

DESEMPENHO DO MERCADO DO TRANSPORTE AÉREO

I SEMESTRE 2025



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO CIVIL DE
M O Ç A M B I Q U E

ESTRUTURA



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO CIVIL DE
M O Ç A M B I Q U E

- I. Sumário Executivo;**
- II. Introdução;**
- III. Contextualização;**
- IV. Aeroportos e Aerodromos por Região;**
- IV.I. Distribuição Aeroportuária por Província;**
- IV.II. Operadores Aéreos Comerciais e suas Bases Operacionais;**
- V. Aeronaves registadas;**
- VI. Análise do Desempenho do Mercado do Transporte Aéreo;**

I. SUMÁRIO EXECUTIVO



O presente relatório apresenta uma análise detalhada do tráfego aéreo Iº Semestre de 2025, destacando as principais tendências, desafios e perspectivas futuras.

Durante o ano de 2025, o tráfego de passageiros global de Maio cresceu relativamente ao período homólogo de 2024, em 5.0% em termos de RPK, por um lado, a oferta de assentos por quilómetro aumentou em 5.0%. A ocupação dos assentos oferecidos em Maio atingiu 83.2%, representando um aumento de 0.2. pontos percentuais comparativamente a Maio de 2024.

Ainda baseando-se no reporte conjunto da ACI e ICAO, para o ano de 2025 espera-se atingir a mais entre 9% a 11% do tráfego realizado em 2019.

No contexto nacional, no movimento de tráfego aéreo, o tráfego de passageiros para o Iº semestre demonstrou uma recuperação, impulsionado pela retoma da actividade económica, pelo crescimento do turismo e pelo reavivamento das viagens de negócios.

I.CONT



O tráfego de passageiro para o 1º semestre de 2025 reduziu em 21% em relação ao mesmo período de 2024, totalizando 815,407 de passageiros. A companhia que transportou mais passageiros foi as Linhas Aéreas de Moçambique, com um peso de 53% (432,930 passageiros). As rotas mais movimentadas incluíram FAOR – Maputo, Maputo – FAOR e Maputo – OTHH. A demanda por viagens aéreas domésticas decresceram 28.6%, enquanto a demanda intercontinental cresceu 7.4%.

O movimento de Aeronaves reduziu em 14% em relação ao mesmo período de 2024, totalizando 25,597 aeronaves. A companhia Linhas Aéreas de Moçambique foi responsável por 32% da demanda global (8,093 aeronaves). As rotas mais movimentadas incluíram FAOR – Maputo, Maputo – FAOR e Vilankulos – Benguerra. A demanda por viagens aéreas domésticas decresceram 13.9%, enquanto a demanda intercontinental cresceu 29.4%.

O movimento de Carga reduziu em 44% totalizando 3,689.52 toneladas transportadas. As rotas mais movimentadas incluíram Doha – Maputo, Maputo – HAAB e Lisboa – Maputo. A demanda por viagens aéreas domésticas decresceram 59.0% e 21.7% para a demanda intercontinental.

O rubrica Sobrevoos aumentou em 5% em relação ao mesmo período de 2024, totalizando 15,463. As rotas mais movimentadas incluíram FAOR – HKJK, HKJK – FAOR e FAOR – HAAB. Cumpriu o plano com 96.3%.

I.CONT



Peso embora sofreu um recuo notório no primeiro trimestre, quando a companhia aérea Linhas Aéreas de Moçambique teve problemas com a sua frota de aeronaves que levou a mesma a cancelar algumas rotas regionais e atraso para cumprir com tráfego doméstico, influenciando na redução da mobidade de conectar zonas de negócio, assim como turísticas, ditaram a trajetória da demanda aérea dos últimos 6 meses.

As incertezas da retoma plena da economia e consequente demanda aérea, podem ter retardado o alcance do novo estágio de crescimento de tráfego nacional, igual ao registado a nível mundial, adicionalmente, agravado pela recessão de procura nos aeroportos directamente afectados pelas intemperes e cilclones registados recentemente, em 2025, durante o primeiro trimestre, os ciclones Dikeledi (incidêndia em Nampula) e Honde (incidência em Inhambane). Espera-se um crescimento significativo no tráfego de passageiros e aeronaves para o segundo semestre, com a entrada da nova companhia aérea Fast Jet e a nova frota de aeronaves da companhia aérea Linhas Aéreas de Moçambique, no entanto, é importante abordar os desafios e tendências para garantir o crescimento sustentável e seguro do sector.

II. INTRODUÇÃO



O sector de aviação desempenha um papel vital na economia nacional e mundial, facilitando a conectividade global e promovendo o desenvolvimento de diversos sectores, como o turismo, o comércio e as relações internacionais.

Após a desaceleração imposta pela pandemia de COVID-19, que impactou fortemente o tráfego aéreo global, o 1º semestre de 2025, se caracteriza por um cenário conturbador no tráfego ao seu todo em todos os segmentos. Segundo o Airports Council International (ACI), o tráfego aéreo global aumentou em 5% para o mês de Maio comparado no igual período homólogo de 2024. Este aumento expressivo foi impulsionado por diversos factores, incluindo a retomada da actividade económica global, o crescimento do turismo e a crescente demanda por viagens de negócios.

II.CONT



A recuperação económica mundial tem sido um motor crucial para o aumento da demanda por transporte aéreo. Com o crescimento do PIB em várias economias emergentes e desenvolvidas, mais consumidores e empresas têm acesso ao transporte aéreo, o que favorece o aumento das viagens de lazer e de negócios.

De acordo com dados da ACI, a retoma do turismo tem sido um dos principais responsáveis pela aceleração do tráfego, com destaque para destinos como Moçambique, estão se tornando cada vez mais populares entre os viajantes internacionais. O fortalecimento dos programas de passagens corporativas também tem gerado uma demanda consistente por viagens de negócios, ajudando a impulsionar o tráfego de passageiros no sector aéreo. Entretanto, o ambiente que sustenta essa recuperação global não está isento de desafios.

Em Moçambique, por exemplo, o quarto trimestre de 2024 e o primeiro trimestre de 2025 testemunhou-se uma desaceleração no crescimento do tráfego aéreo, quando comparado ao terceiro trimestre que o tráfego aéreo foi positivamente impactado pela realização das eleições gerais, que geraram um aumento de mobilidade, especialmente devido à campanha eleitoral.

II.CONT



Esse retrocesso é atribuído a factores como ciclones tropicais, as manifestações sociais pós-eleitorais decorridas no IV° trimestre 2024 e I° trimestre de 2025, que impactaram a circulação de pessoas e bens, resultando em restrições temporárias de mobilidade e um impacto directo no tráfego aéreo. Tais eventos são reflexos de uma realidade global mais ampla, onde crises geopolíticas, conflitos sociais e incertezas políticas podem criar flutuações no mercado de aviação.

