contentores e carga de convés	4 porta contentores	Privada

			(2x620 TEU e 2x350TEU)	
Atlânticoline	8 ilhas Grupo Ocidental	Passageiros e viaturas (RoRo)	2 navios afretados (RoPax) e uma embarcação de 12 passageiros para o Grupo Ocidental	100% de Capitais Públicos
Parece	Grupo Oriental	Carga geral	1 navio	Privada
Transmaçor	Grupo Central	Passageiros	2 monocasco e 2 catamarans com cerca de 40 metros e 200 passageiros cada	Privada / 27% de Capitais Públicos
TMG	Grupo Central	Carga geral	1 navio	Privada
Mare Ocidental	Grupo Ocidental	Carga geral	1 navio	Privada

Relativamente ao transporte de passageiros, existem duas companhias; Atlânticoline e Transmaçor. Atlânticoline é uma empresa de capitais públicos que tem operado apenas navios afretados (ferries para passageiros e viaturas) durante o verão. Os navios afretados operam em todas as ilhas, com excepção da ilha do Corvo. Para a ligação Flores – Corvo, a Atlânticoline opera uma embarcação com capacidade de 12 passageiros, de que é proprietária. A Transmaçor é uma companhia privada, em que o Governo Regional detem 27% do capital. Opera no Grupo Central, transportando apenas passageiros.

A Atlânticoline transporta cerca de 80,000 passageiros por época enquanto a Transmaçor transporta cerca de 400,000 passageiros por ano, a maioria dos quais (cerca de 300,000) entre a Horta (ilha do Faial) e a Madalena (ilha do Pico), portos separados por cerca de 5 milhas.

Os portos dos Açores são inadequados para a utilização de alguns conceitos modernos de transporte marítimo, designadamente para a utilização de navios RoRo.

A distância entre os Açores e a Madeira, o outro arquipélago português, é cerca de 500 milhas náuticas.

3.2 Objectivos

O âmbito do estudo é o transporte marítimo de carga e passageiros entre as ilhas, com o território continental português e com o arquipélago da Madeira, visando a melhoria dos serviços actualmente prestados, com redução dos custos para os utilizadores e diminuição gradual da necessidade de apoios do Governo Regional.

Os principais objectivos do estudo, como indicado nos termos de referência são os seguintes:

1. Propor um modelo para o transporte marítimo integrado nos Açores, de acordo com o âmbito acima especificado e cenários alternativos;

2. Propor as regras para a participação estatal e apoio financeiro às companhias (serviço público);
3. Propor os tipos de navios adequados ao modelo;
4. Propor adaptações dos portos e outras infraestruturas, para adequação ao modelo;
5. Avaliar a viabilidade económica do transporte marítimo de passageiros e viaturas (incluindo veículos de carga);
6. Propor um modelo alternativo;
7. Estimar custos para portos e navios;
8. Estudar a possível articulação com outros meios de transporte, designadamente aéreos.

3.3 Principais resultados

Para cumprir os objectivos do projecto e exigências da Atlânticoline, a BMT propõe seguintes relatórios para entregar ao cliente:

- Relatório mensal sobre o processo do projeto
- Baseline relatório de avaliação (no formato powerpoint)
- Relatório draft e seminário (no formato de powerpoint)
- Relatório final e modelo de transporte

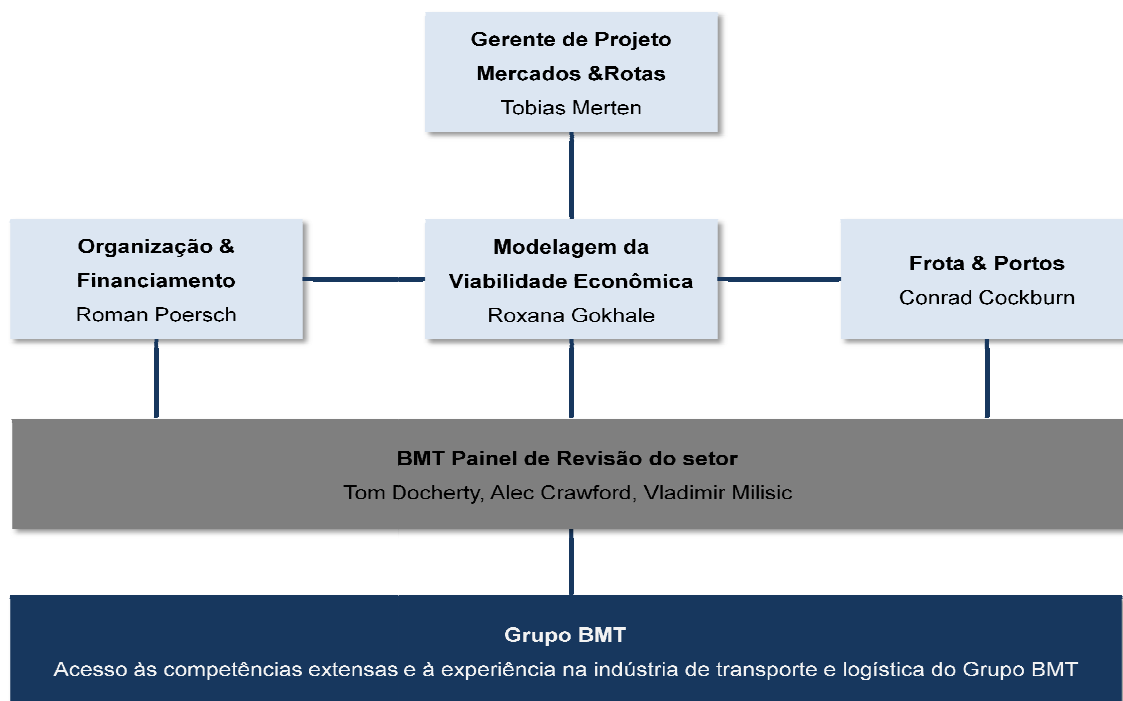
4 Abordagem e Metodologia

4.1 Estrutura de Gestão do projeto

BMT aplica o princípio de contato único que garante uma responsabilidade bem definida e uma estrutura de comunicação simples para o cliente. Cooperação com outras subsidiárias do grupo BMT e acesso a uma rede global de parceiros externos permite-nos a combinar as competências dos vários domínios distintos dentro de uma equipe.

Os membros selecionados da equipe do projeto são altos qualificados, trazendo também extensa experiência internacional de gestão do projeto. A equipe é capaz de aproveitar a ampla experiência do Grupo BMT e uma extensa rede de especialistas da indústria. Com esta abordagem nos somos capazes de assegurar um nível elevado de qualidade e um alto nível de flexibilidade no quadro do projecto através da disponibilização de experiência no setor diferente.

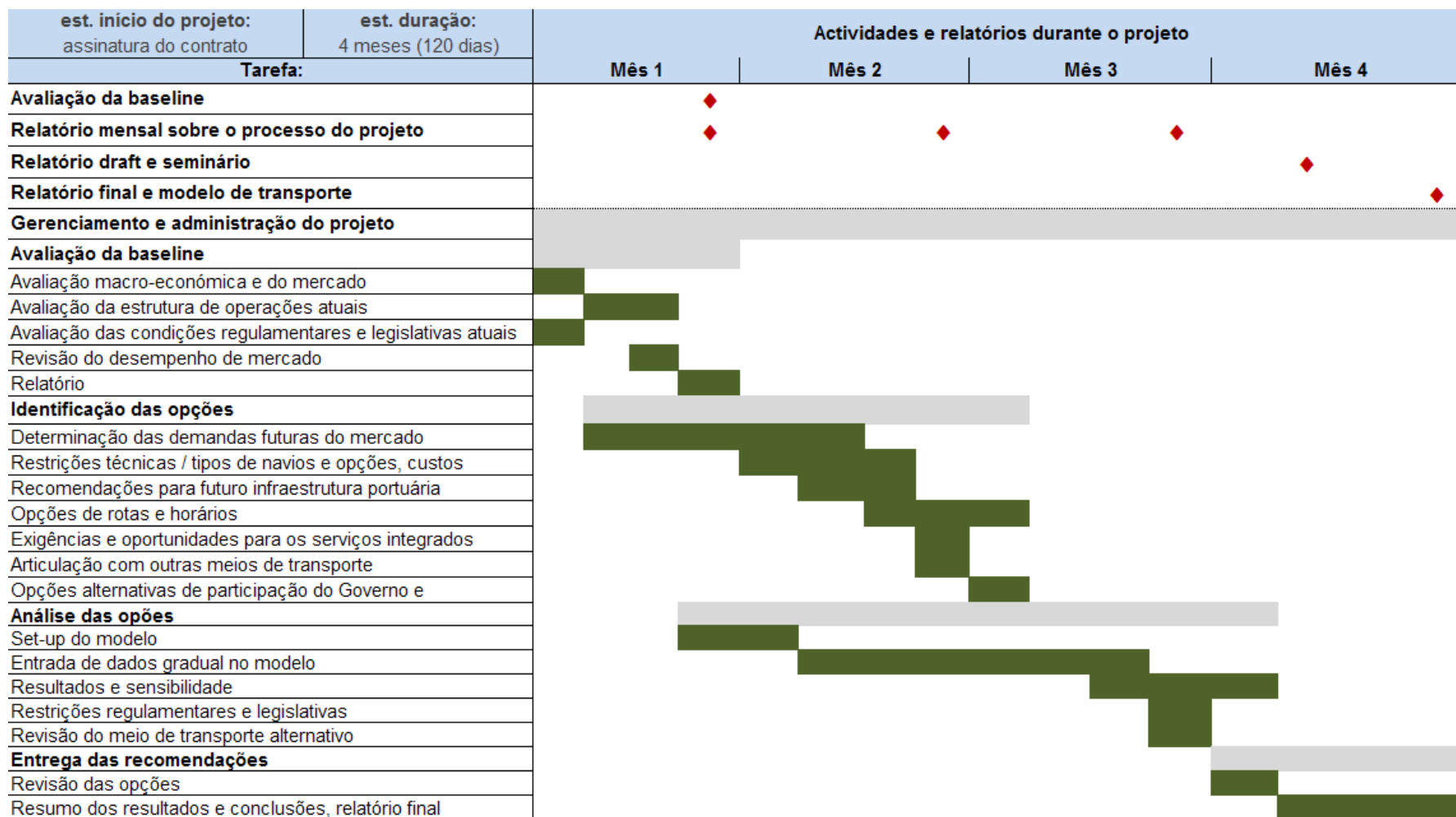
Figura 1: Equipe da BMT e estrutura do Projeto



Curriculum Vitae detalhados da equipe encontram-se no Apêndice A, enquanto uma descrição curta das competências chave está disponível no capítulo anterior (2.2) desta proposta.

A estrutura de gerenciamento do projeto irá assegurar a qualidade, isto significa que cada documento apresentado à Atlânticoline entrará ao processo de revisão sênior (excluindo a correspondência do dia-a-dia e e-mails).

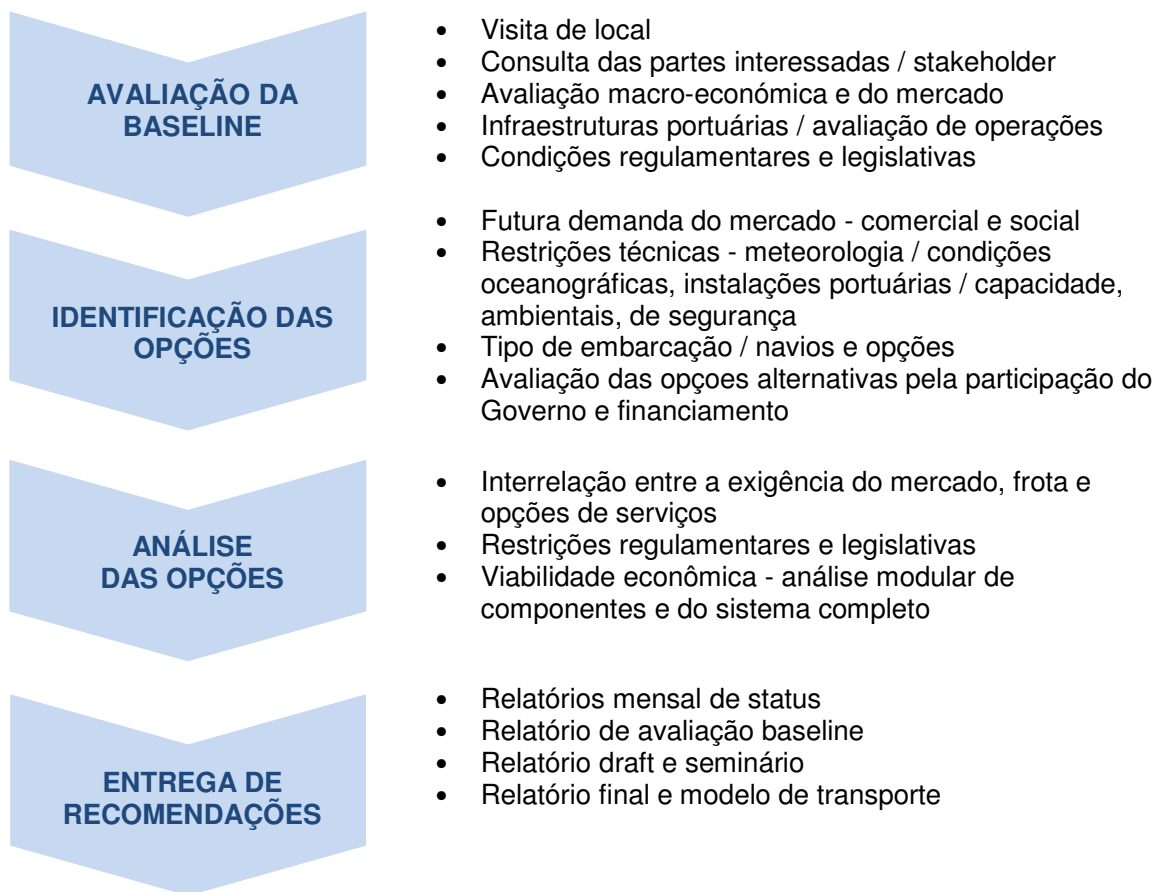
4.2 Programação de tempo e das tarefas



4.3 Descrição da Metodologia

BMT identificou quatro fases principais no âmbito do estudo.

