

**31 - 01 | 2026**

IMPACTO DAS INFRAESTRUTURAS LOGÍSTICAS E TRANSPORTES NO CRESCIMENTO ECONÓMICO DE ANGOLA. (UMA ANÁLISE DE 2020-2024)

Impact of logistics and transport infrastructure on Angola's economic growth. (A 2020-2024 analysis)

Impacto de la infraestructura logística y de transporte en el crecimiento económico de Angola. (Un análisis 2020-2024)

Aristides Neves Lemba¹ | José Mário João² | Francisco de Assis³

¹Aristides Neves Lemba (Licenciado, Universidade Metodista, Angola, S/código ORCID).

²José Mário João (Mestre, Universidade Kimpa Vita, Angola, <https://orcid.org/0009-0004-3423-5649>, e-mail: josemariojoao23@gmail.com).

³Francisco de Assis (Ph.D, Universidade Metodista, Angola, S/código ORCID).

Autor para correspondência: josemariojoao23@gmail.com

Data de receção: 25-06-2025

Data de aceitação: 01-07-2025

Data da Publicação: 31-01-2026

Como citar este artigo: Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). *Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)*. ALBA – ISFIC Research and Science Journal, 2(10), pp. 272-291. <https://alba.ac.mz/index.php/alba/issue/view/14>

RESUMO

O presente estudo visou de forma geral analisar o impacto das infraestruturas logísticas e de transportes no crescimento económico de Angola no período de 2020 à 2024, identificando os principais desafios e oportunidades para o desenvolvimento sustentável do sector e a sua contribuição para a diversificação da economia do país. Para o alcance dos objectivos, foram possíveis com a utilização do método qualitativo, auxiliados das técnicas de documental, descritiva e exploratória, o que permitiu-nos colectar os dados por meio de questionário projectado na plataforma digital (*Google Form*) direccionados por via presencial e *link*, aos agentes económicos dos mais variados pontos do país, com maior enfese Luanda, Benguela, Cabinda, Namibe e Zaire, onde o preenchimento foi totalmente digital e os

resultados obtidos em tempo real. Para além disso, conduzimos entrevistas com alguns fazedores de políticas públicas relacionada ao sector, via Whatsapp e presencial, o que nos permitiu alcançar uma ampla gama de intervenientes e obtivemos informações reais sobre o estudo, de modos a termos informações se na verdade as infraestruturas logísticas e de transportes tiveram ou não um impacto significativo no crescimento económico de Angola no período em análise. Para o efeito, os dados foram analisados utilizando a ferramenta (*Excel, Power BI, LiveGap Charts*) e o software estatístico (*SPSS*), a fim de apurar da melhor forma os resultados da pesquisa, possibilitando-nos a segurança, precisão e confiabilidade dos dados obtidos. Importa salientar que o desenvolvimento das infraestruturas logísticas e de transportes em Angola, entre 2020 e 2024, é um facto, e pode-se



afirmar que desempenhou um papel fundamental no crescimento económico do país. Projetos estratégicos, como a modernização do Corredor do Lobito, a ampliação do Porto de Luanda e a melhoria da rede rodoviária e ferroviária, ajudaram a reduzir custos logísticos, o que impulsionou o comércio e fortaleceu a integração regional.

Palavras-chave: Infraestruturas logísticas; Transporte; Crescimento económico; Angola

ABSTRACT

This study aimed to analyze the impact of logistics and transport infrastructures on Angola's economic growth from 2020 to 2024, identifying the main challenges and opportunities for the sustainable development of the sector and its contribution to the diversification of the country's economy. To achieve the objectives, it was possible to use the qualitative-quantitative method, aided by documentary, descriptive and exploratory techniques, which allowed us to collect data through a questionnaire projected on the digital platform (Google Form) directed in person and via link, to economic agents from the most varied parts of the country, with a greater emphasis on Luanda, Benguela, Cabinda, Namibe and Zaire, where the completion was entirely digital and the results obtained in real time. In addition, we conducted interviews with some public policy makers related to the sector, via Whatsapp and in person, which allowed us to reach a wide range of stakeholders and obtain real information about the study, in order to have information on whether or not the logistics and transport infrastructures had a significant impact on Angola's economic growth in the period under analysis. To this end, the data was analyzed using the tool (Excel, Power BI, LiveGap Charts) and statistical software (SPSS), in order to best determine the results of the research, allowing us to ensure the security, accuracy and reliability of the data obtained. It is important to highlight that the development of logistics and transport infrastructures in Angola, between 2020 and 2024, is a fact, and it can be said that it played a

fundamental role in the country's economic growth. Strategic projects, such as the modernization of the Lobito Corridor, the expansion of the Port of Luanda and the improvement of the road and rail network, helped to reduce logistics costs, which boosted trade and strengthened regional integration.

Keywords: Logistics infrastructure; Transport; Economic growth; Angola.

RESUMEN

Este estudio tuvo como objetivo analizar de manera general el impacto de las infraestructuras logísticas y de transporte en el crecimiento económico de Angola en el período de 2020 a 2024, identificando los principales desafíos y oportunidades para el desarrollo sostenible del sector y su contribución a la diversificación de la economía del país. Para alcanzar los objetivos, fue posible utilizar el método cualitativo-cuantitativo, auxiliado por técnicas documentales, descriptivas y exploratorias, lo que permitió recolectar datos a través de un cuestionario proyectado en la plataforma digital (Google Form) dirigido presencialmente y vía link, a agentes económicos de las más variadas partes del país, con mayor énfasis en Luanda, Benguela, Cabinda, Namibe y Zaire, donde el diligenciamiento fue totalmente digital y los resultados obtenidos en tiempo real. Además, realizamos entrevistas a algunos formuladores de políticas públicas relacionados con el sector, vía Whatsapp y de manera presencial, lo que nos permitió llegar a un amplio espectro de actores interesados y obtener información real sobre el estudio, de manera que tengamos información sobre si el las infraestructuras logísticas y de transporte tuvieron o no un impacto significativo en el crecimiento económico de Angola en el período analizado. Para tal efecto, los datos fueron analizados mediante herramientas como (Excel, Power BI, LiveGap Charts) y software estadístico (SPSS), con el fin de determinar de la mejor manera los resultados de la investigación, permitiéndonos garantizar la seguridad, precisión y confiabilidad de los datos obtenidos. Es importante destacar que

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

el desarrollo de las infraestructuras logísticas y de transporte en Angola, entre 2020 y 2024, es un hecho, y se puede decir que jugó un papel fundamental en el crecimiento económico del país. Proyectos estratégicos, como la modernización del Corredor de Lobito, la ampliación del Puerto de Luanda y la mejora de la red vial y ferroviaria, ayudaron a reducir los costos logísticos, lo que impulsó el comercio y fortaleció la integración regional.

Palabras clave: Infraestructuras logísticas; Transporte; Crecimiento económico; Angola

Contribuição de autoria (por autor):

Aristides Neves Lemba: Concepção da ideia, correção do artigo, coordenação da autoria, tradução de termos ou informações obtidas, revisão da aplicação do padrão bibliográfico aplicado.

José Mário João: Pesquisa, revisão de literatura, análise de dados estatístico, preparação de tabelas e gráficos; Preparação de instrumentos, Revisão e versão final do artigo.

Francisco de Assis: aplicação de instrumentos, informações resultantes dos instrumentos aplicados, compilação da informação resultante dos instrumentos. Aconselhamento, Revisão e versão final do artigo

INTRODUÇÃO

As infraestruturas logísticas e de transportes desempenham um papel crucial no desenvolvimento económico de qualquer país, facilitando a mobilidade de pessoas, bens e serviços, além de impulsionar a integração regional e internacional. Em Angola, um país vasto e com uma economia historicamente dependente do petróleo, a modernização e a expansão dessas infraestruturas têm sido elementos fundamentais para a diversificação económica e a melhoria da competitividade. Entre 2020 e 2024, o governo angolano, em parceria com investidores internacionais,

implementou uma série de projetos estratégicos voltados para a modernização de portos, rodovias, ferrovias e aeroportos. Destacam-se iniciativas como a requalificação do Corredor do Lobito, os investimentos no Porto de Luanda e a ampliação da rede de transporte aéreo e rodoviário. Essas ações visam reduzir os custos logísticos, melhorar a conectividade entre as províncias e fortalecer as cadeias produtivas nacionais.