Neste contexto, o presente relatório tem como objectivo :

Reportar o desempenho do Mercado aéreo:

Tráfego de passageiros ,carga e correio por aeroportos;

Movimento de Aeronaves;e;

Tráfego de passageiros,carga, correio e aeronaves por segmento;

com foco nas variáveis que influenciaram o crescimento do tráfego local e global. A análise levará em consideração tanto os factores globais, como a recuperação económica e as tendências de viagem, quanto os elementos específicos do mercado moçambicano, incluindo a influência de factores internos e externos que impactam directamente a mobilidade no país.

III. CONTEXTUALIZAÇÃO



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO CIVIL DE

M



TRÁFEGO AÉREO NO CONTEXTO GLOBAL

O sector de aviação é um motor essencial para o crescimento económico global, facilitando o comércio internacional, o turismo e a movimentação de pessoas e bens entre diferentes regiões do mundo. Segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), os passageiros do segmento internacional para o indicador acima mencionado, RPK registaram um incremento de 6.7% em relação a 2024, e a capacidade de oferta de assentos por kilometros aumentou em 6.4%.

Os passageiros do segmento domestico aumentaram 2.1% em relação aos passageiros de 2024 para o RPK, tendo aumentado a capacidade de oferta de assentos para 2.8% em relação ao ano de 2024.

Graves interrupções no Oriente Médio no final de junho nos lembram que a instabilidade geopolítica continua um desafio em algumas regiões, já que as empresas aéreas mantêm operações seguras com o mínimo de inconveniência para os passageiros. O impacto dessa instabilidade nos preços do petróleo – que permaneceram baixos durante todo o mês de maio – também é um fator crítico a ser monitorado. É importante ressaltar que a confiança do consumidor parece estar forte, com reservas antecipadas para o pico da temporada de viagens de verão no Hemisfério Norte, o que nos dá motivos para sermos otimistas”, relata Willie Walsh, diretor geral da IATA.

III.CONT



Durante o ano de 2025, o tráfego de passageiros global de Janeiro á Maio cresceram relativamente aos períodos homólogos de 2024, em 5% e 5.0% em termos de RPK respectivamente, por um lado, a oferta de assentos por quilómetros aumentou em 7.0% e 2.0% respectivamente. A ocupação dos assentos oferecidos em Maio atingiu 83.1%, representando um aumento de 0.2. pontos percentuais comparativamente a Maio de 2024. E a oferta de assentos oferecidos atingiu 81.1% em Fevereiro, representando um mais 0.4 ppt comparativamente a Fevereiro de 2024.

Graves interrupções no Oriente Médio no final de junho nos lembram que a instabilidade geopolítica continua um desafio em algumas regiões, já que as empresas aéreas mantêm operações seguras com o mínimo de inconveniência para os passageiros. O impacto dessa instabilidade nos preços do petróleo – que permaneceram baixos durante todo o mês de maio – também é um fator crítico a ser monitorado. É importante ressaltar que a confiança do consumidor parece estar forte, com reservas antecipadas para o pico da temporada de viagens de verão no Hemisfério Norte, o que nos dá motivos para sermos otimistas”, relata Willie Walsh, diretor geral da IATA.

III. CONT



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO CIVIL DE
M O Ç A M B I Q U E



Durante o ano de 2025, o tráfego de passageiros global de Janeiro á Maio cresceram relativamente aos períodos homólogos de 2024, em 5% e 5.0% em termos de RPK respectivamente, por um lado, a oferta de assentos por quilómetros aumentou em 7.0% e 2.0% respectivamente. A ocupação dos assentos oferecidos em Maio atingiu 83.1%, representando um aumento de 0.2. pontos percentuais comparativamente a Maio de 2024. E a oferta de assentos oferecidos atingiu 81.1% em Fevereiro, representando um mais 0.4 ppt comparativamente a Fevereiro de 2024.

A nível da África a ACI e ICAO esperam que se registre um aumento de 9.09% de passageiros em 2025 relativamente ao ano de 2024.

Ainda baseando-se no reporte conjunto da ACI e ICAO, para o ano de 2025 espera-se atingir mais entre 9% a 11% do tráfego realizado em 2019.

III.CONT



No reporte ACI World Airport Traffic Forecasts 2024-2025, realça-se o nível de procura crescente de procura de viagem, tendo de Janeiro a Novembro de 2024 crescido em 8% relativamente a 2023 e atingiu 103% de 2019. A previsão de 9.5 biliões de passageiros para 2024 (104% relativamente a 2019), será confirmada pela ACI Word em Julho de 2025. Espera-se que em 2025 o tráfego doméstico cresça em 4% e o internacional em 7%.

Algumas mudanças chaves no sector como incertezas económicas, tensões geopolíticas, provocando pressão na demanda de produtos de cereais e energia a nível global, estrangimentos da capacidade das companhias aéreas são esperadas moldarem de forma assinalável a trajetória da indústria da aviação. Enquanto a indústria move-se para uma nova era de crescimento, a indústria aeroportuária deverá focar-se na viabilidade, eficiência operacional e a sustentabilidade.

