CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA
Anticorrupção - Transparência - Integridade

Sector Empresarial do Estado:

# AUMENTA RISCO DE COLAPSO DOS AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE EM DECORRÊNCIA DA CRISE DAS LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE

Maputo, Junho de 2025

# Índice

RESUMO....3

1. INTRODUÇÃO....4

2. A ANÁLISE DA EMPRESA AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE....5

2.1. Desempenho Operacional da AdM, 2018-2023....6

2.2. Evolução das Principais Métricas de Sustentabilidade Financeira da AdM (2018–2023)....7

3. IMPACTO DA CRISE DAS LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE NA SUSTENTABILIDADE DOS AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE....11

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS....13

Documentos consultados....14

# RESUMO

O presente estudo analisa, de forma crítica, os impactos da crise financeira da empresa Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) sobre a sustentabilidade económico-financeira da empresa Aeroportos de Moçambique (AdM). Baseado nos dados dos relatórios e contas de ambas as entidades referentes ao período de 2018 a 2023, a análise revela uma relação de profunda dependência entre as duas empresas, cuja manutenção compromete seriamente a estabilidade do sector da aviação civil e amplifica os riscos fiscais assumidos pelo Estado moçambicano.

A LAM, responsável por mais de 40% das receitas da AdM, tem-se revelado incapaz de converter tal contribuição em liquidez efectiva, limitando-se a acumular dívidas em mora. Em 2023, os montantes em dívida ultrapassavam os 4,8 mil milhões de MT, dos quais 2,6 mil milhões foram considerados irrecuperáveis, em virtude de incumprimentos sistemáticos. Esta situação tem vindo a acelerar a degradação do desempenho operacional e financeiro da AdM.

Paralelamente, a AdM apresenta debilidades estruturais crónicas. Até ao final de 2023 a empresa detinha um valor de capitais próprios negativos, estimados em 1,2 mil milhões de MT, e prejuízos acumulados superiores a 18 mil milhões de MT, configurando um quadro de falência técnica. A fragilidade da empresa é ainda agravada por investimentos em infraestruturas aeroportuárias não rentáveis que comprometem a sua sustentabilidade financeira. O Aeroporto Internacional de Nacala destaca-se como um dos investimentos mais onerosos e economicamente inviáveis, com perdas operacionais superiores a 632,2 milhões de MT por ano. O Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi constitui outro exemplo, tendo acumulado prejuízos de 294,0 milhões de MT nos seus dois primeiros anos de operação, 2021 e 2022. .

Em 2023, a dívida total da AdM ascendia a 18,2 mil milhões de MT. Deste valor, cerca de 9,6 mil milhões de MT estavam directamente relacionados com a construção e manutenção do Aeroporto de Nacala. Importa destacar que 57,8% desta dívida está coberta por garantias do Estado, o que quer dizer que, em caso de incumprimento, o Estado poderá ser chamado a assumir parcial ou totalmente essa obrigação.

A análise dos principais rácios financeiros evidencia uma situação alarmante. Até ao final de 2023 o rácio de liquidez corrente da AdM situava-se em 0,43, significativamente abaixo do valor mínimo recomendável de 1,5, o que indica que a empresa não dispõe de activos líquidos suficientes para honrar com as suas obrigações de curto prazo. O indicador de solvência confirma igualmente a fragilidade estrutural da empresa revelando que a continuidade das suas operações depende fortemente de financiamento de terceiros. No período em análise, o rácio Dívida/Activos Totais variou entre 0,50 e 0,59, o que significa que mais de metade dos activos da AdM foram financiados por capitais alheios.

A conjugação de capitais próprios negativos com uma elevada dependência de recursos de terceiros para o financiamento dos activos — numa proporção superior a 50% — evidencia a incapacidade da empresa para assegurar, de forma autónoma e sustentável, o cumprimento dos seus compromissos financeiros de médio e longo prazo.

Perante este cenário, o estudo recomenda, com carácter de urgência, uma profunda reestruturação do modelo de funcionamento da AdM, com prioridade para a diversificação das fontes de receita. Tal passa pela abertura efectiva do espaço aéreo nacional a novos operadores, nacionais e estrangeiros, como forma de reduzir a dependência estrutural da LAM e mitigar os riscos financeiros e fiscais, actualmente suportados pelo Estado.