O presente estudo analisa o impacto desses investimentos no crescimento económico de Angola, destacando as principais iniciativas, seus desafios e as perspectivas para o futuro. Através de uma abordagem baseada em dados e evidências, busca-se compreender como o setor logístico e de transportes tem contribuído para a diversificação da economia e para a melhoria das condições de vida da população.

Entre 2020 e 2024, Angola implementou significativos investimentos em infraestruturas logísticas e de transportes, impulsionando o crescimento económico e promovendo a diversificação da economia. Um dos projetos de destaque é o Corredor do Lobito, uma linha ferroviária que conecta o Porto do Lobito às regiões ricas em minerais da República Democrática do Congo e da Zâmbia. Em dezembro de 2024, os Estados Unidos anunciaram um investimento de 600 milhões de dólares para modernizar esta via, visando reduzir drasticamente o tempo de transporte de minerais críticos e oferecer uma alternativa à influência chinesa na região. Este investimento é parte de um esforço conjunto com a União Europeia e o G7, que já aportaram cerca de 4 mil milhões de dólares no projeto. Além disso, o Porto de



Luanda passou por uma modernização significativa na sua infraestrutura logística, com um investimento superior a 250 milhões de dólares. Esta melhoria visa aumentar a capacidade de receção de cargas, prevenindo-se alcançar um volume superior a 30 milhões de toneladas nos próximos 10 a 15 anos, fortalecendo a competitividade regional e promovendo o crescimento económico.

Relevância e formulação do problema

O setor de infraestruturas logísticas e transportes é um dos pilares fundamentais para o desenvolvimento económico de qualquer país. Em Angola, onde a economia tem sido historicamente dependente da exportação de petróleo, a melhoria da infraestrutura de transporte tem se tornado um fator estratégico para impulsionar a diversificação económica, reduzir os custos logísticos e fortalecer a integração regional. Entre 2020 e 2024, diversos projectos foram implementados com o objetivo de modernizar rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, facilitando o escoamento da produção agrícola, mineral e industrial, além de melhorar a conectividade entre diferentes regiões do país. No entanto, persistem desafios relacionados à manutenção das infraestruturas, à eficiência na gestão e à necessidade de maior investimento.

O estudo se justifica pela necessidade de avaliar até que ponto essas melhorias têm contribuído para o crescimento económico, identificando os avanços, desafios e oportunidades dentro do setor. Além disso, busca fornecer subsídios para futuras políticas públicas e estratégias de investimento que possam consolidar Angola como um hub logístico na região. Diante desse contexto, a pesquisa orienta-se pela

seguinte questão central: **Qual foi o impacto das infraestruturas logísticas e de transportes no crescimento económico de Angola entre 2020 e 2024?**

A partir dessa questão, surgem outras interrogações complementares: Como os investimentos em transportes e logística afectaram a economia angolana nesse período? Quais foram os principais avanços e desafios enfrentados na implementação desses projetos? De que forma a modernização dos transportes contribuiu para a diversificação económica e o comércio regional? Quais medidas podem ser adotadas para aprimorar ainda mais o sector de logística e transportes no país? No entanto, o estudo busca responder a essas questões por meio de uma análise baseada em dados económicos, políticas públicas e entrevistas com especialistas da área.

Objecto da pesquisa

Sabe-se as infraestruturas logísticas e de transportes desempenharam um papel crucial no crescimento de uma dada economia. O governo angolano tem estado a implementar uma série de projetos estratégicos visando melhorar a conectividade interna e regional, impulsionando setores-chave da economia e promovendo a diversificação, além do petróleo. Uma vez que Angola precisa de inputs para alavancar este sector, o objecto de estudo visa analisar como o desenvolvimento e a modernização das infraestruturas logísticas e dos transportes influenciam o crescimento económico do país, a fim de proporcionar melhorias nas infraestruturas logísticas e de transportes, por serem pilares fundamentais para o crescimento económico de Angola, facilitando o comércio, atraindo

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

investimentos e promovendo a integração regional.

Assim, o objectivo geral é analisar o impacto das infraestruturas logísticas e de transportes no crescimento económico de Angola no período de 2020 à 2024, identificando os principais desafios e oportunidades para o desenvolvimento sustentável do sector e a sua contribuição para a diversificação da economia do país, a ser desdobrado em: (1) Avaliar o estado atual das infraestruturas logísticas e de transportes em Angola, destacando os principais investimentos realizados entre 2022 e 2023, (2) Analisar a relação entre a modernização das infraestruturas de transporte e o crescimento económico do país, (3) Identificar os principais desafios enfrentados na implementação e manutenção das infraestruturas logísticas e de transportes, (4) Examinar o impacto das infraestruturas logísticas no escoamento da produção agrícola, industrial e mineira, bem como na facilitação do comércio interno e externo, e (5) Interpretar os dados e propor estratégias e recomendações para otimizar o desenvolvimento do setor logístico e de transportes em Angola.

Conforme abordou-se anteriormente, o estudo sobre o impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola é fundamental, uma vez que a eficiência desses setores é determinante para o desenvolvimento sustentável do país. Infraestruturas bem estruturadas promovem a mobilidade de bens e pessoas, reduzem os custos operacionais e aumentam a competitividade da economia nacional. Nos últimos anos, Angola tem investido na modernização dos seus sistemas

de transporte e logística, com projectos estratégicos como a concessão do Corredor do Lobito e o desenvolvimento de plataformas logísticas regionais.

No entanto, ainda persistem desafios como a degradação de estradas, a limitada conectividade ferroviária e a necessidade de maior integração entre os diferentes meios de transporte. Com a visão de avaliar o impacto das infraestruturas logísticas e de transportes no crescimento económico, destacando desafios e oportunidades para o futuro do setor. Esta pesquisa justifica-se pela necessidade de compreender como esses investimentos e desafios impactam o crescimento económico do país, especialmente no período de 2020-2024. Além disso, busca fornecer informações relevantes para a formulação de políticas públicas eficazes para a atração de investimento directo estrangeiro e alavancar o sector privado. Do ponto de vista académico, a pesquisa contribuirá para o aprofundamento da literatura sobre infraestrutura e desenvolvimento económico em Angola, fornecendo *insights* valiosos e uma análise baseada em dados recentes.

No âmbito prático, poderá auxiliar gestores públicos e privados na tomada de decisões estratégicas voltadas para a melhoria do sector logístico e de transportes. Ora, analisar o impacto das infraestruturas logísticas e de transportes no crescimento económico de Angola é essencial para identificar oportunidades de desenvolvimento, fortalecer a integração regional e impulsionar a diversificação da economia do país que é totalmente sustentada e dependente do petróleo, por conta deste estudo poderá despertar mais uma vez os fazedores das



políticas públicas a prestarem maior atenção aos diferentes sectores existentes e com grande potencial para alavancar a economia angolana. Os desafios são visíveis para criar sistemas multimodais que desenvolvam e unam a infraestrutura de transportes e logística, através da captação de investimento privado, vai de encontro às principais recomendações do Relatório sobre a Revisão da Política de Investimento (IPR) de Angola, que o CNUCED fez em 2019. Com uma velocidade cada vez maior, estamos a diversificar a carteira de Investimento Directo Estrangeiro e a alinhar melhor os projectos com as necessidades do país, como aconselhava na altura o CNUCED.