IV. AEROPORTOS E AERODROMOS POR REGIÃO

Região Centro

- Aerodromos : 143
- Aeroporto: 3
- Aeroporto Inter.: 1
- Heliporto: 0

Região Norte

- Aerodromos : 130
- Aeroporto: 6
- Aeroporto Inter.: 1
- Heliporto: 7

Região Sul

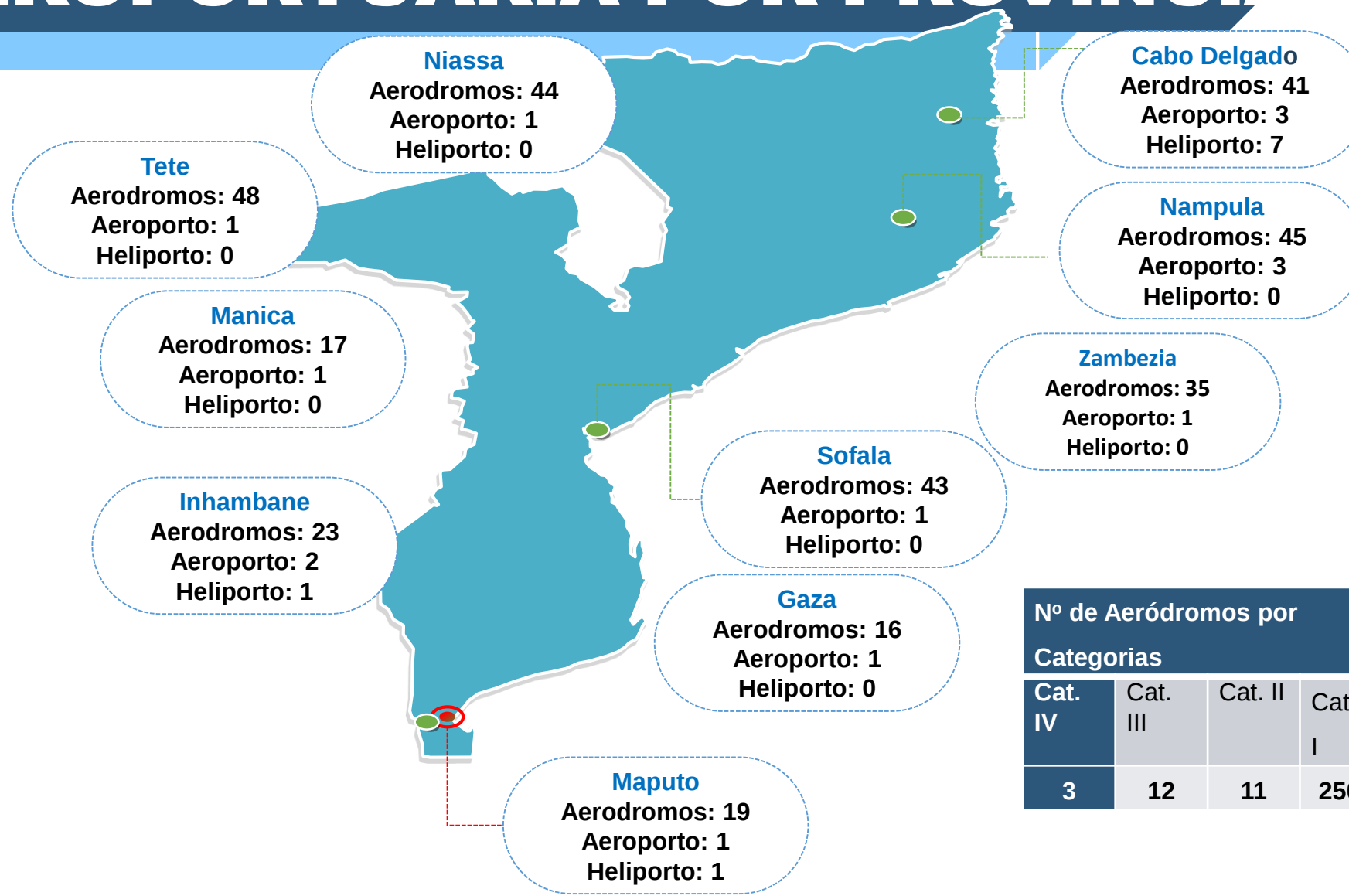
- Aerodromos : 58
- Aeroporto: 3
- Aeroporto Inter.: 1
- Heliporto: 2

A região centro, norte e sul de Moçambique concentra 41,4%, 40,6% e 18% respectivamente das 355 áreas definidas para à realização de aterragens, descolagens ou manobras de superfície de aeronaves.

IV.I DISTRIBUIÇÃO AEROPORTUÁRIA POR PROVÍNCIA

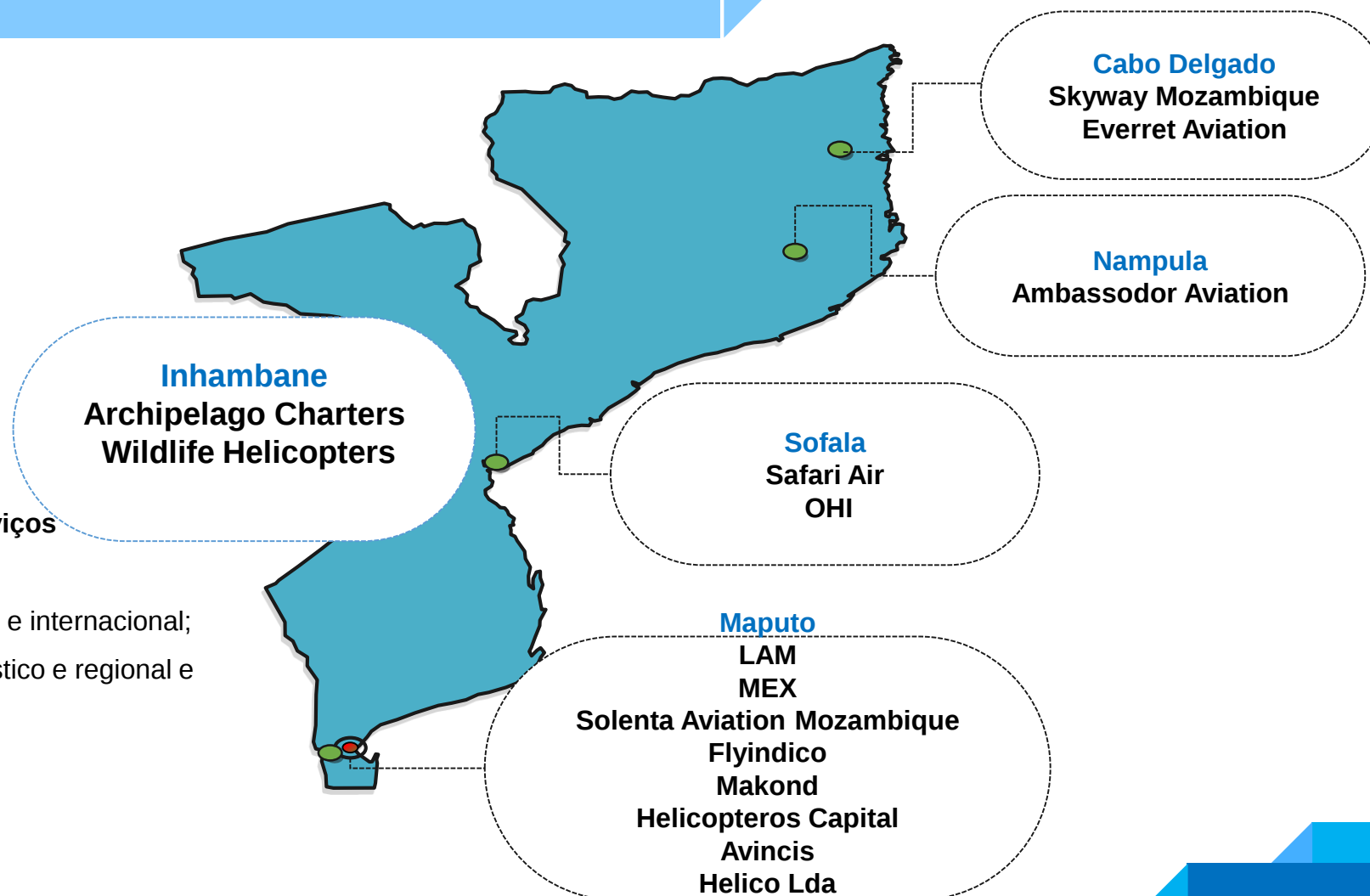


AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO CIVIL DE
MOÇAMBIQUE



Nº de Aeródromos por Categorias				Nº de Aeródromos Públicos	Nº de Aeródromos Privados
Cat. IV	Cat. III	Cat. II	Cat. I		
3	12	11	250	21	256

IV.II OPERADORES AÉREOS COMERCIAIS E SUAS BASES OPERACIONAIS



14 operadores licenciados a explorar serviços comerciais:

- ❑ 2 exploram serviços regulares doméstico e internacional;
- ❑ 9 exploram serviços não regulares doméstico e regional e 3 trabalho aéreo.