Figura 2: Fases-chave na elaboração do projeto



4.3.1 Avaliação da Baseline

Como a oferta actual de serviços marítimos não é explicitamente detalhada descrito nos termos de referência, é importante para a BMT de compreender a oferta atual de transporte marítimo nos Açores – os serviços / operadores, a frota e as instalações, a apropriação / organização e os drivers do mercado.

Para atingir isto, BMT propõe a realização de uma visita no local e consulta de mercado durante o primeiro mês do estudo. Durante a visita no local, entrevistas serão realizadas com representantes da administração marítima, companhias de navegação e operadores de terminais, bem como com outros interessados quais serão identificadas em consulta com Atlânticoline e a Administração dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental.

O relatório da avaliação inicial fornecerá uma visão clara e concisa da prestação do serviço atual.

Figura 3: *Proposta pelo conteúdo do relatório da avaliação inicial*

1. Ambiente actual do mercado e da macro-economia
 - a. Contexto geográfico
 - b. Contexto económico
 - c. Mercado de transportes

2. Estrutura atual das operações
 - a. Rotas atuais, operadores, volumes e prazos
 - b. Atribuição de navios e infraestruturas
 - i. Navios
 - ii. On-shore
 - c. Planos existentes de expansão e desenvolvimento

3. Condições atuais de regulação e legislatura

4. Revisão do desempenho de mercado

Mercado e avaliação de macro-económica

O objetivo fundamental da avaliação macro-económica e do mercado é a determinação de condições externas que influenciam direta e / ou indiretamente ao funcionamento e desempenho, bem como o desenvolvimento do sistema de transporte marítimo dos Açores. Conclusões e resultados dessa avaliação servem como contributo importante para a determinação dos factores de influência, factores necessários para a previsão de demanda de transporte no futuro.

A avaliação macro-económica, descreve o contexto operacional do sistema de transporte, qual ser desenvolvido em diferentes níveis de detalhe, por exemplo, tanto uma perspectiva global para todas as ilhas e para as ilhas individuais dos Açores. Questões económicas globais e regionais bem como os processos serão avaliados como relevantes para carga e transporte de passageiros na região. Além da avaliação do status quo, as tendências no longo prazo dos indicadores macro-económicos e possíveis impactos ao transporte de / para e entre os Açores será incluída. A Tabela 2 mostra o conteúdo tipicamente a ser considerado e indica a origem possível de informação necessária.

Avaliação da estrutura de operações atuais

Através da visita no local e entrevistas com partes interessados bem como pesquisa de desktop quando aplicável, rotas atuais e operadores, volumes e horários incluindo a sazonalidade, serão identificados e descritos. Uma visão geral dos actuais navios

empregados, incluindo as especificações, idades (vida útil), OPEX e CAPEX (quando aplicável) e as estruturas de propriedade irá dar um contributo fundamental para futuras recomendações. Instalações on-shore como portos e terminais serão avaliados em termos de condição atual, a capacidade estimada, os planos de investimento de capital, bem como os regimes de OPEX. Todos planos existente de expansão e de desenvolvimento serão analisados e considerados na elaboração do estudo.

Tabela 2: *Resumo dos principais elementos e origem de dados*

Área	Conteúdo	Origem de Dados
Contexto geográfico	Delimitação do comércio e padrões de viagem	<ul style="list-style-type: none"> Entrevistas com os partes interessados / stakeholder Estatísticas do porto (linhas de transporte, comércio) Padrões de comércio nos mercados de commodities Padrões de viagem dos passageiros (turistas e residentes)
Contexto económico	<p>O crescimento económico (PIB desenvolvimento histórico e projeções futuras)</p> <p>Desenvolvimento de população e propriedade de automóveis</p> <p>Indicadores do mercado de trabalho (desemprego, produtividade, educação, etc)</p> <p>Indicadores de Mercado Financeiro</p> <p>Desequilíbrios da balança comercial</p> <p>Balanço energético da procura e da oferta</p> <p>Desenvolvimentos políticos e regulatórios</p>	<ul style="list-style-type: none"> OCDE Eurostat FMI estatísticas nacionais Governo Publicações e documentos de conferências Outros
Mercado de transportes	<p>Padrões gerais de passageiros que viajam</p> <p>Padrões de segmentos turísticos identificados (cruzeiro / iate) e</p>	<ul style="list-style-type: none"> Entrevistas com os partes interessados / stakeholder Entrevistas com especialistas da indústria e das associações Containerisation International Ocean Shipping Consultants

Área	Conteúdo	Origem de Dados
	sazonalidade	<ul style="list-style-type: none"> • Drewry • ISL
	Padrão de comércio das cargas identificadas	<ul style="list-style-type: none"> • ShipPax • ASX Alphaliner
	Tamanho e crescimento (potencial)	<ul style="list-style-type: none"> • Conhecimento interno (por exemplo, BMT Nigel Gee para a indústria iate)
	Contentorização	<ul style="list-style-type: none"> • Publicações, estudos, material de conferências
	Penetração do mercado em comparação com o mercado de férias corrente principal	
	As principais indústrias e projectos de investimento	
	Tendências de desenvolvimento	

Avaliação das condições regulamentares e legislativas atuais

A avaliação da estrutura actual da regulação e legislativa nos Açores e na UE fornecerá insumos para outras recomendações e considerações. Em particular, contratos de serviço público / obrigações, regras e financiamento do Governo de Açores e de Portugal no sector de transportes marítimos serão identificados. Além disso, as condições de licenciamento pelas operações de ferry em Portugal e nos Açores serão avaliados, bem como outras práticas nos transportes inter-ilhas na UE e desafios regulatórios.

Revisão do desempenho de mercado

Através das conclusões apresentadas nas seções anteriores, combinado com entrevistas com partes interessadas / stakeholder, a BMT apresentará um relatório sobre o desempenho atual de mercado, incluindo medidas como o mercado atualmente atende às necessidades das diversas partes interessadas (usuários - ou seja, mercadorias, moradores e turistas, os operadores, o governo regional, etc.). Isto irá permitir a equipe para identificar mais claramente as necessidades que devem ser cumpridos pelas opções propostas.

4.3.2 Identificação das opções

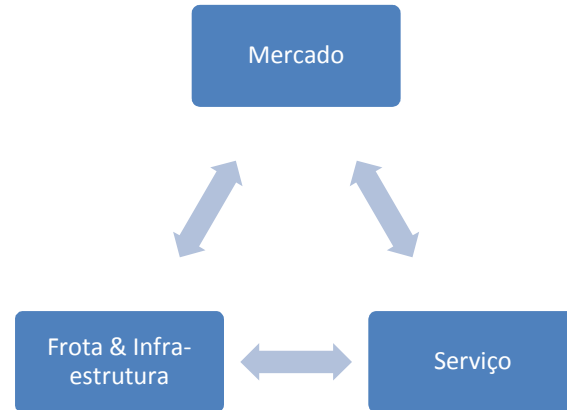
A identificação das opções irá oferecer respostas com qual eficiência o set-up actual atende às necessidades comerciais e sociais. Nesta fase, as opções serão apresentadas em forma de uma análise SWOT no nível estratégico. BMT irá identificar uma ampla gama de opções para os seguintes elementos-chave do modelo de transporte marítimo:

- Frota e infraestrutura - a faixa de embarcações e navios que poderão ser implantados no mercado dos Açores para atender as necessidades do mercado
- Níveis de serviço - Opções de rotas e horários que poderiam ser oferecidos no mercado dos Açores para atender as necessidades do mercado

- Organização, regulação e financiamento – a faixa de opções para a participação do Governo e do apoio financeiro

BMT reconhece a inter-dependência da demanda, frota e do serviço, ou seja:

- **Mercado:** a demanda atual de rotas específicas / serviços serão influenciados pelos tipos de navios e do serviço prestado (roteamento, horário, trânsito)
- **Frota e Infraestrutura:** o desenvolvimento das opções para a frota e infraestrutura será considerado com base na necessidade do mercado projetado, mas o tipo de navios pode influenciar a demanda real e é o elemento importante para determinar as opções de serviços (por exemplo, alta velocidade vs convencional)



- **Serviço:** o desenvolvimento das opções de serviço (rotas e horários) será considerado com base na necessidade do mercado projetado, mas o serviço oferecido pode influenciar a demanda real e é uma das opções fundamentais para a determinação da frota e infra-estrutura.

Determinação das demandas futuras do mercado

BMT irá desenvolver projeções de demanda futura dos mercados, utilizando uma combinação de métodos qualitativos e quantitativos.

A primeira fase de identificar a demanda do mercado futuro será realizada durante a visita no local, a consulta com as partes interessadas / stakeholders permitirá BMT de identificar as necessidades futuras e fornecerá informações valiosas sobre os drivers de demanda para cada segmento de tráfego. Esta primeira avaliação qualitativa da necessidade do mercado será usada para informar a estrutura do modelo de demanda quantitativa e suas pressupostas.

BMT espera uma previsão das necessidades do mercado para os segmentos de mercado com descrito na Tabela 3, mas esta segmentação será revista durante o processo da avaliação inicial e pode ser ajustado para refletir melhor o mercado dos Açores.

Tabela 3: *Proposta de segmentação do mercado de transporte marítimo dos Açores*

Passageiros	Residentes	Pé	Demanda por serviços verticalmente integrados
		Veículo	
Tourist		Pé	
		Veículo	
Fretes	Fretes	Inter-Ilha	
		De continente	

Além disso, BMT irá desenvolver um modelo econométrico para projetar a demanda futura de transporte - que, neste contexto, será interpretada em seu sentido mais amplo para englobar não apenas a demanda comercial dos serviços de transporte marítimo, mas também a demanda do mercado de serviços de transporte mais amplo que poderia não necessariamente ser realizada apenas através de operações comerciais.

O modelo de previsão da BMT reconhece que há uma relação específica entre o crescimento de PIB do país de origem para viajantes / do país de destino para carga e do volume no porto individual (PIB multiplicador). O multiplicador é derivado de uma série de dados históricos (média de um período de tempo), no qual são feitos ajustes para excluir os eventos não-padrão (corte de picos). Para desenvolver as previsões de tráfego de ferry até 2030, a metodologia de multiplicador-elástico (e-multiplicador) é aplicado. O pressuposto subjacente é que há certos fatores de influência quais têm o potencial de mudar o relacionamento passado de carga e de transporte de passageiros e do PIB. Com base nas características regionais, um conjunto de fatores de influência individual por cada ilha, determinado na avaliação macro-econômica e do mercado, será desenvolvido abrangendo a perspectiva macro-econômica (como por exemplo população, mercado de trabalho, mercado financeiro, meio ambiente, etc.) e os perspectivas do mercado de transporte (por exemplo, padrões comerciais de passageiros, padrões de comércio de commodities, mercado turístico, etc). A intensidade de um fator de influência é expresso pelo e-multiplicador, que pode ser positiva ou negativa, aumentando ou reduzindo a relação entre crescimento do PIB e de volumes. O e-multiplicadores são uma questão de julgamento profissional e não podem ser derivada cientificamente.

Quando conduta uma previsão de demanda do turismo, os fatores seguintes devem ser tidos em consideração adicionalmente:

- População e desenvolvimento demográfico (por exemplo, crescimento, estrutura etária, etc.)
- Desenvolvimento de Renda
- Disponibilidade de tempo para lazer
- Despesas de lazer

A renda e os perfis da população fornecem uma indicação do potencial de mercado turístico total para qualquer região ou país, a realização desse potencial em um segmento específico do mercado depende de uma multiplicidade de factores adicionais do lado da oferta:

- Infra-estrutura Turismo
- Segurança / Proteção
- Política de preços
- Acessibilidade de destino (porto da origem / porto da visita)

As previsões irão formar a base de cenários estratégicos e alternativos. Três cenários diferentes (caso baix, caso base, caso alto) serão elaborados e avaliados para considerar na análise de busca da melhor opção.

Restrições técnicas / tipos de navios e opções

A revisão de base terá identificado a frota atual no mercado dos Açores. Usando os resultados da revisão de base, BMT irá concluir a análise dos requisitos de rota para verificar:

- Adequação / disponibilidade da frota atual de mercado projetada para atender as necessidades
- Recomendação para implantações futuras de navios - projetos existentes ou novas construções
- Recomendações para navios adequados viável para as condições de mar e capacidade de fornecer um serviço durável com acesso a portos

BMT irá analisar as condições de operação nas rotas propostas, e usar estas juntamente com as projeções de demanda para identificar os tipos de navios que seria adequado para os serviços. Os termos de referência (ToR) identifica claramente que os consultores são responsável para abordar os seguintes factores:

- Piores condições meteorológicas e oceanográficas
- Meios de segurança, busca e salvamento

BMT também considerará outros fatores limitantes que podem influenciar a viabilidade das opções:

- Requisitos da demanda / frequência
- Pax / veículo mix
- Condições / restrições dos portos
- Considerações ambientais
- Custo de combustível / eficiência – em resposta ao retorno provável dos preços alto de petróleo e também sob consideração do regulamento da OMI de qualidade do combustível e do potencial para o transporte a ser incluídos nos programas de comércio de carbono

Os resultados serão o perfil da frota recomendado para as opções selecionadas e suplente para avançar a próxima fase em que a viabilidade económica da opção selecionada e suplentes será modelado.