De sublinhar também que a sustentabilidade é uma das preocupações centrais. Qualquer plano estratégico do Ministério dos Transportes alinha-se rigorosamente com os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecido pelas Nações Unidas para agenda 2030. Temos em particular atenção aos objectivos em matéria de Energias Renováveis e Acessíveis, Trabalho Digno e Crescimento Económico, Indústria, Inovação e Infraestruturas e Cidades e Comunidades Sustentáveis. Acredita-se que o compromisso com o desenvolvimento sustentável e harmonioso das infraestruturas no país, com recurso ao capital e conhecimento de investidores privados, catalisará o progresso nacional e regional. Ao mesmo tempo, e isto é essencial para promover a coesão social e territorial, a eficiência e diversificação da economia, o reforço da capacidade produtiva, melhorando consideravelmente as condições de vida das populações.

O sector de transportes e armazenagem tem demonstrado um impacto positivo no Produto Interno Bruto (PIB) de Angola. No quarto

trimestre de 2022, estas atividades foram as que mais contribuíram para a variação positiva do PIB, com um crescimento de cerca de 36,8% em relação ao mesmo período do ano anterior. Este aumento deveu-se ao incremento das frequências de voos regionais e intercontinentais, bem como ao aumento da frota de autocarros. De acordo o Ministro dos Transportes, Ricardo Viegas d'Abreu (Outubro, 2024), destacou que o sector dos transportes é uma alavanca para a diversificação da economia angolana. Estima-se que seja necessário investir anualmente 1,4% do PIB para colmatar o défice existente em infraestruturas de transporte e logística. As concessões público-privadas já concretizadas renderam a Angola mais de 300 milhões de dólares em prémios de concessão e mais de 1,3 mil milhões de dólares em investimentos associados.

Contexto Histórico das Infraestruturas em Angola

A evolução das infraestruturas logísticas e de transportes em Angola está diretamente ligada ao seu contexto histórico, desde a era colonial até os desafios e avanços do período pós-independência. Segundo Pereira, J. (1999), do período colonial até 1975 a colonização portuguesa, a construção de infraestruturas foi focada na exploração de recursos naturais e na ligação das áreas produtivas aos portos para exportação. As principais obras incluíram: Construção de ferrovias como o Caminho de Ferro de Benguela (CFB), fundamental para a exportação de minérios da região central; Desenvolvimento de portos estratégicos (Luanda, Lobito, Namibe) para escoamento de produtos agrícolas e minerais; Implantação de uma rede rodoviária rudimentar ligando algumas cidades principais. Embora algumas

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

infraestruturas tenham sido construídas, seu objetivo principal era atender aos interesses coloniais, com pouca preocupação com o desenvolvimento interno do país (Pimentel, 1990).

No período Pós-Independência e Guerra Civil, isto é desde 1975-2002, Angola enfrentou uma guerra civil devastadora que teve um impacto significativo nas infraestruturas do país. Durante esse período, as infraestruturas existentes foram destruídas ou desmanteladas (Pereira, 2005). As principais características foram a destruição das infraestruturas, onde resultou na destruição das rodovias, ferrovias, portos e pontes; Isolamento das regiões, onde zonas mais afetadas pela guerra, como o interior e o leste do país, ficaram cada vez mais isoladas, dificultando o transporte e a circulação de bens, bem como a dependência de importações, causada devido à destruição das infraestruturas internas, Angola passou a depender fortemente de importações de bens essenciais (Lopes, 2007).

Quanto ao período de reconstrução e expansão vivido de 2002 à 2014, a história reza que pós o fim da guerra civil em 2002, Angola iniciou um vasto programa de reconstrução das suas infraestruturas, impulsionado pelos recursos provenientes do petróleo e financiado, em grande parte, por empréstimos de parceiros internacionais, especialmente da China (Santos, 2013). Segundo Chaves, F. (2011), as principais características, centrou-se nas seguintes ações: Reabilitação de ferrovias e rodovias, com o foco na reconstrução da Caminho de Ferro de Benguela (CFB) e a expansão das estradas nacionais foram fundamentais para melhorar a conectividade e facilitar o

comércio; Desenvolvimento de portos e aeroportos, onde o Porto de Luanda foi modernizado, e novos aeroportos, como o Aeroporto Internacional de Luanda, passaram por ampliação, assim como grandes projetos urbanos, onde o governo investiu na construção de novas cidades e infraestrutura urbana, como as centralidades em Luanda. Por fim surge o período de diversificação e sustentabilidade nos 2015 à 2024, onde a partir de 2015, Angola passou a enfrentar a crise do petróleo e a buscar novas formas de diversificar sua economia (Moreira, 2018). Neste contexto, as infraestruturas passaram a ser vistas como um motor de crescimento sustentável e de maior integração regional.

Seguem abaixo as Principais características, conforme elenca (Lima, 2020):

- Desenvolvimento de corredores logísticos: O Corredor do Lobito foi um projeto-chave para melhorar o acesso a mercados regionais, conectando Angola com a República Democrática do Congo (RDC) e a Zâmbia.
- Inovações no setor de transportes: A modernização dos portos, ferrovias e redes de transporte urbano foi combinada com a digitalização e o uso de tecnologias de gestão logística.
- Mobilidade urbana: Expansão de sistemas de transporte público nas principais cidades, especialmente em Luanda.

Assim sendo, o contexto histórico das infraestruturas em Angola reflete a transição de um modelo colonial de exploração para um esforço pós-guerra de reconstrução e, mais recentemente, um foco em diversificação e sustentabilidade económica, onde o papel das infraestruturas no crescimento económico de Angola tem sido central, especialmente no que se refere à logística e ao transporte, que



são essenciais para a conectividade e para a integração regional e internacional, atraindo mais investidores.

Infraestruturas Logísticas e de Transportes em Angola

As infraestruturas logísticas e de transportes em Angola desempenham um papel crucial no desenvolvimento económico do país, facilitando a movimentação de bens, serviços e pessoas, e permitindo a integração com mercados internacionais. A evolução e o estado atual dessas infraestruturas refletem tanto os desafios históricos quanto os esforços para modernizar e expandir o sector.

- **Infraestruturas Rodoviárias, estado actual e Desenvolvimento**

A rede rodoviária de Angola é essencial para o transporte interno de mercadorias e pessoas. Durante a guerra civil (1975-2002), muitas estradas foram danificadas, mas desde 2002, o governo tem investido fortemente na reconstrução e expansão das rodovias.

Investimentos: O governo de Angola tem se focado na construção de estradas de longa distância ligando as regiões interiores ao litoral.

A Estrada Nacional 100 e a Estrada Nacional 230 são exemplos de grandes projetos de infraestrutura rodoviária.

Desafios: Apesar dos avanços, ainda existem desafios, como a necessidade de manutenção e a expansão da rede para áreas mais remotas e menos desenvolvidas.

- **Infraestruturas Ferroviárias, Histórico e Avanços Recentes**

As ferrovias têm sido fundamentais para o transporte de cargas pesadas, como minérios e produtos agrícolas. A guerra civil destruiu a maior parte das ferrovias do país, mas nos

últimos anos, houve um esforço considerável para restaurar e expandir essas infraestruturas. Caminho de Ferro de Benguela (CFB): O CFB, um dos principais corredores ferroviários de Angola, foi completamente reabilitado com investimentos de empresas chinesas. Ele conecta Angola à República Democrática do Congo (RDC) e à Zâmbia. Outros Projetos Ferroviários: A Caminho de Ferro de Luanda e a Caminho de Ferro de Moçâmedes também foram restauradas e ampliadas para melhorar a integração nacional e regional (Rodrigo, 2017).