Dos quais:

- ❑ 3 operadores operam aeronaves pesadas,
- ❑ 5 aeronaves ligeiras e
- ❑ 8 operadores Helicópteros.

V. AERONAVES REGISTRADAS



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO CIVIL DE
M O Ç A M B I Q U E

TIPO DE AERONAVE	TOTAL
EMBRAER	7
BOEING	2
BOMBARDIER	5
ROBINSON HELICOPTER	2
SIKORSKY AIRCRAFT	2
AVIONS DE TRANSPORTE REGIONAL-ATR	1
CESSNA	28
PIPER AIRCRAFT	12
BRITTEN-NORMAN	1
GRUMMAN	1
GIPPSAERO	1
QUEST AIRCRAFT	1
BELL HELICOPTER	8
AGUSTAWESTLAND	5
Messerschmitt-Bölkow-Blohm	3
RAINBOW AIRCRAFT	2
BEDE	1
BATHWAK	1
ICP-SRL-savannah	2
KITPLANE	1
AIRBUS HELICOPTERS	1
SENSE FLY	1
TOTAL	88



VI. ANÁLISE DO DESEMPENHO DO MERCADO DO TRANSPORTE AEREO NO 1º SEMESTRE 2025

Movimento de Passageiros

No 1º Semestre de 2025, o movimento de passageiros registou um decréscimo de 21.4% em relação a 2024, atingindo 74.6% do cumprimento do plano previamente estabelecido. A rubrica passageiro permanece com os níveis de 18.1% abaixo dos observados em 2019, reflectindo as dificuldades herdadas do período pré-pandémico. Esse decréscimo, fortemente influenciado pela suspensão e cancelamento dos voos, evidenciou a sensibilidade do segmento a factores externos e políticos.

Movimento de Aeronaves

O segmento de aeronaves apresentou um decréscimo de 14.3% em relação a 2024, atingindo 78.0% do plano estabelecido. Em relação a níveis pré-pandémicos de 2019, os números permanecem 21.7% abaixo. Este segmento foi também fortemente afectado pela suspensão e cancelamento dos voos, evidenciou a sensibilidade do segmento a factores externos e políticos.

VI. CONT

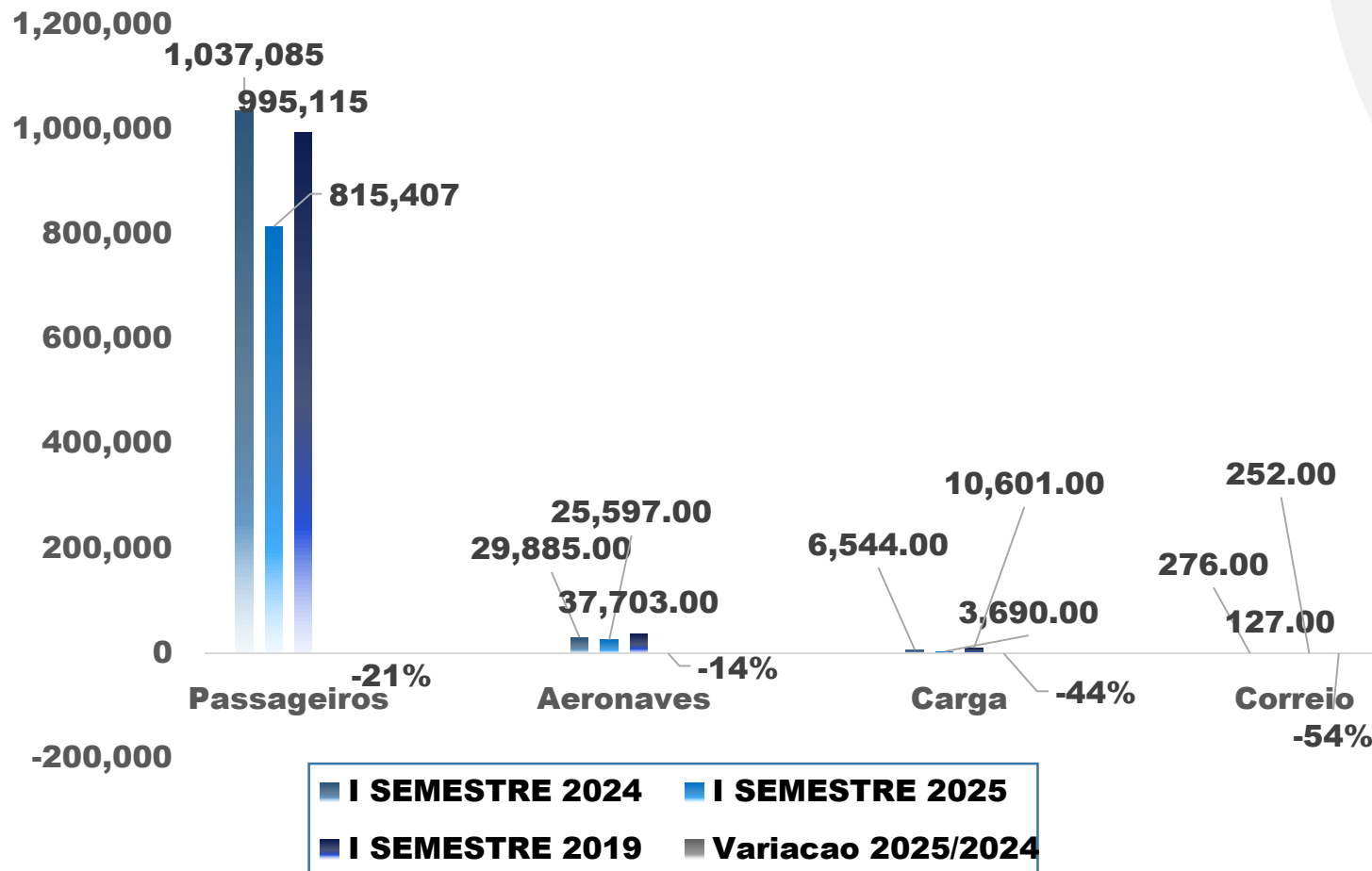
Movimento de Carga:

O manuseamento de carga sofreu uma retração expressiva desde 2024 até ao 1º Semestre de 2025, com uma diminuição de 43.6% em relação a 2024, atingindo apenas 60.3% do cumprimento do plano. Esses números reflectem uma redução de 65.2% se comparados aos níveis de 2019. Esse declínio está associado, em grande parte, à introdução da taxa de segurança, que tornou o manuseamento de carga mais oneroso, desencorajando as operações neste sector. Medidas e esforços estão a ser implementados para mitigar esse impacto e reverter a tendência de retração.