Recomendações para a futura infra-estrutura portuária

A revisão da baseline terá fornecido uma avaliação dos portos / terminais atualmente disponíveis juntamente com a capacidade e condição, e com os planos de investimento conhecido.

BMT irá identificar futuros investimentos necessários para atender tanto as necessidades do mercado projetado e as recomendações da frota, proporcionando as necessidades estimadas no nível alto para investimentos de capital.

O resultado será um short-list de requisitos de investimento nas infra-estruturas portuárias relacionado às opções selecionadas e suplente de avançar para a próxima fase em que a viabilidade económica da opção selecionada e suplentes será modelado.

Opções de rotas e horários

A matriz de demanda de mercado (segmento, porta-pair, sazonalidade) será avaliado, e uma variedade de rotas e opções de horários desenvolvida, tendo em conta as recomendações da frota (tipo de navio determina o tempo de trânsito) e as limitações / restrições de infra-estrutura / requisitos (a adequação de instalações portuárias para navios).

Estas opções serão revista a qualquer obrigações de serviço público em termos de frequência, capacidade, etc, e ajustado para cada opção que atende às necessidades comerciais e sociais.

Exigências e oportunidades para os serviços integrados verticalmente

O estudo da baseline terá identificado onde serviços verticalmente integrados são oferecidos atualmente pelos fornecedores de transporte marítimo (por exemplo o transporte terrestre) e em que medida estes serviços atendam às necessidades do mercado atual.

A avaliação, nesta fase, terá em conta se estes serviços são necessários para atender à demanda comercial ou social, se eles poderiam ser fornecidos numa base comercial em um mercado competitivo e, portanto, se esses serviços devem ser incluídos no modelo de transporte integrado, e portanto, dentro do modelo de viabilidade econômica.

Articulação com outros meios de transportes

A exigência para os Açores de acertar os transporte marítimo com outras meios de transportes – serviços de transporte ao continente, serviços de aviação e redes de transporte terrestre será avaliado e, se necessário, este requisito pode ser tidos em conta as opções de rota.

Avaliação das opções alternativas da participação do Governo e de financiamento

Serviços de transporte marítimo nas ilhas da UE existem de livre concorrência para os serviços geridos directamente pelas autoridades locais. Existem várias opções no meio como PSO (Obrigação de serviço público em algumas rotas ou em todas as rotas), PSC (contrato de serviço público - exclusivos ou não), ou uma mistura de PSO e PSC.

O estudo de baseline terá identificado a estrutura actual de organização e de propriedade no sector do transporte marítimo dos Açores. BMT irá identificar e revisar a adequação dos modelos alternativos para a participação do governo e financiamento de serviços de transporte marítimo, incluindo:

- Prestação directa (ou seja, a propriedade estatal / investimento em operações de transporte)
- Serviços 'Lifeline' - acordos de Obrigação de Serviço Público (OSP) e / ou contrato de serviço público (PSC), incluindo as recomendações sobre o tipo de PSO e / ou métodos PSC, rotas e parâmetros recomendados, procedimentos de concursos
- Análise das condições de licenciamento para os operadores (mínimo de chamadas e os requisitos de rotas, sistema de tarifação)
- Assistência Social - subsidiados descontos para moradores da ilha e / ou compensação directa por custos adicionais de transporte de mercadorias
- Regulamentado / livre concorrência; liberalização e os níveis de competitividade
- Uma combinação das opções acima, considerando-se os tamanhos das ilhas e particularidades, características das rotas diferentes, os níveis de competitividade, sazonalidade e necessidades mínimas por transporte dos habitantes

Alternativas serão identificadas, também definidas e analisadas em paralelo com a construção do modelo financeiro e operacional, mas principalmente após os resultados do primeiro modelo estão disponíveis. A alternativa recomendada em questões de

regularmento / financiamento serão seleccionadas com base nos resultados simulados e com base na recomendada de melhor estrutura de serviços.

4.3.3 Análise das opções

A partir da fase anterior a tarefa da BMT será agora a trabalhar com as seguintes informações:

- Demanda estimada para os segmentos de carga e de passageiros e os fluxos de Origem / Destinos
- Recomendadas e opções alternativas de serviços
- Perfil da frota recomendada para as opções seleccionadas e suplentes
- Short-list dos requisitos de investimento nas infra-estruturas portuárias para as opções seleccionadas e suplentes
- Short-list das opções de participação do governo e financiamento

Conceito de módulos combinados para proporcionar uma avaliação no nível de sistema

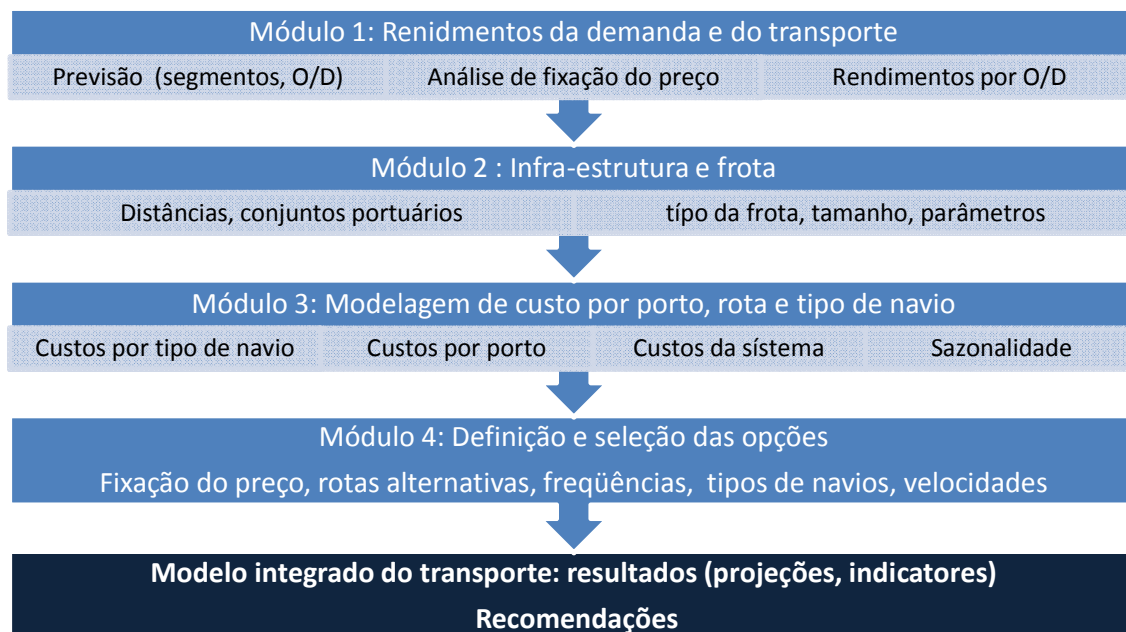
A viabilidade económica das opções alternativas serão avaliadas através de uma análise modular dos componentes e do sistema de transporte. Será construído um modelo personalizado qual combina os segmentos operacionais e financeiros para reflectir a interdependência entre o mercado, frota, portos e características do serviço. O modelo será flexível e tem como principais factores de simulação os resultados da demanda estimada por, a análise de preços, as recomendações da frota, a rede de transportes (formado pelas 9 ilhas e suas conexões com o exterior) e o nível dos custos de transporte por tipo de embarcação – navio e rota de transporte (porta a porta). As entradas necessárias para o modelo será desenvolvido e calculado em módulos separados (Módulo 1 a 3).

A metodologia para a construção de cada módulo e os dados para alimentar o modelo são descritas abaixo, as entradas se basear nos resultados das fases anteriores (Mercado - Módulo 1, frota e infra-estrutura - Módulo 2), mas também sobre o modelo de custos por tipo de navio e rota desenvolvido no módulo 3. Os custos serão considerados, tanto do total dos custos incrementais e da perspectiva (caso relevante) e também pela sua natureza (fixo / variável). Módulo 4 combina todos os módulos anteriores, a fim de seleccionar a melhor opção em termos de estrutura de serviço, portos, rotas, frequência, navio e programação. Considerações sobre a sincronização com o transporte aéreo / terrestre serão levados em consideração durante a análise das opções de rota (Módulo 4).

A disponibilidade e o fornecimento de dados históricos sobre os níveis de custos locais, as linhas e portos, aumentaria a precisão dos resultados do modelo.

Os resultados do modelo, a opção seleccionada e as recomendações contribuirá para a melhoria da rentabilidade dos serviços de transporte entre as ilhas. Uma análise de sensibilidade será feito alterando vários parâmetros do modelo (por exemplo, custos de combustível, níveis de preços, etc.) a fim de identificar os principais factores de risco para a viabilidade da opção seleccionada.

O modelo será construído no Microsoft Excel, usando o Visual Basic para integrar os módulos e melhorar a interface para os usuários.

Figure 4: Os 4 módulos do modelo


Módulo 1: Receitas de demanda e de transporte

A demanda estimada para os segmentos de carga e de passageiros e os fluxos de transportes O / Ds, considerando também as necessidades mínimas de transporte a serem atendidas (por exemplo para garantir a mobilidade) e sazonalidade será uma entrada para este módulo. Volumes indicativos de cada O / D par e dos portos estarão disponíveis. Uma análise de preços (por exemplo, os níveis de preços atuais por passageiros de pé, carros, camarotes, serviços de restaurante & bar e disponibilidade para pagar, preços correntes de carga) serão utilizados para estimar as receitas utilizadas em outro lugares do modelo. Cenários diferentes de demanda e de preços, por rota será executado como parte da análise de sensibilidade. Um indicação sobre questões de subsídios cruzados entre rotas e preço - distância - tipo de navio - relações sazonalidade será desenvolvida durante a análise de custos e receitas dentro do modelo.

Infra-estrutura e frota

As 9 ilhas e os seus portos são mais ou menos um sistema de transporte fechado, com duas ligações principais para o Continente (Lisboa e Leixões) e um link para o arquipélago da Madeira. As ilhas variam em tamanho e em número de habitantes, o mais povoado tem cerca de 130,000 habitantes (São Miguel), enquanto o menos populoso só cerca de 500 inhabitants (Corvu). Geograficamente, as ilhas podem ser agrupados em três conjuntos.

A rede de transportes existentes (portos) formarão os nós de transporte do modelo. As ligações de transporte marítimo seriam definidas como uma ligação entre dois portos, com a distância do mar respectivos.

Conforme os termos de referência (ToR), três linhas regulares operaram até São Miguel e Terceira, onde a carga é transbordada para as outras ilhas, o serviço é subsidiado pelo governo. Outras empresas menores transportam carga geral. Atlânticoline e Transmaçor

operar serviços de passageiros. Atlânticoline (80,000 passageiros / época) opera os navios fretados, incluindo os ferries de alta velocidade durante o verão e é proprietária de 12 navios de passageiros na rota Flores – Corvo. Transmaçor atua no Grupo Central (400,000 passageiros / ano, com 300,000 em uma distância de 5 milhas entre Pico e Horta).

O perfil da frota recomendado para as opções selecionadas e suplentes (número e tipo de navios adequados ao modelo, capacidade, parâmetros operacionais, tais como o consumo de combustível, tripulação necessidades, etc.) será parte deste módulo. O ciclo de vida da frota e os convênios existentes serão revistos e refletida no modelo.

Módulo 3: Modelagem de custos por porto, tipo de navio e rota

Este módulo irá fornecer os insumos de custo para o modelo e que está intimamente interligado com todos os módulos. Pressupostos gerais, tais como preços de combustível, tripulação níveis de custos, regimes fiscais fazem parte deste módulo.

Uma parte importante é dedicada aos custos de transporte marítimo das linhas de transporte, principalmente para os passageiros, mas também para os contentores, RoRo e carga geral. As recomendações da frota e características são importante na determinação dos níveis de custos.

A estrutura geral dos custos do navio inclui custos de capital, custos operacionais e custos de viagem - geralmente as duas primeiras categorias fazem parte do contrato de afretamento a tempo. Pressupostos de custos quais reflectem os custos de capital, custos operacionais (tripulação, seguro, reparos e manutenção, lojas e suprimentos, administração e gestão) e os custos de viagem (combustível, taxas portuárias, etc) será parte do modelo.

Com base na avaliação da infra-estrutura e das instalações portuárias, as necessidades de investimento para as opções selecionadas e suplentes serão definidos e os custos de transporte terrestre fornecidas no modo estimativo. Adicional, CAPEX para os portos e, eventualmente, para a ligação com o interior farão parte do modelo. Adicionais OPEX e as receitas totais e por porto será avaliado em relação ao volume de passageiros e solicita de navio. As taxas por tratamento portuário de carga também será um elemento no modelo.

Custos adicionais do sistema gerados pelo alternativas serão incluídos. Fatores de sazonalidade será incorporados em cenários distintos (alta, baixa, média) para reflectir os custos e as receitas por temporada e por variação nos níveis de rentabilidade.

A natureza dos custos (fixa e variável) será refletida para cada proprietário do maior custo (portos, rotas, o sistema global).

Módulo 4: Definir e selecionar as opções; mecanismo da seleção para a estrutura do melhor serviço

As opções recomendadas e alternativas para a rota, programação, alocação dos navios, velocidades, a frequência, por rota de carga e passageiros serão selecionadas neste módulo. Baseado nisso, o custo variável será calculado e observado no resultado final, juntamente com os correspondentes custos fixos associados com a seleção feita. As opções alternativas são definidas e selecionadas manualmente no modelo baseado na introdução de dados disponíveis nos módulos anteriores. Funções lógicas será usado para indicar que um navio foi atribuída, e sua capacidade de reposição (hora, local existente por cluster de

ilhas). A programação diária numa base horária e à atribuição de navios por rota será aperfeiçoado com base nos resultados preliminares de cada alternativa.