- **Infraestruturas Portuárias, Importância para o Comércio Internacional**

Segundo Kalu, O. (2014), Os portos de Angola desempenham um papel central no comércio internacional do país. O Porto de Luanda, o Porto do Lobito, o Porto de Namibe e o Porto de Cabinda são os principais terminais marítimos. Esses portos são fundamentais para o escoamento de petróleo, minerais, produtos agrícolas e outros bens de consumo. Modernização e Expansão: O Porto de Luanda passou por modernizações significativas, com a construção de novos terminais de carga e ampliação de capacidade. A construção do novo Porto de Luanda, com investimentos significativos, visa melhorar a infraestrutura portuária. Corredor Logístico do Lobito: Este corredor conecta o Porto do Lobito à Zâmbia e à República Democrática do Congo, facilitando o transporte de mercadorias da região interior para os mercados internacionais (Pereira, 2009).

- **Infraestruturas Aeroportuárias, Desenvolvimento e Modernização**

Pimentel, M. (2007) e Lima, R. (2019), afirmam que o setor aéreo tem sido um dos

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

focos de modernização em Angola, com o aumento de investimentos em infraestrutura aeroportuária. O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda, é o principal hub aéreo do país, recebendo voos de várias partes do mundo. Investimentos Recentes:

O aeroporto foi ampliado e modernizado, com novos terminais e melhorias na segurança e no atendimento aos passageiros. Aviação Doméstica: Há um crescente interesse no fortalecimento da aviação regional, com novos aeroportos sendo construídos nas principais províncias.

- **Infraestruturas Tecnológicas de Informação, Impacto na Logística Moderna**
De acordo Santos, L. (2015), Nos últimos anos, Angola tem se empenhado na modernização de suas infraestruturas tecnológicas e logísticas, visando integrar melhor suas infraestruturas físicas com sistemas de informação. Sistemas de rastreamento, logística em tempo real e automação estão sendo implementados para melhorar a eficiência.

Sistemas de Gerenciamento de Transporte (TMS) e Sistemas de Gerenciamento de Armazéns (WMS) estão sendo adotados para melhorar a gestão de estoques e o fluxo de mercadorias. Desafios: A digitalização da logística ainda enfrenta obstáculos, como a falta de infraestrutura de internet em áreas remotas.

Nesta perspectiva, as infraestruturas logísticas e de transportes em Angola têm evoluído significativamente desde o fim da guerra civil em 2002, com investimentos substanciais em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Contudo, o país ainda enfrenta desafios, como a necessidade de mais integração regional e a modernização tecnológica para otimizar os fluxos logísticos. O papel dessas infraestruturas é fundamental para o desenvolvimento económico sustentável e para a melhoria da competitividade de Angola no mercado global.

A história das infraestruturas de Angola reflete os desafios e avanços do país. Desde a exploração colonial até a destruição da guerra civil e os esforços atuais de reconstrução, o setor de transportes tem sido um pilar essencial para o desenvolvimento económico. Hoje, Angola busca consolidar suas infraestruturas para se tornar um centro logístico estratégico na África e garantir uma economia mais diversificada e sustentável. As infraestruturas de transporte são fundamentais para o crescimento do PIB de Angola. Estradas, ferrovias, portos e aeroportos eficientes reduzem custos logísticos, impulsionam o comércio, atraem investimentos e geram empregos, criando um ciclo positivo para o desenvolvimento económico.

Nos últimos anos, os investimentos neste sector têm sido um fator-chave para a diversificação da economia e a redução da dependência do petróleo, mostrando que a expansão e modernização do transporte são essenciais para um crescimento económico sustentável. Todos os portos de água profunda do país desempenham um papel fundamental em apoiar os objectivos do governo no desenvolvimento económico de Angola como país e o seu papel no continente Africano. O governo acredita que existe potencial para o sector privado financiar os



novos projectos previstos para os próximos anos, onde os custos seriam partilhados assumindo 50% à 50% entre o senhorio do porto (sector público) e o operador (sector privado ou público).

O impacto ambiental do desenvolvimento das portos existentes seria baixo dado que isto teria lugar em áreas que já são afectadas pela actividade portuária enquanto que o impacto dos novos portos seria estudado em detalhe como parte do desenvolvimento do projecto. O envolvimento do sector privado poderá também tomar a forma de uma maior participação de privados nas actividades de estiva (carga de contentores, granel e convencional) nos portos de Luanda, Cabinda, Lobito e Namibe.

Como se pode constatar, as políticas voltadas para infraestrutura logística e transportes tem sido preocupação do governo para promover o desenvolvimento, abraçar as oportunidades para a transformação estrutural, uma vez que se trata de uma economia totalmente dependente da exploração do petróleo, tudo se tem feito para que Angola possa caminhar rumo a diversificação económica, aportando fortemente neste sector.

MATERIAIS E MÉTODOS

Metodologia

A pesquisa adota uma metodologia do tipo quali-quantitativa de modos uma vez que versa sobre o impacto das infraestruturas logística de transporte no crescimento económico de Angola. A abordagem adotada é dedutiva, pois parte de teorias e conceitos gerais (infraestrutura, logística, transporte, desenvolvimento económico) para analisar o

caso específico de Angola no período de 2020 a 2024. Para a concretização dos objectivos, recorreremos a utilização dos métodos e técnicas de investigação a seguir.

- **Qualitativo:** Segundo Thiollent, (2007), este método visa responder à questão que dão uma visão do projecto e do seu meio circundante, e permitem melhor análise da situação e teorização do problema. Para o efeito, a adopção deste método para a nossa pesquisa, permitiu-nos fazer uma análise dos fenómenos relacionados ao impacto das infraestruturas logísticas e transportes na vida da população angolana.

- **Quantitativo:** Consiste na redução de fenómenos sociais, políticos e económicos, que proporcionam maior probabilidade de aferir e tratar o dados (Marconi e Lakatos 2003). A utilização deste método, nos foi pertinente para o processo investigativo uma vez que ajudou-nos na quantificação dos dados, encontrar relações entre variáveis, recorrendo ao tratamento estatístico dos dados recolhidos através do questionário, seleccionar teorias e tirar conclusões, mediante uma amostra representativa dos inquiridos de modos a analisar o seu impacto na vida das famílias.

Técnicas da pesquisa

- **Técnica Descritiva:** A técnica descritiva é uma abordagem na pesquisa científica que se concentra na análise e na interpretação detalhada dos dados para descrever um fenómeno ou uma situação específica. Caracteriza-se por fornecer uma visão abrangente e detalhada do objecto de estudo, sem necessariamente buscar explicações causais, pois busca identificar e caracterizar as principais infraestruturas logísticas e de

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

transporte em Angola. No âmbito do nosso estudo, a aplicação da técnica nos permitiu analisar detalhadamente as percepções, a condição vida e a forma de sobrevivência das famílias. Essa abordagem descritiva proporcionou uma compreensão mais profunda e contextualizada do fenómeno, promovendo dados importantes e recomendações com argumentos valiosos para orientar futuras políticas relacionadas as infraestruturas logísticas de transporte em Angola.

- **Técnica Exploratória:** A abordagem exploratória na pesquisa científica é uma estratégia que busca investigar um fenómeno sem partir de hipóteses pré-estabelecidas. Essa técnica se destaca pela sua flexibilidade, permitindo a exploração de novas descobertas e uma análise aprofundada do fenómeno em questão. Para o nosso estudo, nos foi útil para compreender as percepções da população sobre a matéria em análise.

- **Pesquisa Documental:** A pesquisa documental é um tipo de pesquisa que usa fontes primárias, isto é, dados e informações que ainda não foram tratados em análises ou pesquisas científicas.

De acordo Rodrigues, (2007), a pesquisa documental serve para responder algum problema de pesquisa específico, especialmente para complementar uma pesquisa bibliográfica. Relativamente a nossa pesquisa, a utilização desta técnica nos permitiu examinar documentos, legislações, relatórios de instituições, livros, artigos e estudos relacionados com o tema, o que nos permitiu com que obtivéssemos uma visão mais ampla e aprofundada, relacionada ao tema em estudo.