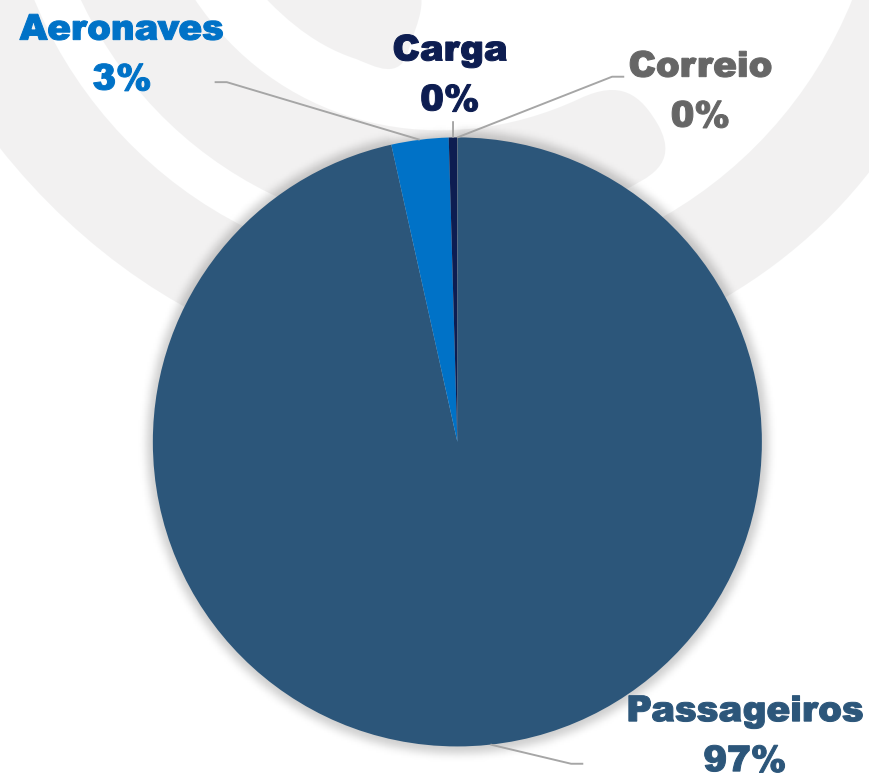
Movimento de Correio:

No segmento de correio, houve um decréscimo de 53.8% no 1º Semestre em relação a 2024, os níveis se encontram 49.5% abaixo dos atingidos em 2019, atigindo apenas 49.0% do cumprimento do plano. Essa discrepância aponta para a necessidade de uma análise aprofundada, uma vez que o manuseamento de correio é um segmento que, por ser isento de taxas aeroportuárias, não deveria apresentar uma contração tão acentuada. Este comportamento pode ser influenciado por outros factores operacionais ou de mercado que merecem uma investigação adicional.

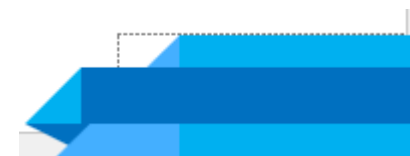
VI. CONT



PESO POR TIPO DE ACTIVIDADE



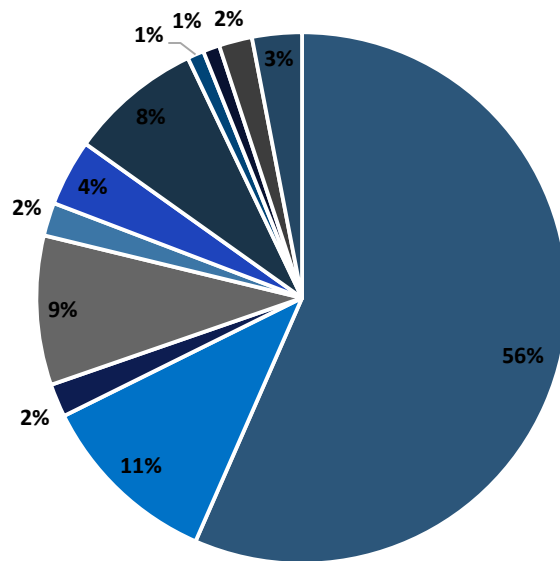
■ Passageiros ■ Aeronaves ■ Carga ■ Correio



MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO POR AEROPORTO

PASSAGEIROS POR AEROPORTO

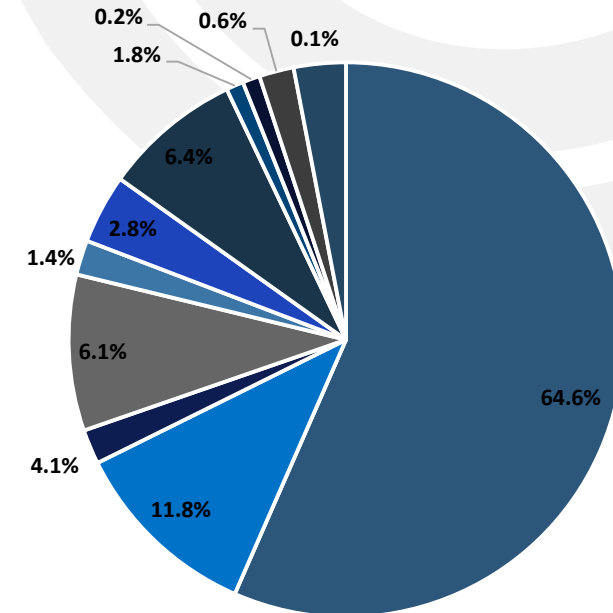
PASSAGEIROS POR AEROPORTO



■ Maputo ■ Beira ■ Nacala ■ Nampula ■ Quelim. ■ Tete ■ Pemba ■ Lichinga
■ Inhamb. ■ Chimoio ■ Vilankulo ■ F. J. Nyusi ■ Inhaca ■ M. Praia ■ Outros