Módulo 5: Modelo integrado de transporte (resultados: projeções, métricas)

Com base nas opções seleccionadas no módulo 4, os resultados do modelo estará disponível:

- Para o sistema de transportes, composta de 9 ilhas em relação à demanda do mercado
- Por rota e tipo de embarcação / navio empregada
- Pelos principais segmentos de mercado (frete e passageiros)
- Pela posse de atividade (sistema total, rotas, portos)
- Temporada (alta, baixa, média)
- P & L, projeções de fluxo de caixa e indicadores financeiros (VPL, TIR, custo por rota e milha, etc)
- Pontos de break-even por sistema total, rota e navio
- Níveis indicativos de apoio do governo, no total, por rota e por linha e o modelo recomendado para a participação do governo e financiamento

Restrições reguladoras

Exige-se nos Termos de Referência que o estudo deve refletir o Código dos Contratos Públicos e a lei Portuguesa. Os elementos-chave da lei Português e da UE poderiam impactar a participação do governo e financiamento dos transportes marítimos serão reexaminadas com base na avaliação anterior.

Revisa de meios de transporte alternativos

BMT deve, para além dos modelos recomendados e alternativas, fornecer uma avaliação de alto nível para a articulação do serviço através de modos alternativos de transporte - realizar uma avaliação das vantagens e desvantagens, por exemplo, de aviões sobre as soluções propostas marítima. Este será considerada em termos de custos (o operador e para o utilizador), capacidade de serviço / desempenho, os investimentos em infra-estrutura e restrições operacionais (clima, etc.)

4.3.4 Entrega de recomendações

Atlânticoline será capaz de acompanhar o progresso através dos relatórios mensais, e também irá receber o relatório da avaliação de baseline.

Após a conclusão da modelagem de viabilidade econômica das recomendações constantes no relatório de Identificação de Opções serão reanalisados e revistos sempre que necessário para assegurar que as recomendações são consistentes com os resultados da avaliação da viabilidade global.

BMT resumirá os resultados da análise de viabilidade econômica, e entregar as suas conclusões sobre a estrutura de serviços, organização e financiamento de um sistema integrado de transporte marítimo. Dentro dessa ação inicial estratégico, o plano de investimentos para o modelo selecionado também seria entregue. Propõe-se a emissão do relatório draft e realizar um seminário para os principais interessados para comunicar as opções seleccionadas e alternativas.

5 Termos e Condições

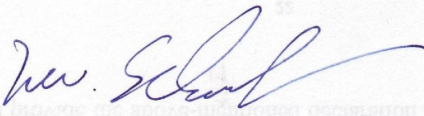
BMT realizará o trabalho de forma a satisfazer as condições constantes da Código dos Contratos Públicos.

As condições descritas no convite à apresentação de propostas, nomeadamente no "Caderno de Encargos simplificado" relacionados com a realização de um estudo sobre o transporte marítimo nos Açores (Cláusulas 1 a 8) são reconhecidos por BMT TS.

BMT aceitará responsabilidade por negligência leve, por meio de que a negligência leve é limitada até três vezes o montante da presente proposta de um período de três anos após a aceitação do relatório final.

6 Assinatura

Dr. K Wolfram Schaefer


Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΥΤΗ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΤΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΤΕΡΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

- Gerente Geral -

BMT Transport Solutions GmbH

Apêndice A: CURRICULUM VITAEs

Core team

- Tobias Merten
- Roman Poersch
- Roxana Gokhale
- Conrad Cockburn

Industry Panel

- Tom Docherty
- Alec Crawford
- Vladimir Milisic

Name: Tobias Merten
Name of Firm: BMT Transport Solutions GmbH
Position/ Role in Firm: Senior Logistics Consultant
Education: Betriebswirt DAV – Logistics & Marketing (similar to B.A. degree)
Certificate as Forwarding Agent (Speditionskaufmann)
Business Administration Diploma (Höhere Handelsschule)
Professional Membership: BVL - Bundesvereinigung Logistik e.V. (German Logistic Association); VDFA-DAV (Association of promoters and alumni of the DAV) since 2002
Date of Birth: 04.04.1976
Nationality: German

KEY QUALIFICATIONS:

Tobias Merten joined BMT Transport Solutions in June 2007 as Logistics Consultant. He holds a Bachelor (Betriebswirt) in Business Management, certificate as forwarding agent and business administration diploma. Tobias studied business management with focus on Logistics and Marketing at the DAV Deutsche Aussenhandels- und Verkehrsakademie in Bremen. During his professional career which started in 1994, he gained profound operations and management experience in various areas of the transport and logistic industry, such as overland transport, warehouse and airfreight at Kühne & Nagel, automotive logistics for VW at Schnellecke Group in Brazil and supervising groups' container logistics in Europe at Companhia SudAmericana de Vapores (CSAV).

Tobias is familiar in working and living abroad and has been working since 2002 regularly in international projects as project manager and shipping / logistic expert with focus on Europe and South America (Brazil, Chile). Within BMT Transport Solutions, he is responsible for carrying out projects in the field of designing and optimising supply chains and business processes, logistics and operational assessments, commodity market assessment, feasibility studies and (port) master and development planning. He also performs business development for projects mainly focused on Europe and Brazil / South America.

EDUCATION:

Deutsche Aussenhandels- und Verkehrsakademie (DAV), DE-28195 Bremen, Germany

Betriebswirt DAV (similar to B.A. degree)

Kühne & Nagel (AG & Co.) KG, DE-48282 Emsdetten, Germany

Speditionskaufmann (Certificate as Forwarding Agent)

Städt. Kaufm. Schulen Rheine / Höhere Handelsschule, DE-48431 Rheine, Germany

Höhere Handelsschule (Business Administration Diploma)

LANGUAGE SKILLS

MOTHER TONGUE

GERMAN

OTHER LANGUAGES

ENGLISH

- Reading skills EXCELLENT
- Writing skills EXCELLENT
- Verbal skills EXCELLENT

PORTUGUESE

- Reading skills EXCELLENT
- Writing skills EXCELLENT
- Verbal skills EXCELLENT

SPANISH

- Reading skills GOOD
- Writing skills BASIC
- Verbal skills BASIC

FRENCH

- Reading skills BASIC
- Writing skills BASIC
- Verbal skills BASIC

EXPERIENCE RECORD:

JUNE 2007 – TILL PRESENT

BMT Transport Solutions GmbH, Karpfangerstr 14, DE-20459 Hamburg, Germany

Consulting in transport and logistics

Logistics Consultant

Project management, design and assessment of supply chains and integrated logistic concepts, logistics and operational assessments, macro-economic and commodity market assessments, cargo flow and traffic forecasts, feasibility studies, (port) master and business planning, development and implementation of management tools, business development

AUG 2004 – MAY 2007

CSAV – Companhia SudAmericana de Vapores GmbH, Herrengraben 3-5, DE-20459 Hamburg, Germany

Global container logistics

Supervisor Group Logistics Europe

Supervision and co-ordination of European container logistics in conjunction with global container flows. Elaboration and follow up of business plans (budget responsibility approx. 50 Mio. USD p.a.) incl. feasibility studies, action plans, cost control, and operational / financial projections. Determination of relevant logistic KPIs (container stocks, lead times, costs, repairs, etc.), optimization of processes and interfaces as well as transport infrastructure (deep sea, short sea, rail, road, inland waterway). Global management reporting and development / implementation of IT supporting SCM tools.

Nov 2003 – JUL 2004

CSAV – Companhia SudAmericana de Vapores GmbH, Herrengaben 3-5, DE-20459 Hamburg, Germany

European container logistics

Assistant Manager Group Logistics Europe and Logistics Planner

Planning, routing and management of empty container stocks and flows in Europe. Realisation of container leases to 3rd parties (cabotage), managing and optimization of European depot and terminal infrastructure related to empty container (contract management, negotiations, etc.). Development / implementation of IT supporting tools.

JAN 2003 – JUN 2003

SLG Schnelltrans Logistik GmbH & Co. KG, Stellfelderstrasse 39, DE-38443 Wolfsburg

Automotive logistics and CKD at Schnellecke Brasil Ltda., BR-12043-000 Taubate-SP, Brazil

Member of the Task Force “Volkswagen”

Autonomous build-up of the packaging planning and claims department for CKD operation between Brazil and China (VW Gol and VW Parati) in Taubate, Brazil. Assessment and optimization of CKD processes (from production line in Brazil to warehouse in China), preparation of employee training documents. Teamleader and local coordinator of international project team with members from Brazil, Germany, Mexico and Spain.

JUL 2002 – OCT 2002

SG Logistica Ltda., Rodovia Sao Carlos 500, BR-13560-000 Sao Carlos, Brazil

Automotive in-house logistics

Internship

Collaboration within in-house logistic with support of the instruments Kanban, Just-in-time, Just-in-sequence, Milkrun. Study of the development and implementation of a process map based on the SCOR model (Supply Chain Operation Reference – Model).

NOV 1998 – MAR 2000

Gefco KN GmbH & Co.KG, Robert-Bosch-Strasse 2, DE-48268 Greven, Germany

National Groupage Transports and Customer Service

Routing Manager

Routing and dispatching of consolidated goods in the stroke / on-line mode. Customer service, complaints and return management. Cost calculations and transport offers.

NOV 1997 – NOV 1998

KN Elan GmbH & Co.KG, Hollefeldstrasse 29 - 31, DE-48282 Emsdetten, Germany

Regional Groupage Transports

Routing Manager (part-time job during Civil Service)

Routing and dispatching of consolidated goods.

JUL 1997 – OCT 1997

Kühne & Nagel (AG & Co.) KG, Hollefeldstrasse 29-31, DE-48282 Emsdetten, Germany

Regional Groupage Transports

Routing Manager

Routing and dispatching of consolidated goods.

INTERNATIONAL ASSIGNMENTS / PROJECT WORK:

Europe, South America, Far East

Name of Staff: Roman Poersch
Name of Firm: BMT Transport Solutions GmbH
Position/Role in Firm: Consultant and Project Manager
Profession: Diplom-Volkswirt / MSc Economist
Date of Birth: 22. April 1972
Nationality: German

KEY QUALIFICATIONS:

Roman Poersch has been working for BMT Transport Solutions GmbH since February 2003. He holds a Master in Economics and a Bachelor in Geophysics. Roman Poersch studied with a focus on transport and regional economics at the Universities of Hamburg, Amsterdam and Singapore. In Southeast Asia he wrote his thesis about competition between sea ports in this particular area.

Within BMT Transport Solutions GmbH, Roman works as member of the management, as senior advisor and project manager. He is responsible for the areas of investors' support and ports and terminals. He has gained substantial experience in project management and due diligence procedures, commercial and market analysis, traffic and business projections as well as conceptual and strategic planning. His key areas of technical expertise are maritime and intermodal transport, port and freight market economics as well as business and logistics process management.

EDUCATION:

Universities of Hamburg (Germany) and Amsterdam (Netherlands)

Master of Science in Economics

Master thesis (6 months) at National University of Singapore

Competition and Co-operation between Southeast Asian Seaports

University of Hamburg (Germany)

Bachelor of Geophysics

LANGUAGE SKILLS

MOTHER TONGUE	GERMAN
OTHER LANGUAGES	
	ENGLISH
• Reading skills	excellent
• Writing skills	excellent
• Verbal skills	excellent

DUTCH

- Reading skills very good
- Writing skills good
- Verbal skills very good

ASSIGNMENTS:

Relevant assignments as team leader include:

- Application and Implementation of the first approved Motorways of the Sea project in the Baltic Sea, consortium of two seaports and two shipping lines, 2008-ongoing, Sweden and Germany
- Vendor due diligence (market, environment, technical) of a pan-European portfolio of 14 port terminal assets (container and multi-purpose, annual throughput of above 60 million t), 2008
- Market due diligence and strategic advice in successful buying process of a Baltic port including 5 logistics companies (annual throughput of 25 million t, RoRo and general cargo), 2007 Northern Europe
- Commercial and technical advice for an multi-modal inland terminal development (annual throughput 250.000 TEU), 2007, Belgium
- Commercial due diligence and strategic advice supply chain development in a successful buying process of a global multi-purpose terminal and logistics provider (paper and forest products), 2007
- Development and implementation support of value and supply chain improvements for a seaport based logistics company (automobile, steel, paper and forest products), 2008, Northern Europe
- Assessment of logistics processes and costs, SWOT, development and implementation advice for the advanced logistics system (chemical industry, annual logistics budget 12-14 million €), 2007, Germany
- Feasibility study and development strategy for multi-usage concept of a logistics centre in a Baltic port, 2007, Sweden

EXPERIENCE RECORD:

BMT Transport Solutions GmbH

Position: Senior Advisor and Project Manager

Responsible for managing of a number of international project as well as strategic consulting and analyst work including commercial due diligence, intermodal and rail transport, and port/ terminal related issues:

- *Strategic advice:* strategic and operational market and business analysis mainly in the course of transactions of a multi-purpose and dedicated port terminals, strategic advice on (maritime) transport asset developments, and representing bidder's strategy to external high level decision makers
- *Commercial due diligence:* economist and project manager for several commercial due diligences regarding the acquisition of transport assets such as intermodal, container and bulk terminals/ ports including business, market, environmental and technical areas
- *Economic assessments:* Socio-economic cost benefit analysis (CBA) in the course of (public) decision making regarding realisation, financing and operations mainly related to infrastructure projects as well as SWOT analysis of private engagements

- *Development of management systems:* cross-company transport and incident management systems for intermodal transport; quality assessment and process-based benchmarking system for European intermodal transport nodes; transport chain management system for intermodal door-to-door transport among others on the Iberian Peninsula and from Germany to Slovenia (part of the European RTD project)
- *Funding provision for European port projects;* project and application management of European funding within the Trans-European Network for Transport and Motorways of the Sea framework for a number of intermodal development projects in the Baltic Sea region

Port development planning; assessment and concept development for the alignment of development plans of small to large-scale (intermodal) transport facilities; management of multi-lateral logistics relations (market development); analysis of international port and maritime legislation framework and assessment of possible impacts for the maritime transport industry and policy makers in Northern Europe

2001 to 2002

C&W Borchert GmbH

Transport planner and financial analyst (freelancer)

Roman was responsible for route planning, financial analysis and business development at the regional road freight transport operator in Northern Germany.