Fontes e Técnicas de Recolha de Dados

Para o nosso estudo, foram utilizadas fontes primárias e secundárias:

- **Fontes secundárias:**

Relatórios do INE – Instituto Nacional de Estatística de Angola;

Relatórios do MINTRANS – Ministério dos Transportes;

Publicações do Banco Nacional de Angola, Banco Mundial, FMI e BAD;

Artigos científicos, livros e estudos académicos sobre infraestrutura e crescimento económico.

- **Fontes primárias:**

Entrevistas com especialistas em logística e economia;

Questionários aplicados a gestores públicos, técnicos de transporte, ou empresários do sector logístico.

Procedimentos da pesquisa

De acordo Lakatos & Marconi, (1991), procedimentos de colecta de dados, todo um conjunto de preceitos ou processos de que se serve uma ciência, e que correspondem à parte prática do conteúdo colectado e observado. Os procedimentos utilizados na colecta dos dados da pesquisa foram: a pesquisa bibliográfica, questionário e a observação. Os procedimentos permitiram-nos perceber como foi feita a pesquisa e quais os passos foram trilhados para se atingir aos objectivos preconizados, adoptando a pesquisa quanto a natureza, forma de abordagem, tratamento de dados, objectivos e procedimentos de tratamnto de dados, conforme descritos abaixo.

Assim sendo, quanto à natureza da pesquisa, tivemos uma pesquisa aplicada, na medida em que levantou-se uma problemática concreta, onde o estudo focalizou-se em saber

se realmente o sector das infraestruturas logísticas de transportes tem impactado positivamente o crescimento económico e, propor medidas para o seu melhoramento. Quanto ao ponto de vista da forma de abordagem do problema, a pesquisa é qualitativa, uma vez que os dados aferidos mereceram uma qualificação e posteriormente quantificados, analisados e interpretados mediante ferramentas específicas de análise e processamento de dados. Quanto aos objectivos, é exploratória, porquanto, foi feito um estudo exploratório do principal objecto da pesquisa, assim como a formulação das hipóteses do estudo.

Quanto aos procedimentos de tratamento de dados mediante a estatística descritiva, uma vez recolhidos os dados, foram tabulados, posteriormente transformados em gráficos, o que permitiu-nos através dos procedimentos da análise de dados, analisar e discutir a cada questão inserida no questionário de modos a compreendermos a relação existente entre as variáveis e chegarmos as devidas conclusões e emitir as possíveis sugestões e recomendações, bem como deixar pistas aos próximos investigadores que terão a possibilidade de desenvolver pesquisas relacionadas.

Levantamento e recolha de dados

Os dados requisitados para o nosso estudo, foram colectados por meio de questionário projectado na plataforma digital (*Google Form*) direccionados por via presencial e *link*, aos agentes económicos dos mais variados pontos do país, com maior enfase Luanda, Benguela, Cabinda, Namibe e Zaire, onde o preenchimento foi totalmente digital e os resultados obtidos em tempo real. Para além disso, conduzimos entrevistas com alguns

fazedores de políticas públicas relacionada ao sector, via Whatsapp e presencial. Esta forma de colecta de dados nos permitiu alcançar uma ampla gama de intervenientes e obtivemos informações reais sobre o estudo.

Análise e triangulação dos Dados

Para os devidos efeitos achados pertinentes, os dados quantitativos foram analisados utilizando a ferramenta (*Google Form, Excel, Power BI, LiveGap Charts*) e o software estatístico (*SPSS*). Estas ferramentas possibilitaram-nos a segurança, precisão e confiabilidade dos dados obtidos. Outrossim, os dados qualitativos foram analisados por meio de técnicas de análise de conteúdo temático, permitindo identificar os devidos padrões e temas emergentes, para uma compreensão mais activa e transversal, sobre as percepções e desafios relacionados ao assunto em estudo. Os questões das entrevistas e as discussões em grupos focais, foram transcritas e codificadas no software estatístico *SPSS*, para facilitar a análise de conteúdo e temática, o que permitiu-nos apresentar uma interpretação mais sistemática e detalhada dos dados colectados, identificando padrões, tendências e dados relevantes sobre o estudo.

3.4. Universo da pesquisa

Constitui a população maior de onde provém a amostra, para se providenciar interferências claras sobre os fenómenos a que se pretende aferir. A pesquisa abrange dois grupos específicos, mormente:

- Trabalhadores do sector: Funcionário com a idade entre os 18 a mais de 55.
- Académicos, executores de políticas públicas e a população em geral: na qual considerou-se mais os agentes residentes em Angola.

Este grupo foi selecionado com base as faixas etárias relevantes, bem como as funções ocupadas no aparelho da função pública, visando garantir informações valiosas e uma análise aprofundada que possa envolver todos, para a melhor compreensão e alcance de resultados fidedignos que possam servir de *insights* valiosas para o melhoramento do sector. O universo ou população vai representar o conjunto de elementos sobre o qual incidirá o estudo. Para tal, importa salientar que a população angolana é estimada em cerca de 38 351 339 habitantes em todo território nacional, como é muito extenso, de acordo a distribuição do questionário obtivemos uma amostra ,como sendo o nome dado a qualquer subconjunto de uma determinada população com a finalidade de reproduzir a realidade estudada, e que carece de uma boa representatividade, para manter as características da população. Para o nosso estudo, obtivemos um universo de 416 elementos, de acordo ao público-alvo da pesquisa supramencionados.

3.5. Tamanho e Justificativa da Amostra

O tamanho da amostra foi definido com base no objetivo do estudo e nos critérios de acessibilidade, tempo e recursos disponíveis. Por se tratar de uma pesquisa com abordagem qualitativa e quantitativa, foram utilizadas duas estratégias distintas de amostragem:

- **Amostra Qualitativa**

Para a componente qualitativa (entrevistas ou questionários abertos), foi utilizada uma amostragem intencional ou por conveniência, selecionando-se informantes-chave com experiência ou ligação directa ao setor de transportes e logística em Angola, onde tivemos representantes de instituições

públicas (MINTRANS, INEA), gestores de empresas privadas de transporte ou logística e académico e especialista na área de economia e desenvolvimento.

- **Amostra Quantitativa**

Para a análise de dados quantitativos, foram utilizadas fontes documentais e estatísticas primárias, como os dados recolhidos das entrevistas e questionário, que foram quantificados em tabelas e interpretados de forma cautelosa. Nesse caso, não há uma amostra convencional, mas sim análise de séries temporais 2020–2024 com dados que foram aferidos dos inquiridos.

- **Justificativa**

O número de participantes e dados analisados foi considerado adequado para alcançar os objetivos do estudo, considerando os factores relacionados ao foco temático específico, limitação de acesso a certos dados oficiais e o interesse em compreensão aprofundada, não apenas generalizações estatísticas.

Cálculo do tamanho amostral

O cálculo do tamanho da amostra exige uma influência de procedimentos estatísticos bastante especializados, com fundamentos em fórmulas básicas para o cálculo do tamanho da amostra de uma população.

Assim sendo, a nossa amostra levou em consideração angolanos residentes nas mais diferentes províncias na ordem de 216 indivíduos, trabalhadores do sector na ordem de 61 elementos, académicos e a sociedade civil na ordem de 21 e executores de políticas públicas, na ordem de 4 elementos, perfazendo o total amostral de 302 membros que responderam o questionário para a materialização do estudo, selecionada num



universo de cerca de 736 elementos conforme mostram os dados a seguir:

Dados:

$N = 416$ angolanos

$E_o = 0,03 = 3\%$

$n_o = ?$

$n_o = ?$

Fórmula $n_o = \frac{1}{E^2}$

Resolução

$$n_o = 1 / (E_o)^2$$

$$n_o = 1 / (0,03)^2$$

$$n_o = 1111$$

$$n_o = (N \times n_o) / (N + n_o)$$

$$n_o = (416 \times 1111) / (416 + 1111)$$

$$n_o = 462.176 / 1.527$$

$$n_o = 302,6$$

$$n = 1 + \frac{N \cdot n_o}{N + n_o}$$

$n_o = 302,6$ observando o arredondamento por defeito teremos $n_o = 302$ Inquiridos.