CARGA POR AEROPORTO

CARGA POR AEROPORTO

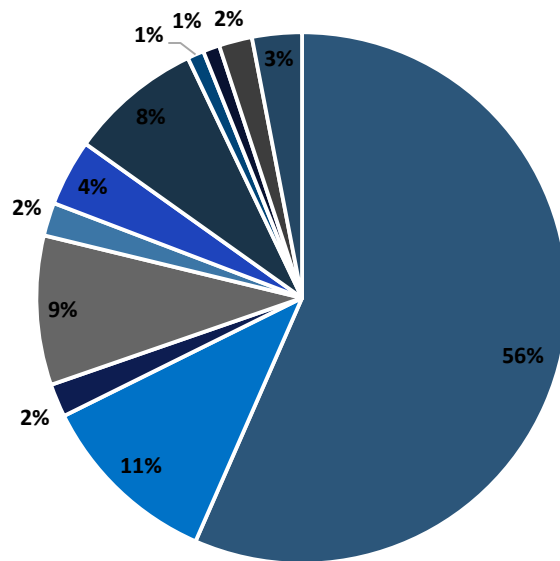


■ Maputo ■ Beira ■ Nacala ■ Nampula ■ Quelim. ■ Tete ■ Pemba ■ Lichinga
■ Inhamb. ■ Chimoio ■ Vilankulo ■ F. J. Nyusi ■ Inhaca ■ M. Praia ■ Outros

MOVIMENTO DE TRÁFEGO AÉREO POR AEROPORTO

PASSAGEIROS POR AEROPORTO

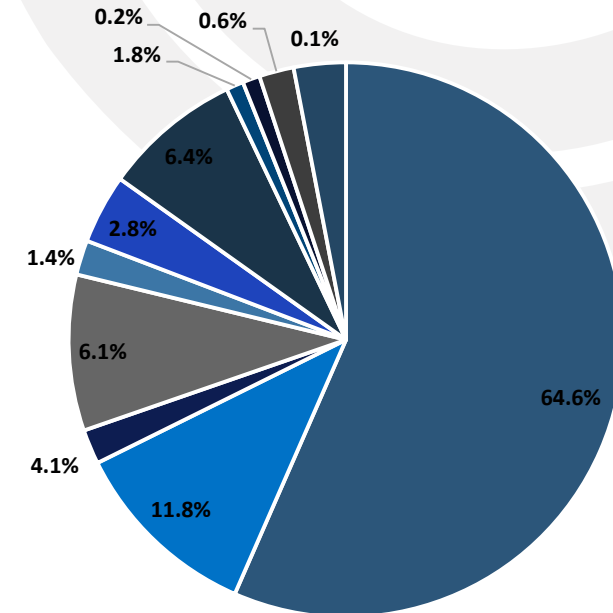
PASSAGEIROS POR AEROPORTO



■ Maputo ■ Beira ■ Nacala ■ Nampula ■ Quelim. ■ Tete ■ Pemba ■ Lichinga
■ Inhamb. ■ Chimoio ■ Vilankulo ■ F. J. Nyusi ■ Inhaca ■ M. Praia ■ Outros

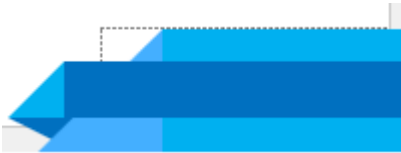
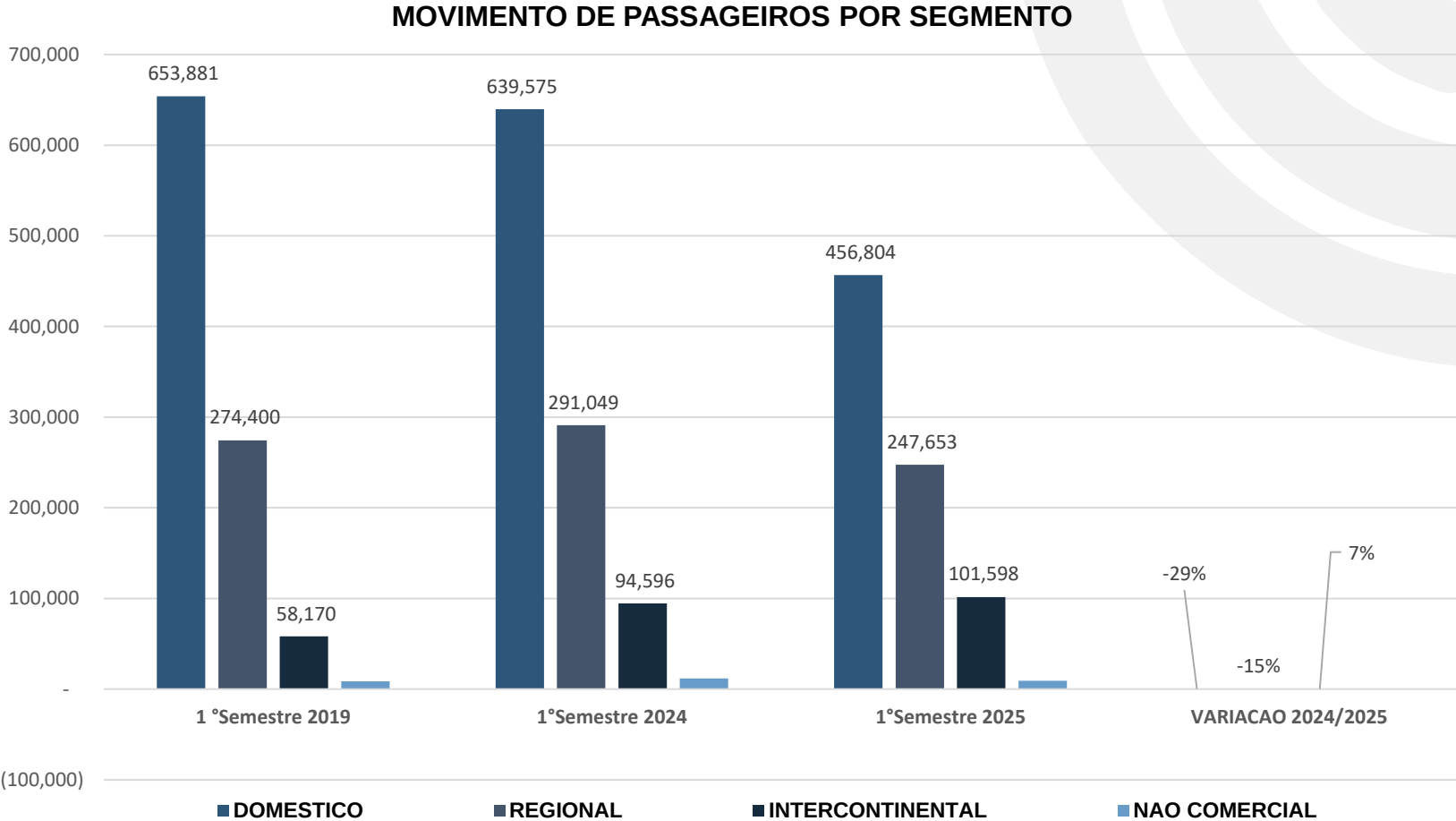
CARGA POR AEROPORTO