1998 to 1999

G&U Logistics (S) Pte Ltd

Marketing and security assistant manager (trainee)

Roman was responsible for the development and preparation of customer requirement and product related marketing strategies for global key clients and markets in Southeast Asia. Further he prepared presentations, meetings and work shops mainly at company locations in Southeast Asia.

INTERNATIONAL ASSIGNMENTS / PROJECT WORK:

Throughout Europe (Belgium, Finland, Greece, Ireland, Italy, Netherlands, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, the UK), Southeast Asia (China, Malaysia, Singapore, Thailand) and Hong Kong

Name of Staff:	Roxana Gokhale
Name of Firm:	BMT Transport Solutions GmbH
Position/Role in Firm:	Financial / Market Analyst
Date of Birth:	1980
Nationality:	Romanian

KEY QUALIFICATIONS

Roxana Gokhale has 2 years experience in port infrastructure projects after joining BMT in 2007 and 5 years experience within pharmaceutical and oil industries, having worked first in Operations (Imports/Logistics) and then as Financial / Business Analyst. She has considerable experience in business valuation and financial modeling of various projects, business key performance indicators and financial analysis of long term development plans and company operations.

Her focus at BMT is to provide economists with market assessments, trade & transport background data investigations, build financial models for business valuation in ports and terminals and generally perform financial and economic analysis of infrastructure / transport services related projects.

Prior to this, Roxana acted as a Business Analyst within Rompetrol Group's retail business unit and as such responsible for business and financial modeling of various development projects, set up of KPI's on current operations and overall support for the 5 year planning and annual budgeting process of downstream entities.

The educational background includes:

- Masters of International Project Management from the Academy of Economic Studies of Bucharest (2006). Dissertation Paper on "Managing Risks in International Project Finance" (Case Study: Petrolera Zuata C.A, Venezuela)
- Strategic Management Course (2005) - International Canadian Management Agency, Bucharest
- Bachelor Degree in International Business - Faculty of International Business and Economics, Academy of Economic Studies, Bucharest (2003). Dissertation Paper on "Financial Swaps: Interest and Currency Swaps"

KEY PROJECT EXPERIENCE

- **Application for EU funding under the TEN-T programme for Motorways of the Sea (2008)** The project "High Quality Rail and Intermodal Corridor – Königslinie", to be implemented between Sweden and Germany involves an upgrade of the existing sea ferry link and infrastructure works in the ports in order to increase transport quality and induce a modal shift to more environmental friendly modes such as rail and intermodal transport. A financial and socio-economic analysis has been undertaken for the project consortium, consisting of the Swedish National Rail Administration, two ports and two ferry lines. The financial costs and benefits for each project partner based on various assumptions have been estimated separately and then aggregated into a project financial model. The EU guidelines on CBA and financial practice have been used to estimate future cashflows and derive project financial metrics such as IRR, NPV and B/C ratios. The project is about to receive a 10 million € grant.

- **Financial modeling of a port tank terminal in Denmark (2008).** The discounted free cashflow method was used for valuation of the port tank terminal business. Various scenarios were developed to test the sensitivity for different changing parameters. This involved projecting future cash flows based on various assumptions and incorporating the complex relationships between the participants in the business model. Revenues streams by type, different clients' contractual conditions, capacity and estimated product turnover have been modeled along with the operating costs and estimated capital expenditure. Basic financial metrics (IRR, NPV, EBITDA, interest coverage ratio) have been calculated and estimated pro-forma cashflow, profit & loss and balance sheets were provided.
- **Financial modeling for the Port Development Programme in the Port of Riga (2009).** This project mainly involved building an interactive financial model based on three forecasted development scenarios. A financial analysis of the historical performance of the port, financial ratios and benchmarking with other ports in the region were also provided. Future revenues based on different categories of port tariffs, projected cargo volumes and gross tonnage of ships calling the port have been estimated by business segment (container, dry bulk, liquid bulk, cruise, passengers). Operational costs estimates and capital expenditure associated with existing and planned port infrastructure were included in the model in order to calculate the NPV and IRR for the different scenarios. Separate analysis by project based on the incremental cashflows has also been undertaken. A risk and sensitivity analysis was performed for the total port operations and a risk matrix developed by identifying the factors influencing financial flows, measuring their impact on port NPV and assigning probabilities to each of them.
- **Business and financial modeling for new development projects in East European countries in Rompetrol Group.** Rompetrol is a multinational oil company originated in Romania, operating in 13 countries and active primarily in refining, marketing and trading, with additional operations in exploration and production and the majority of assets in Romania, France (Dyneff), Spain and South-East Europe. Significance experience was gained during project financial appraisals related to downstream retail network development (Romania, Bulgaria, Ukraine, Albania and Georgia), developing a branded credit card within the company loyalty program, sales channels and margin analysis and financial analysis of fuel transport logistics (warehouse-to-stations road tankers fleet). The retail network development was based on building or buying new filling stations, building new mobile express stations or enlarging the network of partner stations. The exposure to retail operations allowed getting familiar to operational flows and technical characteristics of construction / equipment in the oil downstream sector and fuel transport logistics. Other tasks included developing financial models to support 5 years' planning and annual budgeting process of the retail entities of the group.

LANGUAGE SKILLS

MOTHER TONGUE

Romanian

OTHER LANGUAGES

English

• Reading skills

Excellent

• Writing skills

Excellent

• Verbal skills

Excellent

	French
• Reading skills	Excellent
• Writing skills	Good
• Verbal skills	Good
	Italian, Spanish, German
• Reading skills	Good
• Writing skills	Basic
• Verbal skills	Basic

EXPERIENCE RECORD:

Sept 2007 – Present

BMT Transport Solutions GmbH

BMT Transport Solutions GmbH, Karpfangerstr 14, DE-20459 Hamburg, Germany

Financial / Market Analyst

Financial modeling / economic analysis of infrastructure projects by transport mode, ports and terminals
Supply chain and transport corridors analysis

EU Multi-Annual Programme funding applications of transport projects – preparation work, administration of documents, project financial and socio-economic analysis

Various market research work (Market due diligence for ports and terminals, KPI's, analysis)

Background and trade & transport related data collection and research

Usage of traffic flows simulation software (BMT freight model STAN)

June 2006 – Sept 2007

Rompetrol S.A (Rompetrol Group)

Business Analyst – Business Development

Involved in downstream development projects in Romania, Bulgaria, Ukraine, Albania and Georgia (downstream retail network development)

Business case and project financial appraisals related to building or buying new filling stations, company branded credit card within the loyalty program, new mobile filling express stations, scenarios for partner stations revenue and cost sharing, acquisition of a road tankers fleet in Bulgaria

Operational flows and investment components analysis to integrate in financial models

Key performance indicators set up and measurement (balanced scorecard)

Variance and value chain analysis and financial models for current operations, discounts and sales channels analysis including wholesale and retail segments by country and product

Overall support in 5 years' planning and annual budgeting process and integration of development plans to downstream retail entities of the group

April 2005 – April 2006

Biofarm S.A

Financial Analyst

Coordination and support of operational budgeting activity

Reporting and controlling (budget execution reports by cost centers and nature of expenses, CAPEX monthly reports)

Calculating basic financial Indicators

Business case analysis (financial appraisal of new projects)

Using BAAN software for setting up data collection criteria and controlling purposes

October 2004 – April 2005

Biofarm S.A

Junior Financial Analyst

Assistance in the establishment of operational budgets

Provision of support to monitor & control expenditure and related budget execution reports

Banking correspondence related to Performance Guarantees

Calculating basic financial Indicators

Supervising major payments schedule

Using BAAN software for controlling purposes

March 2003 – October 2004

Biofarm S.A

GMP compliance investment project: imports of pharmaceutical manufacturing equipment

Execution of negotiated contracts and related commercial correspondence to equipment suppliers

Logistics coordinator: review of delivery documents, forwarding agents selection, dispatch instructions and consignment sea / air tracking, preparing conclusion of cargo insurance policies and EAR insurance policy, Customs Clearance formalities and necessary import approvals

Trade Finance Operations (L/C openings, L/C and CAD banking correspondence)

Financial reports related to put into function equipment

May 2002 – March 2003

Biofarm S.A

Buyer

Market research for pharmaceutical raw materials, managing suppliers and appraising quality, cost and delivery

Negotiating purchasing agreements, creating Purchase orders and related follow up, BAAN order processing

Customs Clearance formalities, import approvals and documentation

Control of stocks ensuring that optimum stock levels are held

Expediting suppliers to achieve delivery of materials to meet the required dates

Exports of packaging materials for machine testing

Name	Conrad Cockburn
Position	Senior Naval Architect
Nationality	British
Education	B.Eng M.Sc Ship Science
Other Education / Training	Chartered Engineer
Membership of Prof. Societies	Member of The Royal Institution of Naval Architects

EMPLOYMENT RECORD

Oct 2008 – Present	Senior Naval Architect, BMT Nigel Gee Ltd
Jan 2007 – Oct 2008	Naval Architect, Hart, Fenton & Co.
Apr 2006 – Jan 2007	Self-employed Naval Architect
Apr 2002 – Apr 2006	Naval Architect, London Offshore Consultants
Jan 1999 – Nov 2001	Project Manager, Ion Global
Oct 1996 – Sep 1998	Offshore Engineer, EMC
Jul 1996 – Oct 1996	Naval Architect, American Bureau of Shipping
Jul 1995 – Jul 1996	Naval Architect, BAeSEMA

RÉSUMÉ

Conrad Cockburn is a Naval Architect with experience from a wide background, with good academic credentials as well as sea time. He is fully capable of managing design projects and he currently focuses on pure Naval Architecture and regulatory issues. As a Senior Naval Architect he is responsible for the development of Naval Architecture packages for large design projects with emphasis on concept development, powering and seakeeping.

EXPERIENCE

65m High Speed Patrol Boat

Concept development and outline arrangement of 65m Fast Patrol Vessel including powering, length and layout optimisation. Current Project.

110m Yacht

Basic design of 110m SOLAS passenger yacht, specification of lifesaving arrangements and watertight subdivision to meet SOLAS Passenger Ship Regulations including development of SOLAS standards guidance for yacht stylists. Current Project

50m High Speed Crew Boat

Seakeeping and operational analysis of 50m Fast Crew Boat and suitability analysis for new services for offshore oil company, including assessment of modifications to comply with flag state regulations.

90m Offshore Support Vessel

Outline design specifications, hull resistance estimations and seakeeping analysis for 90m Offshore Support Vessels for overseas naval requirement.

85m SWATH Motor Yacht

Lead Naval Architect responsible for naval architecture package for a SOLAS, ≤36 passengers, certified LRS SSC Yacht.

Gosport Ferry

Project Manager and Naval Architect responsible for the concept development of a 32m 500 passenger catamaran operating between Portsmouth and Gosport. Vessel to meet harbour waters MCA criteria.

UHAF

Naval Architect responsible for producing design options for the Upper Harbour Ammunitioning Facility for Portsmouth Naval Base. The design options produced were an 85m fixed floating platform and pair of 30m crane vessels.

ROPAX 1 & 2

Project Manager and Naval Architect responsible for the conversion of two large RoRo ships for new passenger service. Responsible for the overall conversion design, SOLAS consultancy and liaison with MCA, DNV and shipyard. Vessels originally built as pure trailer RoRo's required to go to full passenger mode. Vessels presented significant certification and damage stability challenges having a very long lower hold.

Well Intervention Vessel

Naval Architect responsible for the conceptual development of an OSV capable of converting to a well intervention vessel within 36 hours using modularised kit.

17m Traditional Gaff Cutter

Contributed to the concept design and naval architecture of a replica Bristol Channel Pilot Cutter type vessel for a sail training organisation.

M/Y Dubai

Project Manager for the FEM vibration analysis of the main mast. Responsible for further solution consultancy for vibration issues.

Marine Warranty

Naval Architect and Project Manager responsible for leading numerous Marine Warranty projects for offshore transportation and installation projects. Scope of work covered full Warranty engineering of all

installation procedures and all participating vessels for the following development projects :

- Scarab and Saffron Gas Fields, eastern Mediterranean
- Forcados / Yokri Development Field, Nigeria
- OGGs Pipeline Development, Nigeria

MV Hakki Deval collision with MV Eleftheria

Expert Witness responsible for the analysis of speed and angle of blow acting on behalf of owners of MV Hakki Deval. Judgement ruling of one third / two thirds in favour of Hakki Deval due to, in part, excessive speed of MV Eleftheria.

Offshore Field Engineering

Naval Architect on board semi submersible pipelay vessel SEMAC 1. Responsible for vessel stability as well as ballasting support to Master and Superintendent. Also responsible for all heavy loading monitoring during pipelay as well as project support.

Offshore Engineering

Naval Architect responsible for vessel analysis during pipeline installation as well as development of project installation procedures and offshore monitoring.

RFA Sir Tristram

Naval Architect responsible for the design of a RAS (Replenishment-at-sea) system for over-the-side provisioning and ammunitioning whilst underway.

TECHNICAL PAPERS

Lloyds List Event, Investigating and Managing Maritime Accidents and Casualties, December 2003

Analysis Techniques in Accident Investigation

Authors : Conrad Cockburn & Jake Anderson

Name Thomas Docherty
Position Industry Advisory Panel (Operations and Management)
Languages English (Mother tongue)

EDUCATION

Education St Mungo's Academy, Glasgow
Southampton College of Technology, Marine Engineering

Recent Education Managing Acquisitions and Joint Ventures at IMD, Lausanne, Switzerland
Advanced Management Programme at INSEAD, Fontainebleau, France

EMPLOYMENT HISTORY

2004 - 2008 **Managing Director, Red Funnel Group Limited**
Responsible for the safe, efficient and profitable management of the company to meet financial objectives, deliver operational excellence and maximise shareholder return.