Com o erro amostral tolerável em 3%, 302 foi o número de inquiridores movidos no preenchimento do questionário.

- Teste do nível de significância:**

Fórmula: $\frac{n \cdot 100}{N} = \frac{302 \times 100}{416} = 72,5\%$

Face aos cálculos, isso implica dizer que a nossa amostra é considerada representativa e significativa porque o teste de significância é superior a 50%, baseando-se na teoria de Daniel Bernoulli, que afirma que quando o resultado amostral do teste é igual ou superior a 50%, a amostra é considerada significativa.

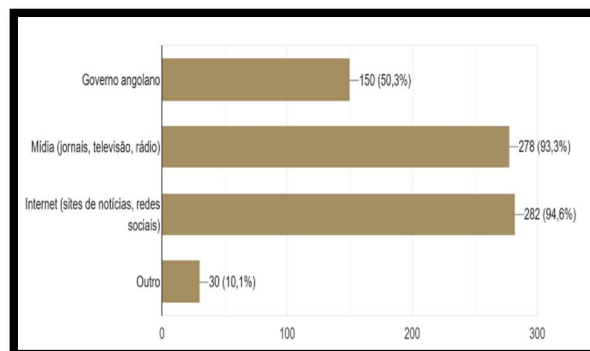
RESULTADOS E DISCUSSÃO**Conhecimento e percepção sobre infraestrutura logística e de transporte**

Gráfico n° 1. Fontes de aquisição do conhecimento sobre infraestrutura

Fonte: Autoria própria, (2025)

Internet: 282 pessoas (94,6%); Mídia tradicional: 278 pessoas (93,3%); Governo Angolano: 150 pessoas (50,3%); Outros: 30 pessoas (10,1%). A internet e a mídia tradicional são os meios dominantes para acesso à informação sobre logística, o que mostra a importância de canais digitais e jornalísticos na formação da opinião pública. A comunicação institucional do governo ainda precisa ser fortalecida.

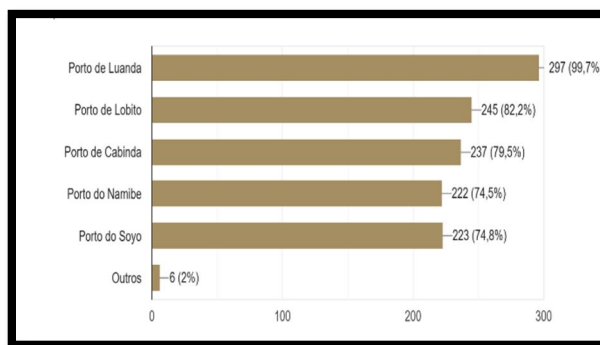


Gráfico n° 2. Infraestruturas de transporte conhecidas

Fonte: Autoria própria, (2025)

Porto de Luanda: 297 pessoas (99,7%) ; Porto de Lobito: 245 pessoas (82,2%); Porto de Cabinda: 237 pessoas (79,5%); Porto do Namibe: 222 pessoas (74,5%); Porto do

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

Soyo: 223 pessoas (74,8%) ; Outros: 6 pessoas (2%). O Porto de Luanda é quase universalmente reconhecido, seguido por outros portos costeiros estratégicos. Isso demonstra certo grau de conhecimento geoestratégico da população sobre os principais corredores logísticos do país.

Discussão

O objeto de estudo visa analisar como o desenvolvimento e a modernização das infraestruturas logísticas e dos transportes influenciam o crescimento económico do país, a fim de proporcionar melhorias nas infraestruturas logísticas e de transportes, por serem pilares fundamentais para o crescimento económico de Angola, facilitando o comércio, atraindo investimentos e promovendo a integração regional e acesso ao emprego. Para confirmar estas alegações teóricas, abaixo mostram-nos as reações dos inquiridos a respeito das questões principais do estudo, alvo de debate e discussão para a emissão de uma conclusão mais acertiva do esboço científico.

Avaliação das políticas de infraestrutura

A avaliação das políticas de infraestrutura por parte dos inquiridos é uma ferramenta fundamental para melhorar a gestão pública e garantir que as políticas atendam às reais necessidades da população no geral. Ao colectar as opiniões dos inquiridos, os fazedores das políticas voltadas ao sector podem tomar decisões mais acertivas, aumentando a confiança da população nas instituições públicas. Para este estudo, foi bastante fundamental porque os inquiridos tiveram o privilégio de exprimirem a sua visão avaliativa acerca das infraestruturas

logísticas e de transportes como mostra o gráfico a abaixo.

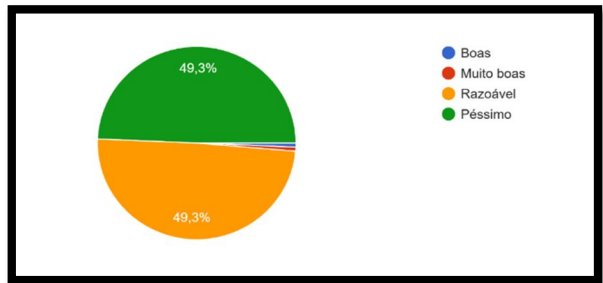


Gráfico nº 3. Avaliação das políticas de infraestrutura
Fonte: Autoria própria, (2025)

No que diz respeito ao gráfico em análise, percebe-se que a avaliação das políticas de infraestrutura na visão dos inquiridos é extremamente crítica: dos dados aferidos viu-se que 49,3% acham as políticas "razoáveis" e o mesmo número de inquiridos afirmam pela negatividade "péssimas". Apenas (1,4%) vê as políticas como satisfatórias fazendo uma avaliação positiva. Salientar que a avaliação das políticas de infraestrutura envolve analisar se as acções públicas voltadas à construção, manutenção e expansão de vias, transportes e sistemas logísticos estão atendendo às necessidades da população e promovendo o desenvolvimento sustentável. Face a situação, consegue-se observar a necessidade de se apostar seriamente nesta área de actuação para que o paradigma das infraestruturas logísticas e de transportes possam ganhar uma nova roupagem no cenário sócioeconómico angolano e contribuir para o desenvolvimento das comunidades e das regiões. Pelo que o estado precisa desenvolver políticas para impulsionar mais este sector, que a população venha ter uma percepção diferente sobre o assunto nos próximos anos.