CARGA POR AEROPORTO

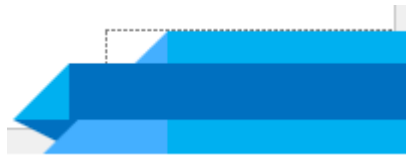
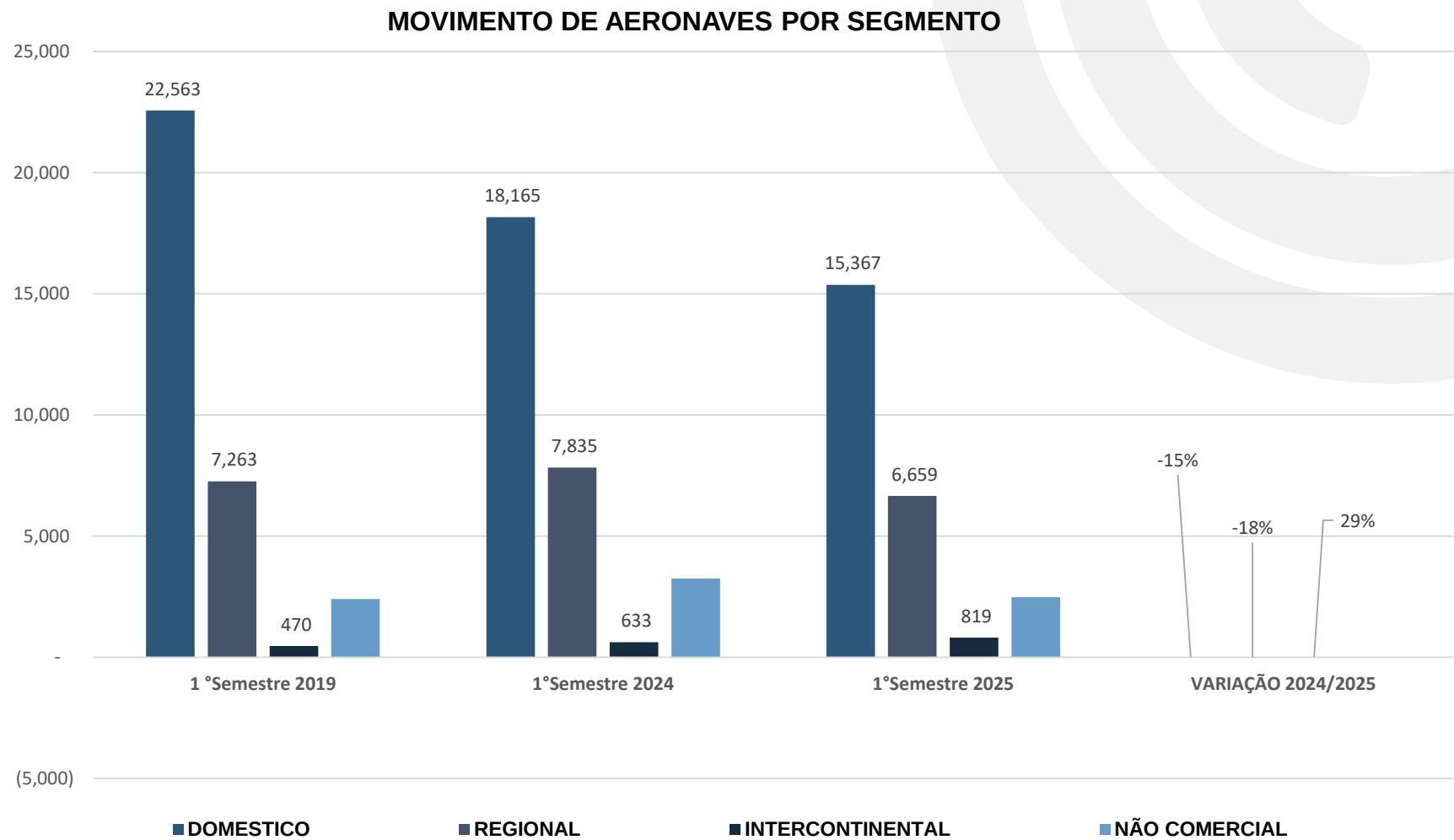


■ Maputo ■ Beira ■ Nacala ■ Nampula ■ Quelim. ■ Tete ■ Pemba ■ Lichinga
■ Inhamb. ■ Chimoio ■ Vilankulo ■ F. J. Nyusi ■ Inhaca ■ M. Praia ■ Outros