# 1. INTRODUÇÃO

A crise das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) tem um impacto significativo na sustentabilidade operacional da Aeroportos de Moçambique (AdM).

A LAM é uma das maiores utilizadoras da rede aeroportuária nacional, sendo responsável por mais de ٪٤٠ das receitas da AdM. De acordo com o relatório e contas da empresa de 2023, a LAM possui obrigações financeiras acumuladas pelos serviços aeronáuticos prestadas no montante de aproximadamente 4,8 mil milhões de MT. Devido à sua incapacidade de cumprir com essas obrigações, a AdM viu-se forçada a reconhecer parte desse montante como imparidade de contas a receber[1]. Até ao final de 2023, o valor acumulado das imparidades ultrapassava 2,6 mil milhões de MT, o equivalente a 57,9% das obrigações devidas pela LAM.

Para além dos impactos directos decorrentes da crise da LAM, a frágil situação financeira da AdM é ainda mais agravada pelos elevados investimentos em infraestruturas aeroportuárias não rentáveis, como o Aeroporto Internacional de Nacala – que regista, em média, prejuízos operacionais superiores a 632,2 milhões de MT por ano – e o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, cujos prejuízos operacionais acumulados dos anos 2021 e 2022 ultrapassaram os 294,0 milhões de MT.

Importa salientar que até ao final de 2023 o saldo da dívida da empresa Aeroportos de Moçambique (AdM) ascendia a mais de 18,2 mil milhões de MT, dos quais cerca de 9,6 mil milhões de MT correspondem a encargos relacionados com a construção e manutenção do Aeroporto Internacional de Nacala. Entretanto acresça-se que mais de 10,5 mil milhões de MT dessa dívida beneficiam de garantias do Estado – Garantias Soberanas e Cartas de Conforto. Nestas condições, em caso de incumprimento, o Estado moçambicano poderá ser chamado a honrar tais compromissos, configurando-se, por conseguinte, num risco fiscal significativo.

Diante deste cenário, o presente artigo visa contribuir para o debate sobre o futuro da AdM e da gestão das empresas públicas do sector da aviação em Moçambique, analisando a interdependência financeira, os seus impactos e os riscos fiscais para o Estado. Dá-se ênfase na urgência de reformas que garantam a sustentabilidade deste sector vital para o desenvolvimento nacional.

A presente análise foi elaborada com base no exame dos principais indicadores financeiros das empresas AdM e LAM, recorrendo aos respetivos relatórios e contas referentes ao período de 2018 a 2023, complementada por dados adicionais obtidos junto da AdM, designadamente informações sobre o desempenho operacional por aeroporto.

O estudo encontra-se estruturado da seguinte forma: a primeira parte corresponde à introdução; a segunda apresenta a situação financeira da AdM; a terceira analisa o impacto da LAM na AdM; e, por fim, são apresentadas as considerações finais.

1 A imparidade de contas a receber acontece quando a empresa identifica que um cliente ou devedor provavelmente não conseguirá pagar a dívida dentro do prazo máximo estabelecido pela sua política de cobrança. Diante disso, a empresa regista esse montante como uma possível perda, ajustando as suas contas para refletir a realidade de que esse valor pode não ser recuperado.

# 2. A ANÁLISE DA EMPRESA AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE

Detida exclusivamente pelo Estado, a AdM foi criada através do Decreto 10/80, de 1 de Novembro, como uma empresa estatal. Posteriormente foi transformada em Empresa Pública (E.P.) por meio do Decreto-Lei nº 3/98, de 10 de Fevereiro. A AdM é tutelada financeiramente pelo Ministério das Finanças e administrativamente pelo Ministério dos Transportes e Comunicação.