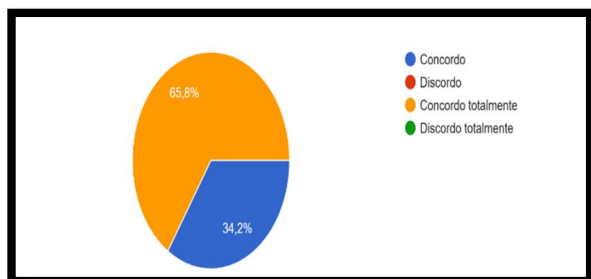


Gráfico n° 4. Importância das infraestruturas para a economia

Fonte: Autoria própria, (2025)

Concordo totalmente: 196 pessoas (65,8%); Concordo: 102 pessoas (34,2%); Discordo/Discordo totalmente: 0. Há consenso total sobre a importância das infraestruturas logísticas para a economia angolana, o que aponta para uma clara percepção de sua função estratégica. A grande importância reveste-se no Desenvolvimento Sustentável: 137 pessoas (46%) Crescimento Económico: 122 pessoas (40,9%); Competitividade Económica: 24 pessoas (8,1%); Corredores Logísticos: 15 pessoas (5%). Os respondentes ligam a infraestrutura ao desenvolvimento sustentável e ao crescimento económico, indicando uma percepção ampla dos efeitos positivos desses investimentos, conforme o gráfico a seguir:

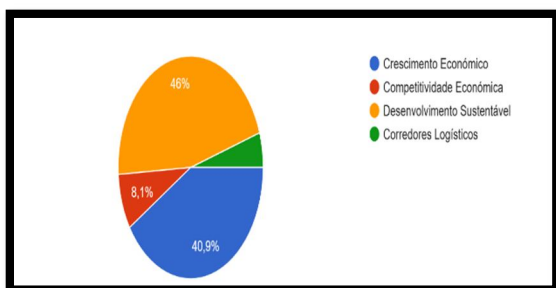


Gráfico n°5. Reações sobre em que consiste a importância das infraestrutura

Fonte: Autoria própria, (2025)

Impacto das infraestruturas no crescimento económico

As infraestruturas logísticas e de transportes são elementos fundamentais para a transformação estrutural de qualquer das economias. Em Angola, país com vasto território e uma geografia diversificada, essas infraestruturas são ainda mais estratégicas, pois servem como ponte entre o potencial produtivo das regiões interiores e os mercados consumidores internos e externos que acabam desempenhando um papel crucial na economia angolana, moldando as oportunidades, os desafios e a qualidade de vida da população. Desta feita, para o nosso estudo foi feita esta questão a fim de aferir se na verdade as políticas têm impactdo no crescimento económico, conforme espelha o gráfico a seguir.

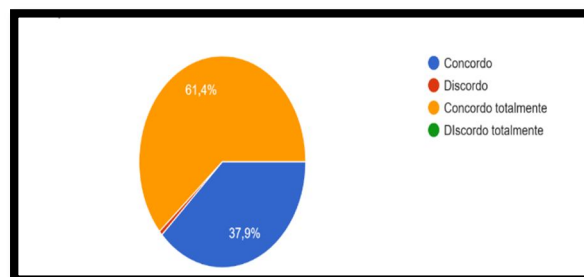


Gráfico n° 6. Reações sobre as infraestruturas e seu impacto na economia

Fonte: Autoria própria, (2025)

Dos resultados obtidos, mostram-nos evidências que as infraestruturas logísticas e de transportes tem impactado significativamente o crescimento económico. Este análise foi possível de acordo aos dados aferidos dos inquiridos, onde observou-se que dos 302 elementos da amostra que representa a margem percentual de 100%, 183 elementos correspondente a 61,4% concordam plenamente e 37,9% concordam que as infraestruturas logísticas e de transportes tem impactado significativamente o crescimento económico. Isso, leva-nos essencialmente

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

dispertar o governo no sentido de continuar investindo seriamente nestre sector de modos a promor o desenvolvimento sustentável, garantir a atração do investimento directo estrangeiro e pautar na diversificação da economia nacional.

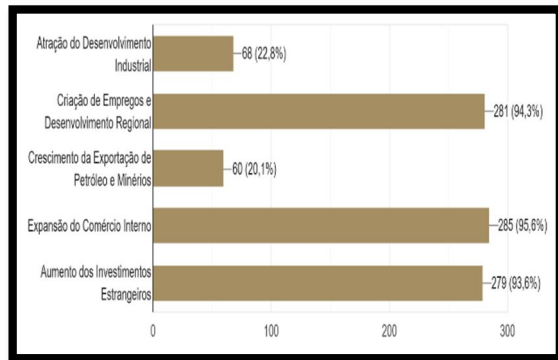


Gráfico n° 7. Reações sobre os impactos visíveis percebidos

Fonte: Autoria própria, (2025)

Para os impactos visíveis do sector na economia angolana, os inquiridos elencaram a Expansão do comércio interno: 285 pessoas (95,6%); Criação de empregos e desenvolvimento regional: 281 pessoas (94,3%); Investimentos estrangeiros: 279 pessoas (93,6%); Atração do desenvolvimento industrial: 68 pessoas (22,8%) e o Crescimento da exportação de minérios/petróleo: 60 pessoas (20,1%). A maior parte dos entrevistados associa a infraestrutura à dinamização do mercado interno e atração de investimentos, enquanto menos pessoas percebem efeitos diretos sobre a indústria pesada ou exportações de recursos. Os resultados da pesquisa revelam que há um elevado grau de conhecimento e interesse por parte da população sobre as infraestruturas logísticas e de transporte em Angola. A maioria dos respondentes considera essas infraestruturas como essenciais para o desenvolvimento económico do país, destacando seus efeitos na criação de

empregos, comércio interno e atração de investimentos estrangeiros. Apesar disso, a avaliação das políticas actuais é predominantemente negativa, o que evidencia a necessidade urgente de reformas estruturais, investimentos sólidos e políticas públicas eficazes. As sugestões fornecidas pelos inquiridos refletem um desejo claro de modernização, eficiência e maior responsabilidade institucional para que o setor logístico e de transporte possa realmente impulsionar a economia nacional de forma sustentável.

Impacto das infraestruturas no PIB angolano 2020-2024

A infraestrutura logística e de transporte exerce uma influência fundamental no Produto Interno Bruto (PIB) de Angola, especialmente nos últimos 4 anos. A modernização e expansão dessas infraestruturas foram necessárias para o crescimento económico, permitindo maior eficiência no comércio, na distribuição e na conectividade regional. Entre 2020 à 2024, as infraestruturas logística de transporte, desempenharam um papel importante na recuperação e diversificação da economia angolana, não obstante a isso, o sector petrolífero continua a ser dominante, os investimentos em infraestruturas, especialmente em transportes, energia e serviços públicos contribuíram significativamente para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) não petrolífero. Face aos investimentos em infraestruturas, o Plano de Desenvolvimento Nacional (PDN) 2023-2027 destaca a importância das infraestruturas para o crescimento económico sustentável, com foco voltado no melhoria das redes de transporte e logística, na expansão do acesso à energia elétrica e água



potável e no desenvolvimento de infraestruturas sociais, esses investimentos visam não apenas impulsionar o crescimento económico, mas também melhorar a qualidade de vida e reduzir as desigualdades sociais no seio da população.

Tabela nº 1. Infraestrutura logística e transporte e seu desempenho no PIB

Ano	Crescimento (%)	Contribuição PIB
2020	- 38.7	1.2
2021	28.9	1.2
2022	32.8	3.0
2023	19.4	1.1
2024	17	+

Fonte: Autoria própria, com base os dados do INE (2025)

De acordo a tabela acima, observa-se que em 2020, o setor enfrentou uma contração de 38,7%, atribuída principalmente aos impactos da pandemia de COVID-19, que afetou negativamente a mobilidade e a atividade económica em geral, tendo contribuído com 1,2% do PIB. Em 2021: O setor contribuiu com 1,2% do PIB, um aumento significativo em relação ao ano anterior. No ano 2022: A contribuição aumentou para 3,0% do PIB, refletindo a continuidade dos investimentos e a expansão das atividades logísticas. No ano 2023: O sector registou um crescimento de 19,4%, contribuindo significativamente para o aumento do PIB não petrolífero. 2024: Embora os dados específicos sobre a contribuição do sector ainda não estejam disponíveis, o crescimento contínuo do PIB não petrolífero sugere uma contribuição positiva. No entanto, o PIB não petrolífero cresceu 3,9%, indicando uma contribuição positiva contínua dos sectores não petrolíferos, incluindo as infraestruturas logísticas e transportes (INE, 2025). Este

crescimento foi impulsionado por investimentos em infraestruturas e pela retomada das actividades económicas, especialmente nos transportes e na prestação de serviços logísticos, destacando a importância estratégica do sector de no processo da diversificação e fortalecimento da economia angolana.