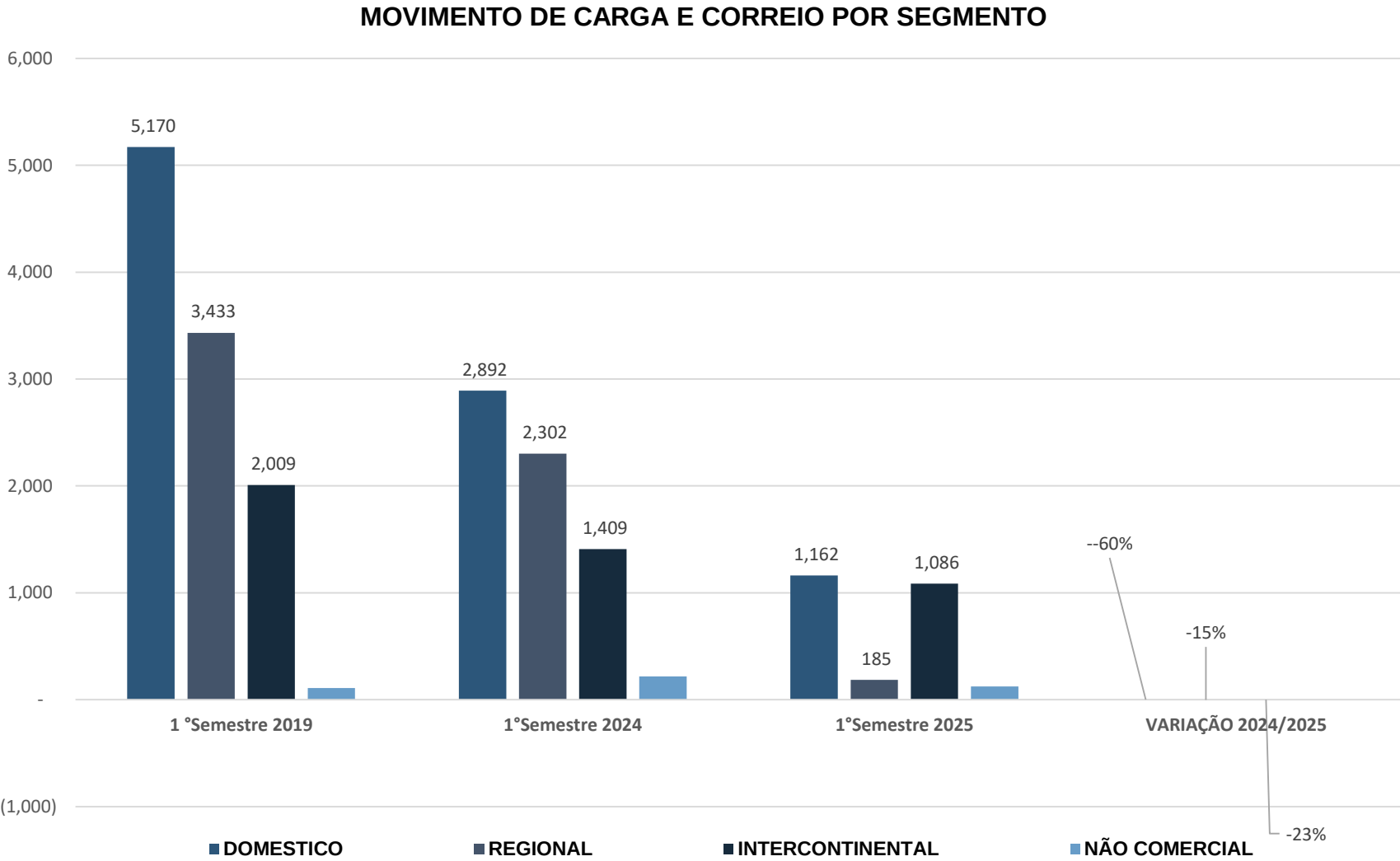
MOVIMENTO DE TRÁFEGO DE PASSAGEIROS POR SEGMENTO



MOVIMENTO DE TRÁFEGO DE AERONAVES POR SEGMENTO



MOVIMENTO DE TRÁFEGO DE CARGA+ CORREIO POR SEGMENTO



OPERADORES AÉREOS ESTRANGEIROS OPERACIONAIS E ACORDOS AÉREOS ACTIVOS

	PAÍS	OPERADORES 2020	OPERADORES 2021	OPERADORES 2022
OPERADORES REGIONAIS				
1.	República de Moçambique	Linhas Aéreas de Moçambique-LAM	Linhas Aéreas de Moçambique-LAM	Linhas Aéreas de Moçambique-LAM
2.	Africa do Sul	South African Airways	Não activo	Não activo
3.	Africa do Sul	S A Airlink	S A Airlink	S A Airlink
4.	República de Angola	TAAG	activo	TAAG
5.	República Kenya	Kenya Airways	Kenya Airways	Kenya Airways
6.	Républica Democratica Federal de Etiópia	Ethiopian Airlines	Ethiopian Airlines	Ethiopian Airlines
	OPERADORES INTERCONTINENTAL			
7.	República de Portugal	TAP Portugal	TAP Portugal	TAP Portugal
8.	Estado de Qatar	Qatar Airways	Qatar Airways	Qatar Airways
9.	República daTurquia	Turkish Airways	não activo	Turkisk Airways
	PARTILHA DE CODIGO			
	Um acordo através do qual um operador atribui o seu código de identificação a um voo operado por outro operador e comercializa e emite bilhetes para esse voo;			
	OPERADORES QUE EFECTUAM A COMERCIALIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE PARTILHA DE CÓDIGO			
10	Reino de Malta	Malta Airways	Malta Airways	
11.	Reino da Espanha		Iberia	Iberia
12.	Sultanado de Omã		Oman Air	Oman Air
13.	República de Brazil		Latam Airlines Brazil	
14.	República de Brasil		TAM linhas Aereas	TAM Linhas Aéreas, LAM
15.	Emiratos Arabes Unidos		Emirates Airlines	LAM
16.	Reino Unidos	Britsh Airways	Britsh Airways	British Airways, LAM
17.	Reino de Marrocos	Royal Air Maroc	Royal Air Maroc	Royal Air Maroc
18.	Reino da Tailandia	LAM	LAM	
19.	República Popular da China	LAM	LAM	LAM
20.	República da India	LAM	LAM	LAM
21.	Qatar		LAM	LAM, Airlink
22.	Singapora	-	-	LAM
23.	Italia	-	-	LAM
24.	República da França	-	-	LAM



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO CIVIL DE
M O Ç A M B I Q U E

OPERADORES QUE EXPLORAM SERVICOS INTERNACIONAIS

LAM

**SA
AIRLINK**

**Kenya
Airways**

**Ethiopia
n
Airlines**

TAAG

TAP

**Turkish
Airlines**

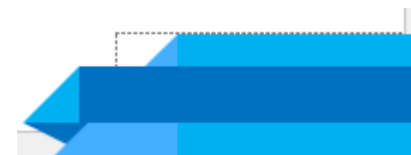
**Qatar
Airways**



FACTORES QUE CONCORRERAM PARA REDUÇÃO TRÁFEGO :

- Durante o período do 1º Semestre de 2025, o tráfego aéreo moçambicano demonstrou um decréscimo, impulsionado por factores como ciclones tropicais, as manifestações sociais pós-eleitorais decorridas no IV trimestre 2024 e 1º trimestre de 2025, que impactaram a circulação de pessoas e bens, resultando em restrições temporárias de mobilidade e um impacto directo no tráfego aéreo. Tais eventos são reflexos de uma realidade global mais ampla, onde crises geopolíticas, conflitos sociais e incertezas políticas criaram flutuações no mercado de aviação;
- Cancelamento de voos por indisponibilidade de aeronaves, assim como a suspensão de algumas rotas pela companhia Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), o caso de Maputo-Lisboa-Maputo, Maputo-Harare-Maputo e Maputo-Lusaka-Maputo com fundamento da falta de rentabilidade nestas operações, reduziu a frequência das suas operações, o que impactou directamente o movimento de passageiro, aeronaves, carga e correio.

Esses episódios evidenciaram a vulnerabilidade do sector a factores sócio-económicos e políticos, despertando a necessidade de desenvolver-se estratégias de resiliência e mecanismos de contingência capazes de mitigar os efeitos adversos de crises temporárias.



TÍTULO

Desempenho do Mercado do Transporte aéreo- 1º Semestre
2025

EDIÇÃO

Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM)
Alameda do Aeroporto
Maputo
Caixa Postal, 227

Telefone: (258) 21468900 823021250/70

Linha verde 825025800

Fax: (258) 21465415

Email: iacm@tvcabo.co.mz; geral@iacm.gov.mz
estatistica@iacm.gov.mz

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Direcção de Regulação Económica
Departamento de Economia de Transporte Aéreo

Julho de 2025

OBRIGADO



geral@iacm.gov.mz



iacm@tvcabo.co.mz