A AdM é responsável pela gestão e operação da principal rede aeroportuária do país. Tem sob sua gestão três aeroportos internacionais - Maputo, Beira e Nacala -, seis aeroportos principais - Nampula, Pemba, Tete, Quelimane, Vilankulo e Filipe Jacinto Nyusi - e três aeródromos secundários - Inhambane, Chimoio e Lichinga. Possui também oito pequenos aeródromos - Angoche, Bilene, Inhaca, Lumbo, Mocímboa da Praia, Ponta de Ouro, Úlongué e Songo.

**Apesar da sua elevada cobertura no território nacional e do papel estratégico que desempenha na promoção da conectividade interna, a situação financeira da AdM revela-se profundamente frágil. Até ao final de 2023, a AdM detinha capitais próprios negativos no montante de 1,2 mil milhões de MT e prejuízos acumulados superiores a 18,0 mil milhões de MT, o que reflecte uma estrutura patrimonial severamente debilitada e insustentável no médio prazo.**

No que diz respeito às fontes de receita, a AdM depende fortemente dos serviços aeronáuticos, que representam, em média, mais de 83% das receitas totais da empresa. Em 2023, as receitas provenientes dos servicos aeronauticos somavam mais de 5,5 mil milhões de MT, enquanto as receitas não aeronáuticas totalizavam apenas 312,2 milhões de MT. No segmento aeronáutico destacam-se as taxas de passageiros e os serviços de navegação aérea, que contribuem, em média, com 46,8% e 31,0% das receitas da empresa, respectivamente.

**Gráfico 1:** Evolução de receita por fonte, 2018 a 2023 (em milhões de MT)

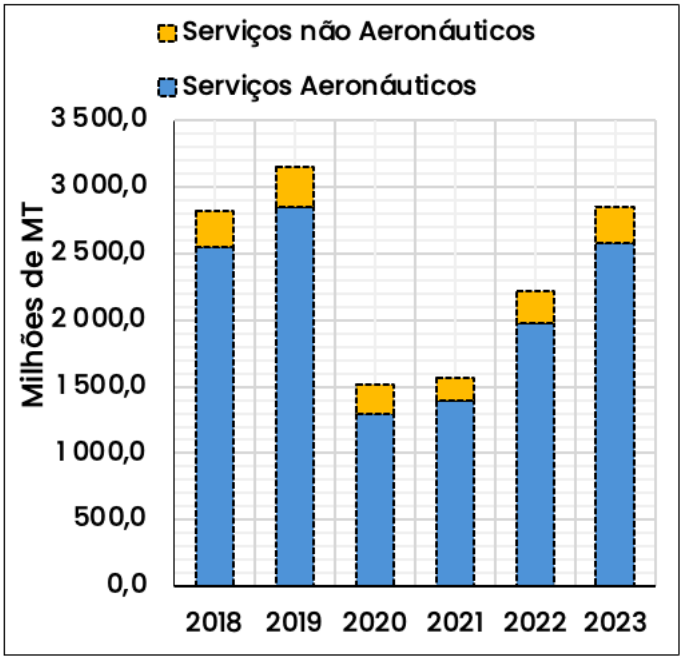
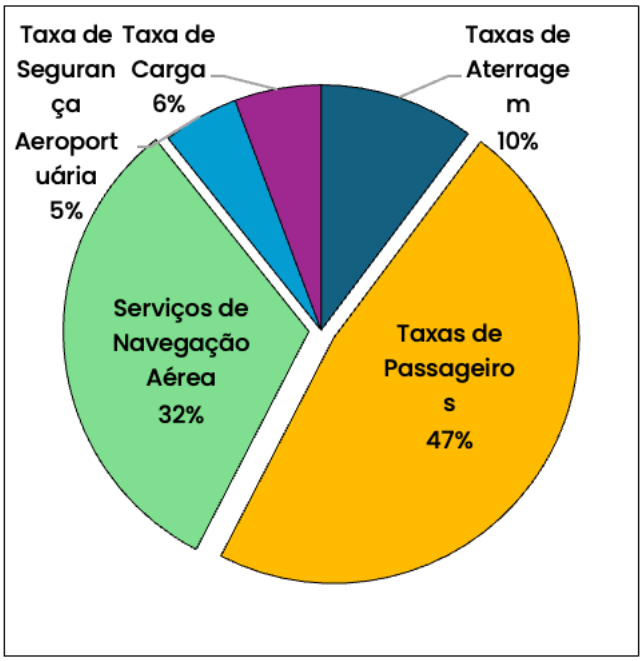



**Gráfico 2:** Distribuição de receitas aeronáuticas por fonte (%), 2023.




Fonte: Relatórios e contas da AdM, 2018-2023.