Successfully participated in and led a management buyout and ultimate share sale of the Company. The transaction sale value is the largest to date in the sector, and was acknowledged by business peers on winning the 'KPMG Deal of the Year' award.

- Director of all Group affiliated companies
- Director Southampton and Fareham Chamber of Commerce
- Director of Isle of Wight Chamber of Commerce
- Director of Business Southampton.

2003 - 2004 **Operations Director, Red Funnel Group Limited**
Responsible for all operational aspects of the company's fleet of vessels, road haulage division, terminals and passenger services.

Led an innovative project to increase the carrying capacity of three vessels by 60% with no increase in costs. The project won the Hampshire Business Innovation Award.

- 2001 - 2002 **Managing Director, Wijsmuller Marine Limited**
Responsible for the UK and Canada harbour towage divisions of the Wijsmuller Group, including a number of overseas contracts / 60 vessels.
- Chairman, Eastern Canada Towing
 - Chairman, Wijsmuller Marine Pension Trustees
 - Chairman, Wijsmuller Bros UK
 - Chairman, Deep Sea & Coastal Pilots
 - Director, Svitzer UK Ltd
- 1997 - 1999 **General Manager, Red Funnel Group, Southampton**
Responsible for the operation and development of the Group divisions of Ro/Ro and Hi-Speed passenger ferries, towage, road haulage and passenger services.
- Director, Red Funnel Crewing Services
 - Director, Vectis Transport Ltd
 - Director, Masthead Services Ltd
- 1993 - 1996 **Manager, Marine Terminal, Esso Fawley Refinery**
Responsible for management of the largest oil terminal in Europe, including day-to-day operations, refinery interface, towage and customer interface, including business development.
- 1993 **Operations Integrity Manager, Esso Fawley Refinery**
Responsible for the establishment and implementation of a global safety management system developed by Exxon Corporation.
- 1991 - 1993 **Marine Superintendent, Esso Fawley Refinery**
A new role developed in response to a series of worldwide marine incidents that included the Exxon Valdez. Responsible for improving marine standards of safety, pollution control, towage and marine operations.
- Pioneered, led and introduced an escort towage service to the refinery.
- 1989 - 1990 **Operations Manager, Esso Marine UK**
Responsible for a fleet of general purpose petroleum product carriers on European and UK coastal operations.
- 1988 - 1989 **Engineering Manager, Esso Marine UK**
Responsible for the maintenance, dry-dock and repair aspects of the Esso general

purpose petroleum product fleet.

1987 - 1988 **Operations Auditor, Exxon Corporation**

Responsible for ascertaining the adequacy and effectiveness of management and business controls on worldwide operations.

Projects included refinery and petroleum transportation, joint ventures ranging from wildcat wells to full scale construction projects and a wide range of general petroleum management processes.

1979 - 1987 **Marine Engineer Officer** serving on a wide variety of general petroleum product and crude oil carriers with Esso Petroleum Company Limited.

1975 - 1979 **Marine Engineer Cadet** Southampton College of Technology

Name	Alec Crawford
Position	Industry Advisory Panel (Funding and Regulation)
Date of birth	1942
Professional Membership	Fellow of the Institute of Chartered Shipbrokers
Languages	English (Mother tongue) French (Intermediate)
Key Experience	Line Management Positions
	1988 - 1998: Chief Executive and then Chairman, "K" Line (Europe) Ltd
	1981 – 1988: Director, Kawasaki (London) Limited
	1976 – 1981: Senior Manager, Kawasaki (London Limited)
	1968 – 1975: Sales and Marketing Manager, Kawasaki (Hong Kong) Limited

CAREER SUMMARY

Managing Director & Chairman. "K" Line (Europe) Ltd. (1988-1998)

The company was responsible for all of "K" Line's shipping interests in Europe, countries bordering the Mediterranean and West Africa. Responsible for and managed the opening of "K" Line owned agency companies in Germany, Holland, U.K. and France between 1990 and 1993. Headed a substantial growth of sales activity in Europe for the container service to/from Japan and Asia leading to a more than doubling of liftings. Oversaw the introduction of a short sea container service in Europe and the bringing of it to profitability by moving final management responsibility for Profit/Loss from Tokyo to London. Spearheaded a major cost reduction effort in the U.K. leading to a substantial re-organisation and staff reduction without losing customers. Managed a complete review of the provision of landside services in Europe, leading to cost reductions of over \$10 million per year.

Director '81 -'88 (and other posts) Kawasaki (London) Limited. (1976-1988)

The European representative office of "K" Line. Chairmanship of the main operating committee of a major international container service consortium, ACE Group, and a member and chairman for periods of the Group's executive policy committee. Senior level involvement in conference affairs, including membership of pricing and tariff structure committees and negotiations with Shippers Councils in Europe and Asia. Responsibility for the performance of agents and the development of sales and marketing activities.

**Management positions.
Kawasaki (Hong Kong) Ltd.
(1968 - 1976)**

Manager for sales and marketing, primarily in the Pacific trades. Concurrent with introduction of container services in these trades responsible for the development of value added services both in Hong Kong and Taiwan. A member of the committee tasked with the formation and successful launch of the multi-national container consortium, known as ACE Group in 1975, leading to a transfer to London to oversee the service development in Europe.

**The Ben Line Steamers Ltd
(1960-1968)**

After a training period in the Head Office in Edinburgh, 6 years were spent in the Far East in the Ben Line offices in Singapore, Hong Kong, Bangkok and Kuala Lumpur undertaking ship & port operations and sales and marketing duties. This was in the period immediately before containerisation started and involved introducing customers to the benefits of the new system that was to be introduced.

PROJECT EXPERIENCE

**Dublin Port Planning
Application, Ireland
(2008-2009)**

Project Manager for Drogheda Port Company Ltd study to prepare a detailed report to be submitted to An Bord Pleanála, Ireland's Planning Application Board on their behalf. The report provided a thorough assessment of Dublin Port's planning application and provided detailed responses on various pertinent issues.

**Dubai International Ship
Register, UAE (2008)**

BMT Baxter Eadie joined accountants and lawyers in providing a feasibility study on establishing an International Ship Registry at the Dubai International Financial Centre Authority.

**Ireland: Benchmarking
Study (2008)**

For a government agency a project to determine the quality of container and ro-ro services provided by ports and shipping companies for Ireland's importers and exporters.

Vung Tau, Vietnam (2007/08)

The project objectives were to evaluate Vietnam's economic trading position and prospects with particular reference to the provision of container handling facilities in the region of Ho Chi Min City, to prepare commercial and operational plans for the proposed terminal at Vung Tau and To analyse the commercial prospects for the Vung Tau terminal through the building of a financial model for the concession period to 2030.

**Port Qasim, Pakistan
(2007)**

Baxter Eadie Ltd was engaged by a consortium of banks to carry out due diligence for a funding package for an extension to the terminal. The work involved determining future traffic in the region and the share that the terminal can expect to win. Provision of capacity both at Port Qasim and more particularly at Karachi where a BOT tender for a new deep water terminal is current are pertinent to the traffic and revenue flows projected

**River Thames, Cargo
Facility, UK
(2007)**

The assessment of the viability and marketing potential of a cargo facility on the River Thames, including Expert Witness advice at a public hearing.

Port Mersin, Turkey

Team member for Baxter Eadie's work for one of the bidders in the privatisation of the port of Mersin involving political, marketing and financial appraisal as well as cargo forecasts.

**Jamaica Ship Registry,
Jamaica
(2003-5)**

Consultant Marketing Director of the Jamaica Ship Registry charged with enhancing the Registry's image and growing the fleet of ships registered under the Jamaica flag.

**Sea Transport of
Radioactive Material, UK**

Sea Transport of UK Radioactive Waste. A study into the feasibility and logistics of transporting radioactive waste making best use of sea transport.

**Drogheda Port Company,
Ireland**

Team member for Baxter Eadie Ltd's contract with the Drogheda Port Company to evaluate the prospects for continued traffic growth if additional facilities were to be provided. The team included three sub-consultant firms; the scope of work extends to determining the scale of possible developments and, having evaluated environmental and other matters, recommendations on locations.

**Container Shipping Line,
Bangladesh**

Baxter Eadie Ltd were engaged to undertake a complete review of a container shipping line's operations, commercial and financial activities with a view to recommending service changes in order to secure the viability of the line.

**National Shipping Line,
Angola**

An assessment for the Angolan Government of the potential for the re-launch of a national shipping line. The work was undertaken in three phases namely an audit of Secil Marítima to assess its suitability as the basis for the new company, a market appraisal study to evaluate the circumstances in which a new line would operate, and the assessment of the viability of a re-launched

shipping operation.

Shipping Costs, Ireland.

Following two previous major studies for the Irish Government in the maritime sector an appraisal was prepared by Baxter Eadie Ltd of shipping costs for all categories of traffic to and from Ireland.

Name: Vladimir Milisic
Position: Industry Advisory Panel (Port Infrastructure)
Profession: Civil Engineer
Date of Birth: 1967
Nationality: Australian

KEY QUALIFICATIONS:

Vladimir is a civil engineer with experience in the site investigations, technical assessment, detailed planning, design, project management and construction supervision of port, maritime, structural and civil engineering projects in Europe, Asia and the Pacific. He is currently involved in business planning and planning of port operations for private and government investors, project managing and corporate business development.

Prior to joining BMT Maritime Consultants as a Senior Port Analyst, Vladimir spent four years as the Deputy Manager of the maritime division of SMEC International – one of the regions largest engineering consulting groups. In this role he was responsible for the planning and design of port and marine works in the Asia-Pacific region, varying from large bulk and container port developments down to speciality maritime facilities to service community needs in remote islands of the Pacific.

Vladimir is an autonomous worker who is experienced in the management of company, personnel, finances, contracts and systems in multicultural environment.

EDUCATION:

Queensland University of Technology, **BEng Civil Engineering**
Technical School of Sarajevo, Bosnia and Herzegovina, **Associate Diploma Civil Engineering**
Degree Recognition by the CE University of Zagreb, Croatia, Europe, **BEng Civil Engineering**

EMPLOYMENT RECORD:

2003 to date **BMT Maritime Consultants**
Position **Senior Engineer / Port Operations and Business Analyst**

Responsible for port engineering, port planning, feasibility study analysis and business planning for maritime projects worldwide. Projects include:

Finland - Dry Bulk Export Terminal (ongoing in 2009)

Management of the preliminary design for a 6 Mt/a export dry bulk terminal in Finland for a private developer. The project included preliminary design of highly automated terminal operations, infrastructure and handling equipment including detailed advice on OPEX and CAPEX.

Finland - Dry Bulk Export Terminal

Pre-feasibility study and strategic planning for development of a 10 Mt/a export dry bulk terminal in Finland for a private developer. The project included advice on handling processes, equipment, preliminary terminal layouts, CAPEX, OPEX and implementation plan.

Sweden - Dry Bulk Export Terminal

Pre-feasibility study for development of a 13 Mt/a export dry bulk terminal in Sweden for a private developer. The document included advice on relevant bulk materials, handling processes, equipment, preliminary terminal layouts, CAPEX, OPEX and implementation plan.

Ukraine - Port of Sevastopol

Development plan assessment and feasibility study on a coal terminal yard for a new private development of a 10 Mt/year coal import facility.

Vietnam, Intergrain Port

Port planning and the provision of technical port advice for the expansion of an existing bulk products port in Vietnam to handle Panamax size vessels. Works included the planning and operational modelling of all marine and land side operations and the assessment of barge loading options to improve the outloading of product from the port.

Yemen, Port Planning for Aggregate Load-out Port

Detailed port planning for landside and waterside operations of a 12 million tonnes per annum aggregate load-out port near Mukalla. Involved in the planning of site access, conveyor systems, shiploaders, berth configurations, breakwaters and expansion options. Managed the preparation of a financial model to assess the viability of shipping aggregate between the new port and the Client's receival facility in Qatar.

Germany - Port of Hamburg

Assessment of port operations and infrastructure, development phasing and CAPEX & OPEX projections on major container terminal operations (HHLA) for an International construction and investment corporation Hochthief.

Belgium – WCT Container Terminal Upgrade

Technical assessment of the current operations; Development planning and production of a strategic plan for upgrade of the WCT Container Terminal layout and operations including CAPEX assessment and implementation plan.

USA - Port Elizabeth of NY

Assessment of the current and potential terminal capacity of a container terminal in Port Elizabeth, New York, USA, for an International investment corporation Babcock & Brown Limited.

United Arab Emirates – Port Development Project

Consulting advice to an International investor and developer Mubadala on a development of the five-terminal deep draft port (containers, general cargo, bulk, liquid, ro-ro) including the operational modelling and forecasting (operational layouts, Capex, Opex, development phasing).

Belgium - Port of Antwerp

Technical assessment of port operations and infrastructure on general cargo, container, Ro-Ro and bulk terminals in the Port of Antwerp, Belgium, for an International investment corporation Babcock & Brown Limited.

France – Dunkerque – Container Terminal Technical Due Diligence

Construction and operations assessment of the Dunquerque Port Container Terminal for advisory purposes to the International Investment Corporation, Babcock & Brown Limited.

Germany - Port of Rostock

Technical due diligence on Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft mbH (SHRU) assets in Port of Rostok for International investment corporation Babcock & Brown Limited.

Sweden – Dry Bulk Export Terminal

Strategic planning for development of a 13 mtpa export dry bulk terminal in Sweden for a private developer. The document included advice on relevant bulk materials, handling processes, equipment, preliminary terminal layouts, CAPEX, OPEX and implementation plan.