No cenário académico, o debate sobre os determinantes do crescimento económico tem se estendido por muito tempo, por conta da constante busca por mecanismos que atinjam em última instância, o crescimento económico, tem resultado em um grande número de sugestões de políticas públicas, das quais destacam-se os investimentos em infraestrutura logística (Fortunato & Silva, 2007). Confirma-se que existe uma relação positiva entre infraestrutura e crescimento económico de curto e longo prazo (Ferreira & Ellery Jr., 1994; 1996). Os efeitos observados em uma economia que apresenta uma infraestrutura adequada são enormes, por estimular o investimento privado, a competitividade e as exportações. Assim sendo, o desenvolvimento das infraestruturas logísticas e de transportes é fundamental para o crescimento económico sustentável basta desenvolver investimentos adequados e a superação de desafios, para que o país possa melhorar cada vez mais a sua posição. A análise do período de 2020 a 2024 é benéfica para na medida em que nos permitiu entender as tendências actuais para fazer face as futuras e a eficácia das políticas implementadas, facto este que levou-nos negar a segunda hipótese que espelha que as infraestruturas logísticas e transporte não teve um impacto significativo no crescimento económico de Angola, uma vez que os resultados da pesquisa provaram

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)

contrariamente esta alegação. Visto que entre 2020 e 2024, Angola teve avanços significativos na melhoria de sua infraestrutura logística e de transporte. Esses esforços resultaram em uma recuperação robusta do sector, contribuindo para o crescimento económico do país e estabelecendo as bases para uma maior diversificação e integração regional.

CONCLUSÃO

Em gesto conclusivo, compreende-se que as infraestruturas logísticas e transporte desempenham um papel fundamental e teve um impacto significativo no crescimento económico de Angola entre 2020 a 2024, melhorando a competitividade regional e a promoção da diversificação da economia. Dos resultados obtidos, mostram-nos evidências que as infraestruturas logísticas e de transportes tem impactado significativamente o crescimento económico, de acordo aos dados aferidos observou-se que dos 302 elementos da amostra que representa a margem percentual de 100%, 183 elementos correspondente a 61,4% concordam plenamente e 37,9% concordam que as infraestruturas logísticas e de transportes tem impactado significativamente o crescimento económico. Isso, leva-nos essencialmente dispartar o governo no sentido de continuar investindo seriamente nestre sector de modos a promover o desenvolvimento sustentável, garantir a atração do investimento directo estrangeiro e pautar na diversificação da economia nacional, visto que os dados aferidos no portal do Instituto Nacional de Estatística, coíncidem com os resultados desta pesquisa, dando conta que no período de 2020 a 2024 evidenciou a importância das infraestruturas no processo de diversificação económica de Angola. Os investimentos

estratégicos nesse sector não apenas impulsionaram o crescimento do PIB não petrolífero, mas também contribuíram para a criação de empregos, melhoria dos serviços públicos e redução das desigualdades regionais. A continuidade desses investimentos é essencial para garantir um crescimento económico sustentável e inclusivo no país. A tendência de crescimento do sector indica uma trajetória positiva para a economia angolana, onde a continuidade dos investimentos em infraestruturas logísticas e a modernização dos sistemas de transporte são fundamentais para sustentar esse crescimento e aumentar a competitividade do país no mercado internacional.

Dos dados aferidos, observou-se que entre 2020 e 2024, o sector de infraestruturas logísticas e de transportes demonstrou ser um pilar essencial para a recuperação e diversificação económica de Angola. Após uma forte contração em 2020 devido à pandemia de COVID-19, o sector foi marcado com uma queda expressiva de -38,7% em 2020, mas posteriormente iniciou uma trajetória de recuperação acelerada, onde: Em 2021: A recuperação com crescimento de +28,9% e estabilização da contribuição ao PIB em 1,2%. Em 2022: Verificou-se o aumento expressivo para 3,0% do PIB, indicando forte recuperação e expansão.

Em 2023: Foi marcado com um crescimento de +19,4%, sustentando o desempenho positivo do PIB não petrolífero (+3,9%). Já para 2024: Aferiu-se que ainda não há dados específicos, mas de acordo com projeções estima-se um crescimento positivas dentro da tendência de crescimento do sector não petrolífero. No entanto, esses resultados



refletem os esforços do governo angolano em investir em infraestruturas de transporte rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário, assim como na melhoria dos serviços de armazenagem e logística, visto que não só dinamiza o sector produtivo e facilita o escoamento da produção agrícola e industrial, como também melhora a mobilidade das pessoas e integra as regiões do país, melhora a expansão do comércio interno, promove a criação de empregos e desenvolvimento regional, impulsiona os Investimentos estrangeiros, a atração do desenvolvimento industrial e o crescimento da exportação, sendo um factor crítico para o desenvolvimento sustentável e inclusivo de Angola.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Lima, R. (2020). *A Diversificação Econômica e a Infraestrutura Logística em Angola*. Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Lopes, C. (2007). *Angola: Impactos da Guerra na Infraestrutura e Recuperação Pós-Conflicto*. Maputo: Instituto de Pesquisa Social.
- Marconi, M. A; LAKATOS, E. M. Fundamentos da Metodologia Científica. São Paulo: Editora Atlas, 2003.
- Pereira, J. (1999). *A Economia Colonial Angolana e a Política de Infraestruturas*. Lisboa: Edições Universitárias.
- Pereira, J. (2009). *Portos e Transporte Marítimo em Angola: Desafios e Oportunidades*. Luanda: Edições de Angola.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). *A geografia dos sistemas de transporte* (4ª ed.). Nova Iorque: Routledge.
- Santos, A. (2013). *Desafios e Oportunidades nas Infraestruturas de Transporte em Angola*. Lisboa: Imprensa Universitária.
- Silveira, D. T., & Córdova, F. P. (2009). A pesquisa científica. *Métodos de pesquisa*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. p. 33-44.
- <http://www.INE>, Instituto Nacional de Estatística, Inquérito sobre o bem-estar da população, Luanda
- Mundial, B. (2022). Atualização sobre segurança alimentar. *Obtido de* [https://www. Banco Mundial.org/topic/agriculture/brief/food-security-update](https://www.BancoMundial.org/topic/agriculture/brief/food-security-update).
- Banister, D., & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9 (3), 209–218. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00013-8](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00013-8)
- Gonçalves, R. C. (2018). Quinze anos da Lei 10.639/03-avanços e retrocessos. *RIDPHE_R: Revista Iberoamericana do Patrimônio Histórico-Educativo*, 4(2), 434-439.
- Lucas, R. E. (1988). *Sobre a mecânica do desenvolvimento econômico*. *Jornal de Economia Monetária*, 22(1), 3-42. [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(88\)90168-7](https://doi.org/10.1016/0304-3932(88)90168-7)
- Thiollent, M., & de Oliveira Silva, G. (2007). Metodologia de pesquisa-ação na área de gestão de problemas ambientais. *Revista Eletrônica de Comunicação, Informação & Inovação*, 1(1).
- Santos, L. (2015). *A Transformação Digital das Infraestruturas Logísticas em Angola*. Luanda: Centro de Estudos Logísticos.
- Dionísio, B. (2020). *Angola: Infraestruturas de Transportes*, Eaglestone securities, in: https://www.eaglestone.eu/xms/files/arquivo/2023-08/Angola_Infrastructure_Dezembro2020_PT.pdf
- Kahin, B., & Varian, H. R. (Eds.). (2000). *Publicação na Internet e além: a economia da informação digital e da propriedade intelectual*. Imprensa do MIT.
- Plano Nacional de Desenvolvimento, 2023-2027
Portal do Ministério do Transportes de Angola, 2024
- Portais dos Portos de Angola, com maior destaque, 2025

Lemba, A. N.; João, J. M. e de Assis, F. (2026). Impacto das infraestruturas logísticas e transportes no crescimento económico de Angola. (uma análise de 2020-2024)