De acordo com o gráfico 1, a AdM teve uma queda acentuada nas receitas em 2020. Essa queda é explicada pelos efeitos da pandemia da Covid-19, devido às restrições impostas à circulação de pessoas e bens. A partir de 2021, a AdM começou a experimentar uma recuperação gradual da performance das receitas. No entanto, o crescimento das receitas não se traduziu no aumento da liquidez da empresa mas sim no saldo de conta clientes, conforme evidenciado pela tabela 1.

**Tabela 1:** Evolução da conta cliente por fonte, 2018 a 2023 (em milhões de MT)

| Clientes | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Total** | **1,384.95** | **1,698.49** | **2,145.21** | **2,411.32** | **2,836.40** | **3,017.27** |
| Serviços aeronáuticos | 3,830.08 | 4,582.87 | 4,753.78 | 5,014.06 | 5,408.73 | 5,571.82 |
| Serv. não aeronáuticos | 327.01 | 346.96 | 418.86 | 382.57 | 327.61 | 312.28 |
| Imparidade acum. | (2,772.14) | (3,231.34) | (3,027.43) | (2,985.31) | (2,899.94) | (2,866.83) |

Fonte: Relatórios e contas da AdM, 2018-2023.

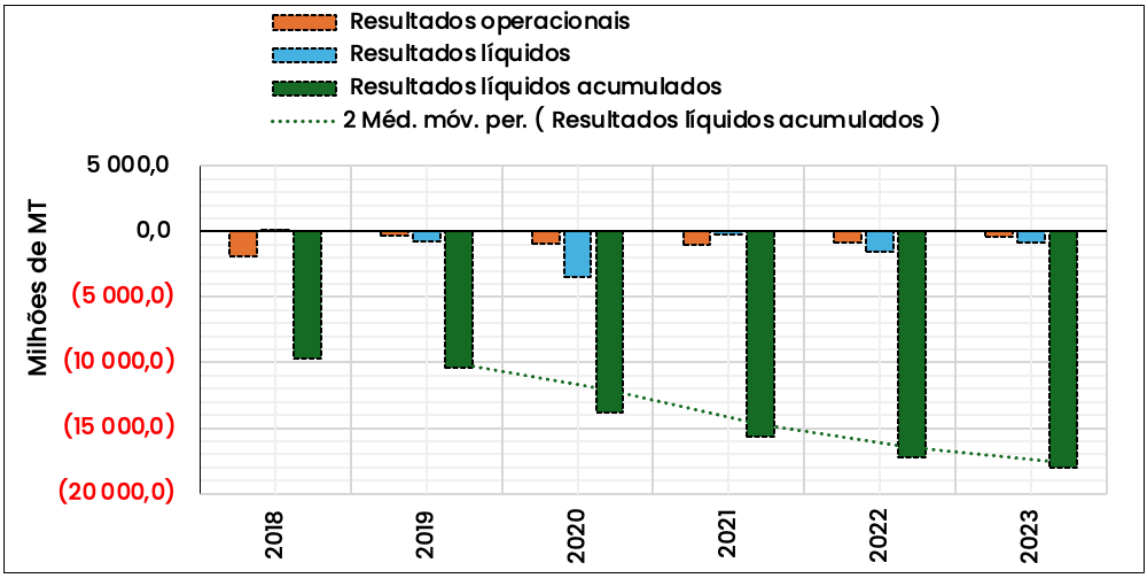
A participação da LAM no saldo da conta clientes representa, em média, 81,0%, o que evidencia que as imparidades[2] registadas estão maioritariamente associadas às obrigações da LAM.

De acordo com a AdM, como parte da estratégia para mitigar os efeitos dos constantes incumprimentos por parte da LAM, foi adoptada, em 2022, a emissão de facturas através do sistema da *International Air Transport Association* (IATA). A regularização das orbigacoes da LAM permitiria à AdM melhorar a sua posição de liquidez.