Finland - Port of Rauma and Botnia

Technical assessment of port operations and infrastructure, development phasing and CAPEX & OPEX projections on a Ro-Ro, container, bulk and general cargo terminals in Ports of Rauma and Botnia in Finland for an International investment corporation Babcock & Brown Limited.

Latvia – Port of Riga Masterplan Update

Port operations and development input on a masterplan project for Port of Riga, Latvia (ongoing project)

Italy - Port of Genoa, Savona and Venice

Technical assessment of port operations and infrastructure, development phasing and CAPEX & OPEX projections on major bulk terminal operations in Ports of Genoa, Savona and Italy for an International investment corporation Babcock & Brown Limited.

Italy - Port of Genoa, Savona and Venice

Technical assessment of proposed equipment CAPEX for Terminal Rinfuse Italia (TRI) (ongoing project)

Italy – DAF Terminal Acquisition, Port of Savona

Technical assessment of terminal operations, infrastructure and equipment including CAPEX projection for a bulk terminal DAF in Port of Savona, Italy, for an International investment corporation Babcock & Brown Limited.

Spain – TPS Terminal Acquisition, Port of Tarragona

Technical assessment of terminal operations, infrastructure and equipment including CAPEX projection on a bulk import terminal operated by Tarragona Port Services (TPS) in Port of Tarragona, Spain, for an International investment corporation Babcock & Brown Limited.

Oil Tanking Liquid Terminals at Amsterdam, Singapore, Malta

Technical assessment and CAPEX & OPEX projections on an Oil Tanking's liquid terminals in Ports of Amsterdam, Singapore and Malta for an International investment corporation Babcock & Brown Limited.

Croatia – Port Development Projects

Advice to the International Investment Corporation, Babcock & Brown Limited, on a proposed investment project for selected Croatian ports.

Turkey – Courts Development Project

European Commission – Delegation to Turkey - supervision of works tender evaluation procedure for construction of three court buildings in Turkey.

China, Beihai Port Development and Business Planning

Port planning and the provision of technical advice as part of the team developing the business plan for two port investment opportunities for a private investment company. One port opportunity consists of developing a new port on reclaimed land. The second opportunity is the expansion and redevelopment of an existing port to increase efficiency and capacity.

Singapore, Eastern Holding Anchorage Assessment

Seabed investigations for the analysis of anchorage holding characteristics for a proposed dredge location at the Eastern Anchorage reserve area in Singapore.

Malaysia, Ship Impact Protection Structures

Analysis of existing designs and redesign of ship impact protection structures for key navigation aids positioned in varying depths of water in the Malacca Strait.

Singapore, Sudong Anchorage Investigations

Management of physical investigations into seabed conditions with respect to the assessment of a major anchorage in Singapore waters.

Singapore, Raffles Reserve Anchorage Assessment

Seabed investigations for the analysis of anchorage holding characteristics for a proposed dredge location at the Raffles Reserve anchorage area in Singapore.

2003 Roadtek Contracting Pty Ltd

Granger Road Intersection Upgrade, Brisbane, Australia

The Client: Queensland Government

Construction Project Engineer responsible for Construction under traffic of 2 km of the road works comprising various pavement designs and a 60 m two lanes prestressed concrete highway overpass bridge.

1999 to 2003 Snowy Mountains Engineering Corporation (SMEC)

Position Senior Civil Engineer

Senior Maritime and Structural Engineer and Deputy Manager for the Ports & Marine Division. Responsible for the planning and design of various maritime engineering projects carried out in the Asia-Pacific Region. Projects include:

Port Development Study, Labuan, Malaysia

Client:Unimix Sdn Bhd

Feasibility study into future port development strategies for Labuan Island. Technical and economic input into feasibility study and preparation of report on port development strategies. Preparation of trade forecasts, revenue development, tariff structures, port layouts, wharf options, civil works development and cost estimates (CAPEX and O&M).

Vietnam Inland Waterways and Small Port Remediation Project, Vietnam

Client:World Bank

Maritime engineering advice regarding appropriate standard designs for small ports on the Mekong Delta in Vietnam. Acting Project Director during the absence of the SMEC Project Director including support to field staff, finances and technical support.

Port Moresby APC Dockyard Facility, Papua New Guinea

Client:PNG Harbours Board

Maritime infrastructure planning and maritime engineering design for the development of a new industrial dockyard and port facility in Port Moresby, Papua New Guinea. Preparation of structural designs for the facility to accommodate up to 5,000DWT vessels (sheet piling retaining structure), scheduling and cost estimates.

Lombrum Bay Port, Manus Island - Papua New Guinea

Client:Asian Development Bank/PNG Harbours Board

Port planning, preliminary design, detailed design and construction supervision of a 100 m long and 10 m wide fisheries jetty and a 30 m long small boat facility to service a newly proposed National Fisheries Authority fisheries port at Lombrum Bay in PNG's Manus Island Province.

Kavieng Port, Papua New Guinea

Client:Asian Development Bank/PNG Harbours Board

Project management, detailed design and construction supervision of a new fisheries facility in Kavieng for the National Fisheries Authority under ADB loan funding. The project incorporated a 100m long fisheries wharf, a 30m long small boat jetty and miscellaneous civil and structural works. Working closely with the contractor, innovative construction techniques were developed and supported.

Hon Gai Cruise Port Feasibility Study

Client: Government of Quang Ninh Province, Vietnam

Port planning, preliminary design, cost estimates and feasibility analysis for the assessment of options associated with the reconstruction of an existing 100 year old coal port into a modern cruise ship terminal able to accommodate cruising vessels up to 70,000 tonnes displacement. Review of the condition of existing port infrastructure and development of new concepts.

Lae Port Remediation, Papua New Guinea

Client: PNG Harbours Board

Investigations into the condition of existing port infrastructure and forensic engineering to determine the causes of revetment slippage's beneath the wharf. Preliminary design of options for remediation works and assessment of cost estimates. Detailed design, construction supervision and implementation of the detailed design for a 150 m long and 11.5 m deep sheet piled cut-off wall for the scour protection of the Berths 2 and 3 of the Lae Port, PNG.

Community Water Transport Project, Papua New Guinea

Client: Asian Development Bank

Port planning and maritime engineering advice into a feasibility study of community shipping and wharves throughout Papua New Guinea with the aim of improving water transport to the communities throughout the country. Preparation of preliminary designs for approximately 50 provincial wharves and jetties. Preparation of cost estimates and reporting for feasibility study.

Palikula Port, Vanuatu

Client: Sokimona Fishing Pty Ltd

Infrastructure planning and civil, structural and maritime engineering design for the development of a new fisheries port at Palikula on the northern island of Santo. Preparation of structural designs for the wharf to accommodate up to 30,000DWT vessels (reinforced concrete deck on steel piles and sheet piling retaining structure), scheduling and cost estimates.

Gladstone Area Water Board Asset Study, Australia – Stage II

Client: Queensland Competition Authority

Hydraulic analysis and design of future development schemes for Gladstone water supply system.

Pacific Motorway – Oxenford to Smith Street, Gaven (Contract Package 4), QLD Australia

Client: Department of Main Roads, QLD, Australia

Construction supervision for 8.6km dual carriageway and technical assistance to structures (bridges) and pavements.

1997 – 1999 Benchmark Drafting Pty Ltd

Design, onsite survey and drafting of various types of civil engineering projects.

1995 – 1996 UNHCR - ARC (American Refugee Committee)

Emergency civil engineering project for shelter rehabilitation, Croatia

Client: United Nations High Commissariat for Refugees

Shelter Program Coordinator for Emergency construction and civil engineering works for shelter rehabilitation at 28 centers in Croatian Coastal Region (Dalmatia) accommodating more than 5000 refugees.

OVERSEAS ASSIGNMENTS:

(Australia), Belgium, China, Croatia, Finland, France, Germany, India, Italy, Latvia, Malaysia, Papua New Guinea, Singapore, Spain, Sweden, Ukraine, United Arab Emirates, Vanuatu, Vietnam, Yemen, USA

LANGUAGES:

ENGLISH	Reading, Writing, Speaking	EXCELLENT
CROATIAN	Reading, Writing, Speaking	EXCELLENT



atlântico line



Ex.mos Senhores
BMT Baxter Eadie Ltd,
A/C Dick Scott Kerr
Goodrich House, 1 Waldegrave Road,
Teddington, TW11 8LZ, United
Kingdom

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data Local
		N.º <u>2072</u>	11.11.2009 Ponta Delgada

ASSUNTO: CONVITE À APRESENTAÇÃO DE PROPOSTA NO ÂMBITO DE PROCEDIMENTO DE AJUSTE DIRECTO, PARA A REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO SOBRE OS TRANSPORTES MARÍTIMOS NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

EXMOS. SENHORES,

1. Atlânticoline, S. A., com sede na Gare Marítima do Terminal Oceânico - Portas do Mar - Avenida Infante Dom Henrique, 9500-770 Ponta Delgada, convida a vossa Empresa a apresentar proposta no âmbito do ajuste directo para a realização de um estudo sobre os transportes marítimos na Região Autónoma dos Açores.

2. Informa-se que:

a) A decisão de contratar foi tomada pelo Conselho de Administração, por deliberação de 09 de Novembro de 2009;

b) Os esclarecimentos necessários à boa compreensão e interpretação das peças do procedimento de ajuste directo deverão ser endereçados ao Gabinete Jurídico da Atlânticoline, através do email lp@bpldadadvogados.com ou do FAX 296 288 935.

3. A proposta deve ser acompanhada pelos documentos referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 57.º, do Código dos Contratos Públicos.

4. Após a adjudicação, para a sua habilitação, o adjudicatário deve apresentar documento comprovativo de que não se encontra na situação prevista na alínea i) do artigo 55.º do Código

Gare Marítima do Terminal Oceânico - Portas do Mar - Av. Infante D. Henrique
9500-770 Ponta Delgada
Telef: 296 288 933 Fax: 296 288 935
Email: geral@atlanticoline.pt
Capital Social 6.000.000 Euros
Conservatória Registo Comercial Horta 00531, Contribuinte n.º 512 091 773



dos Contratos Públicos;

5. Todos os documentos da proposta apresentados têm de ser redigidos em português, sem prejuízo dos manuais técnicos e informações complementares, que poderão ser apresentados em inglês.

6. As propostas podem ser apresentadas até às **17 horas do dia 17 de Novembro de 2009** directamente nas instalações da Atlânticoline, em Ponta Delgada ou pelo Fax (+351) 296 288 935.

7. Não é exigida a prestação de caução ao adjudicatário, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 88.º do Código dos Contratos Públicos.

8. A Atlânticoline, S.A., poderá convidar o concorrente a melhorar a sua proposta, nos termos do art. 125.º, n.º 2 do Código dos Contratos Públicos.

9. A execução do estudo deve ocorrer integralmente no prazo máximo de **120 dias** a contar da data de celebração do contrato.

10. O presente procedimento tem um preço base (preço máximo) de 180.000 Euros.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Administração,

António Manuel dos Santos Raposo

Junta: CADERNO DE ENCARGOS



atlântico line

**CADERNO DE ENCARGOS SIMPLIFICADO RELATIVO À
REALIZAÇÃO DE UM ESTUDO SOBRE OS TRANSPORTES MARÍTIMOS NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

Cláusula 1.ª

Objecto e Especificações Técnicas

1. O presente Caderno de Encargos compreende as cláusulas a incluir no contrato a celebrar na sequência do procedimento pré-contratual que tem por objecto a realização de um estudo sobre os transportes marítimos na Região Autónoma dos Açores.
2. A prestação de serviços implica a apresentação de um relatório, em português, em concordância com os "Termos de referência" para o estudo.

Cláusula 2.ª

Prazo

1. O relatório final deve ser apresentado num prazo máximo de 120 dias a contar da data de adjudicação.

Cláusula 3.ª

Conformidade e qualidade dos serviços

1. O adjudicatário obriga-se a recorrer a todos os meios humanos, materiais técnicos e/ou informáticos que sejam necessários e adequados à prestação dos serviços, bem como ao estabelecimento do sistema de organização necessário à perfeita e completa execução das tarefas a seu cargo.
2. Correm por conta do adjudicatário todas as despesas de alojamento, alimentação e deslocação dos seus meios humanos, bem como todas as despesas de aquisição, transporte, armazenamento e manutenção dos seus meios materiais.
3. O adjudicatário obriga-se também a assegurar que todos os meios humanos utilizados coloquem a sua perícia, cuidado e diligência na realização dos serviços que lhe forem cometidos no âmbito da sua capacidade profissional.

Cláusula 4.ª

Preço Base e Contratual

1. Pela totalidade da realização das tarefas objecto do contrato, bem como pelo cumprimento das demais obrigações constantes do presente Caderno de Encargos e dos Termos de Referência anexos, a Atlânticoline, S.A., deve pagar ao adjudicatário o preço constante da proposta



1

adjudicada, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, se este for legalmente devido, a qual não poderá exceder o montante de 180.000,00€.

2. O preço referido no número anterior inclui todos os custos, encargos e despesas cuja responsabilidade não esteja expressamente atribuída ao contraente público, nomeadamente os relativos ao transporte dos bens objecto do contrato para o respectivo local de entrega, bem como quaisquer encargos decorrentes da utilização de marcas registadas, patentes ou licenças.

Cláusula 5.ª

Foro competente

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato fica estipulada a competência dos tribunais da sede da Ponta Delgada, com expressa renúncia a qualquer outro.

Cláusula 6.ª

Subcontratação e cessão da posição contratual

A subcontratação pelo fornecedor e a cessão da posição contratual por qualquer das partes depende da autorização da outra, nos termos do Código dos Contratos Públicos.

Cláusula 7.ª

Comunicações e notificações

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para o domicílio ou sede contratual de cada uma, identificados no contrato.
2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

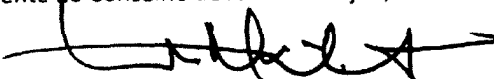
Cláusula 8.ª

Contagem dos prazos

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

Ponta Delgada, 11 de Novembro de 2009

O Presidente do Conselho de Administração,



António Manuel dos Santos Raposo

Gare Marítima do Terminal Oceânico - Portas do Mar - Av. Infante D. Henrique
9500-770 Ponta Delgada

Telef: 296 288 933 Fax: 296 288 935

Email: geral@atlanticoline.pt

Capital Social 6.000.000 Euros

Conservatória Registo Comercial Horta 00531, Contribuinte n.º 512 091 773



↓

ANEXO A

TERMOS DE REFERÊNCIA

ESTUDO SOBRE OS TRANSPORTES MARÍTIMOS NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

I. INTRODUÇÃO

1. Os Açores são um arquipélago constituído por 9 ilhas e localizado a cerca de 800 milhas náuticas do território continental de Portugal. As ilhas são muito dispersas, com distância, entre elas, que variam entre as 5 e as 130 milhas.

2. Os Açores têm cerca de 250,000 habitantes, distribuídos de forma muito diversa, pelas 9 ilhas.

3. A carga recebida procede principalmente de Lisboa e Leixões (portos portugueses), através de linhas regulares de navios, operadas por três companhias de navegação. A maioria desta carga é descarregada no porto de Ponta Delgada (ilha de São Miguel) ou no da Praia da Vitória (ilha Terceira), e posteriormente baldeada para navios mais pequenos que a transportam para as ilhas mais pequenas. Este serviço é efectuado em obediência a regras de serviço público, com subsídios do Governo Regional dos Açores.

4. Existem pequenas companhias locais, que efectuam trajectos específicos, transportando carga geral. Em anexo a este documento, apresenta-se uma lista das companhias que operam nos Açores.

5. Relativamente ao transporte de passageiros, existem duas companhias; Atlânticoline e Transmaçor. Atlânticoline é uma empresa de capitais públicos que tem operado apenas navios afretados (ferries para passageiros e viaturas) durante o Verão. Os navios afretados operam em todas as ilhas, com excepção da ilha do Corvo. Para a ligação Flores-Corvo, a Atlânticoline opera uma embarcação com capacidade de 12 passageiros, de que é proprietária.

A Transmaçor é uma companhia privada, em que o Governo Regional detem 27% do capital. Opera no Grupo Central, transportando apenas passageiros.



1

6. A Atlânticoline transporta cerca de 80.000 passageiros por época, enquanto a Transmaçor transporta cerca de 400.000 por ano, a maioria dos quais (cerca de 300.000), entre a Horta (ilha do Faial) e a Madalena (ilha do Pico), portos separados por cerca de 5 milhas.
7. Os portos dos Açores são inadequados para a utilização de alguns conceitos modernos de transporte marítimo, designadamente para a utilização de navios RO-RO.
8. A distância entre os Açores e a Madeira, o outro arquipélago português, é de cerca de 500 milhas náuticas.

II. ÂMBITO DO ESTUDO

O âmbito do estudo é o transporte marítimo de carga e passageiros entre as ilhas, com o território continental português e com o arquipélago da Madeira, visando a melhoria dos serviços actualmente prestados, com redução dos custos para os utilizadores e diminuição gradual da necessidade de apoios do Governo Regional.

III. OBJECTIVOS

1. Propor um modelo para o transporte marítimo integrado nos Açores, de acordo com o âmbito acima especificado e cenários alternativos;
2. Propor as regras para a participação estatal e apoio financeiro às companhias (serviço público);
3. Propor os tipo de navios adequados ao modelo;
4. Propor adaptações dos portos e outras infraestruturas, para adequação ao modelo;
5. Avaliar a viabilidade económica do transporte marítimo de passageiros e viaturas (incluindo veículos de carga);
6. Propor um modelo alternativo;
7. Estimar custos para portos e navios;
8. Estudar a possível articulação com outros meios de transporte, designadamente aéreos.



1

IV. TERMOS DE REFERÊNCIA

1. Todos os portos devem ser visitados pelos peritos que conduzam o estudo;
2. Deve ser dada especial atenção às opiniões e conhecimentos das pessoas e companhias que operam no sector marítimo nos Açores;
3. Devem ser consideradas as piores condições meteorológicas e oceanográficas;
4. Deve ser considerado o sistema de Busca e Salvamento marítimo;
5. A Atlânticoline, S.A. prestará o apoio necessário em termos de informação e ligação com autoridades e pessoas nos vários locais;
6. Deve ser produzido um relatório mensal, que será enviado para a Atlânticoline;
7. Não são estabelecidas quaisquer condições prévias ou pressupostos para o estudo. Sempre que seja necessário o estabelecimento de um pressuposto ou a definição de um requisito político seja necessária para o prosseguimento dos trabalhos, os peritos devem solicitar à Atlânticoline, que obterá a resposta junto das entidades competentes;
8. O estudo deve reflectir a lei portuguesa aplicável ao sector marítimo. Sempre que se considerar conveniente propor alterações legislativas, as propostas devem ser endereçadas à Atlânticoline.



atlântico line

COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO A OPERAR NOS AÇORES

COMPANHIA	ÁREA DE OPERAÇÃO	TIPO DE TRANSPORTE	FROTA	OBS
MUTUALISTA	Continente-Madeira e pelo menos 3 ilhas dos Açores	Contentores e carga de convés	2 porta contentores (520 e 600 TEU)	PRIVADA
BOXLINES	Continente	Contentores e carga de convés	2 porta contentores de cerca de 500 TEU	PRIVADA
TRANSINSULAR	Continente	Contentores e carga de convés	4 porta contentores (2 x 620 TEU e 2 x 350 TEU)	PRIVADA
ATLÂNTICOLINE	8 ilhas Grupo Ocidental	Passageiros e viaturas (Roro)	2 navios afretados (ro-ro pax) e uma embarcação de 12 passageiros para o Grupo Ocidental	100 % DE CAPITAIS PÚBLICOS
PARECE	Grupo Oriental	Carga geral	1 navio	PRIVADA
TRANSMAÇOR	Grupo Central	Passageiros	2 monocasco e 2 catamarans com cerca de 40 metros e 200 passageiros cada	PRIVADA/ 27% CAPITAIS PÚBLICOS
TMG	Grupo Central	Carga geral	1 navio	PRIVADA
MARE OCIDENTAL	Grupo Ocidental	Carga geral	1 navio	PRIVADA

Gare Marítima do Terminal Oceânico - Portas do Mar - Av. Infante D. Henrique
9500-770 Ponta Delgada

Telef: 296 288 933 Fax: 296 288 935

Email: geral@atlanticoline.pt

Capital Social 6.000.000 Euros

Conservatória Registo Comercial Horta 00531. Contribuinte n.º 512 091 773



atlântico line

ANEXO I

Modelo de declaração

[a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 57.º]

1 - ... (nome, número de documento de identificação e morada), na qualidade de representante legal de (1) ... (firma, número de identificação fiscal e sede ou, no caso de agrupamento concorrente, firmas, números de identificação fiscal e sedes), tendo tomado inteiro e perfeito conhecimento do caderno de encargos relativo à execução do contrato a celebrar na sequência do procedimento de ... (designação ou referência ao procedimento em causa), declara, sob compromisso de honra, que a sua representada (2) se obriga a executar o referido contrato em conformidade com o conteúdo do mencionado caderno de encargos, relativamente ao qual declara aceitar, sem reservas, todas as suas cláusulas.

2 - Declara também que executará o referido contrato nos termos previstos nos seguintes documentos, que junta em anexo (3):

a) ...

b) ...

3 - Declara ainda que renuncia a foro especial e se submete, em tudo o que respeitar à execução do referido contrato, ao disposto na legislação portuguesa aplicável.

4 - Mais declara, sob compromisso de honra, que:

a) Não se encontra em estado de insolvência, em fase de liquidação, dissolução ou cessação de actividade, sujeita a qualquer meio preventivo de liquidação de patrimónios ou em qualquer situação análoga, nem tem o respectivo processo pendente;

b) Não foi condenado(a) por sentença transitada em julgado por qualquer crime que afecte a sua honorabilidade profissional (4) [ou os titulares dos seus órgãos sociais de administração, direcção ou gerência não foram condenados por qualquer crime que afecte a sua honorabilidade profissional (5)] (6);

c) Não foi objecto de aplicação de sanção administrativa por falta grave em matéria profissional (7) [ou os titulares dos seus órgãos sociais de administração, direcção ou gerência não foram objecto de aplicação de sanção administrativa por falta grave em matéria profissional (8)] (9);

d) Tem a sua situação regularizada relativamente a contribuições para a segurança social em Portugal (ou no Estado de que é nacional ou no qual se situe o seu estabelecimento principal) (10);

e) Tem a sua situação regularizada relativamente a impostos devidos em Portugal (ou no Estado de que é nacional ou no qual se situe o seu estabelecimento principal) (11);

f) Não foi objecto de aplicação da sanção acessória prevista na alínea e) do n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, no artigo 45.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, e no n.º 1 do artigo 460.º do Código dos Contratos Públicos (12);



atlântico line

- g) Não foi objecto de aplicação da sanção acessória prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 627.º do Código do Trabalho (13);
- h) Não foi objecto de aplicação, há menos de dois anos, de sanção administrativa ou judicial pela utilização ao seu serviço de mão-de-obra legalmente sujeita ao pagamento de impostos e contribuições para a segurança social, não declarada nos termos das normas que imponham essa obrigação, em Portugal (ou no Estado de que é nacional ou no qual se situe o seu estabelecimento principal) (14);
- i) Não foi condenado(a) por sentença transitada em julgado por algum dos seguintes crimes (15) (ou os titulares dos seus órgãos sociais de administração, direcção ou gerência não foram condenados por alguns dos seguintes crimes (16)) (17):
- i) Participação em actividades de uma organização criminosa, tal como definida no n.º 1 do artigo 2.º da Acção Comum n.º 98/773/JAI, do Conselho;
 - ii) Corrupção, na acepção do artigo 3.º do Acto do Conselho de 26 de Maio de 1997 e do n.º 1 do artigo 3.º da Acção Comum n.º 98/742/JAI, do Conselho;
 - iii) Fraude, na acepção do artigo 1.º da Convenção relativa à Protecção dos Interesses Financeiros das Comunidades Europeias;
 - iv) Branqueamento de capitais, na acepção do artigo 1.º da Directiva n.º 91/308/CEE, do Conselho, de 10 de Junho, relativa à prevenção da utilização do sistema financeiro para efeitos de branqueamento de capitais;
- j) Não prestou, a qualquer título, directa ou indirectamente, assessoria ou apoio técnico na preparação e elaboração das peças do procedimento.

5 - O declarante tem pleno conhecimento de que a prestação de falsas declarações implica, consoante o caso, a exclusão da proposta apresentada ou a caducidade da adjudicação que eventualmente sobre ela recaia e constitui contra-ordenação muito grave, nos termos do artigo 456.º do Código dos Contratos Públicos, a qual pode determinar a aplicação da sanção acessória de privação do direito de participar, como candidato, como concorrente ou como membro de agrupamento candidato ou concorrente, em qualquer procedimento adoptado para a formação de contratos públicos, sem prejuízo da participação à entidade competente para efeitos de procedimento criminal.

6 - Quando a entidade adjudicante o solicitar, o concorrente obriga-se, nos termos do disposto no artigo 81.º do Código dos Contratos Públicos, a apresentar a declaração que constitui o anexo II do referido Código, bem como os documentos comprovativos de que se encontra nas situações previstas nas alíneas b), d), e) e i) do n.º 4 desta declaração.

7 - O declarante tem ainda pleno conhecimento de que a não apresentação dos documentos solicitados nos termos do número anterior, por motivo que lhe seja imputável, determina a caducidade da



1

adjudicação que eventualmente recaia sobre a proposta apresentada e constitui contra-ordenação muito grave, nos termos do artigo 456.º do Código dos Contratos Públicos, a qual pode determinar a aplicação da sanção acessória de privação do direito de participar, como candidato, como concorrente ou como membro de agrupamento candidato ou concorrente, em qualquer procedimento adoptado para a formação de contratos públicos, sem prejuízo da participação à entidade competente para efeitos de procedimento criminal.

... (local), ... (data), ... [assinatura (18)].

- 1 Aplicável apenas a concorrentes que sejam pessoas colectivas.
- 2 No caso de o concorrente ser uma pessoa singular, suprimir a expressão «a sua representada».
- 3 Enumerar todos os documentos que constituem a proposta, para além desta declaração, nos termos do disposto nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 57.º
- 4 Indicar se, entretanto, ocorreu a respectiva reabilitação.
- 5 Indicar se, entretanto, ocorreu a respectiva reabilitação.
- 6 Declarar consoante o concorrente seja pessoa singular ou pessoa colectiva.
- 7 Indicar se, entretanto, ocorreu a respectiva reabilitação.
- 8 Indicar se, entretanto, ocorreu a respectiva reabilitação.
- 9 Declarar consoante o concorrente seja pessoa singular ou pessoa colectiva.
- 10 Declarar consoante a situação.
- 11 Declarar consoante a situação.
- 12 Indicar se, entretanto, decorreu o período de inabilidade fixado na decisão condenatória.
- 13 Indicar se, entretanto, decorreu o período de inabilidade fixado na decisão condenatória.
- 14 Declarar consoante a situação.
- 15 Indicar se, entretanto, ocorreu a sua reabilitação.
- 16 Indicar se, entretanto, ocorreu a sua reabilitação.
- 17 Declarar consoante o concorrente seja pessoa singular ou pessoa colectiva.
- 18 Nos termos do disposto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 57.º