## 2.1. Desempenho Operacional da AdM, 2018-2023

Os dados dos relatórios e contas analisados indicam que a empresa Aeroportos de Moçambique (AdM), em termos globais, tem registado um desempenho operacional e financeiro consistentemente negativo. Em 2023, o prejuízo operacional foi de aproximadamente 441,3 milhões de MT, refletindo uma melhoria em relação aos 808,8 milhões de meticais negativos registados em 2022. Os resultados líquidos acompanharam essa tendência de recuperação moderada, passando de um prejuízo de 1.5 mil milhões de MT, em 2022, para 849,5 milhões de MT, em 2023.

**Gráfico 3:** Resultados operacionais e líquidos da AdM, 2016-2023[3]




Fonte: relatórios e contas da AdM, 2018-2023.

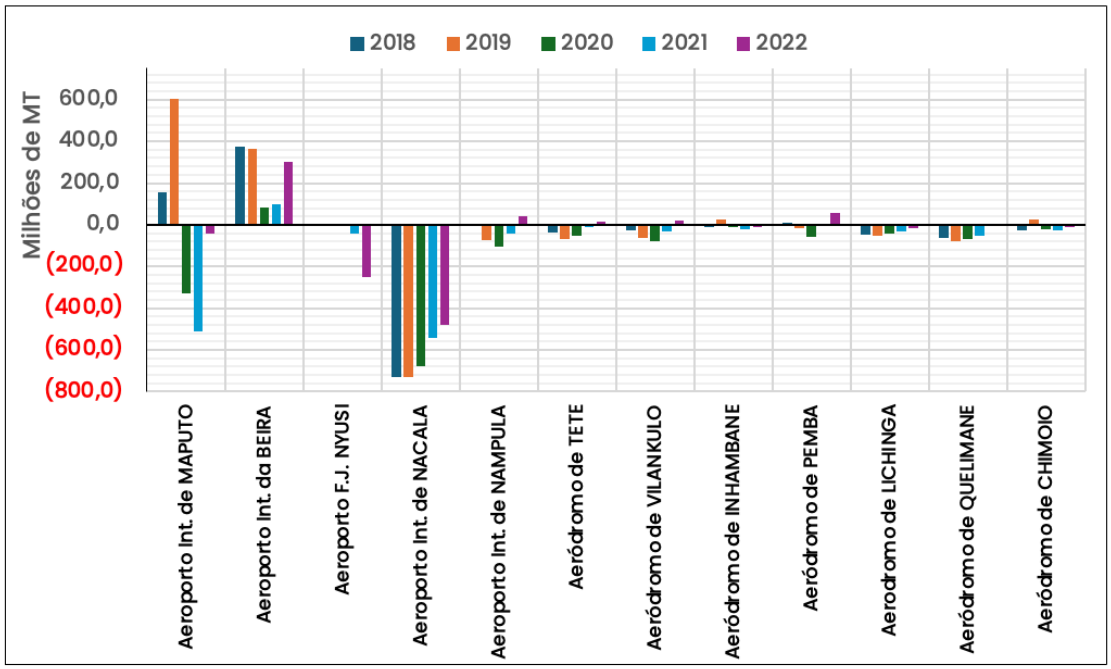
2 De acordo com a política de cobrança da empresa, sempre que a obrigação não seja liquidada no prazo de seis meses e, após avaliação, se constate insuficiente capacidade financeira do cliente, o montante em causa deve ser reconhecido como imparidade de contas a receber. Isto quer dizer que a AdM considera irrecuperável parte do valor devido pela LAM.

3 Importa referir que, para efeitos desta análise, os resultados acumulados foram apurados de forma distinta dos valores apresentados nos relatórios oficiais. Aqui, consideram-se como resultados acumulados a soma entre os resultados transitados do ano anterior e o resultado líquido do exercício em análise, antes de qualquer distribuição. Em termos práticos, trata-se da soma dos resultados líquidos de vários exercícios anteriores com os do ano corrente.

Importa destacar que o agravamento dos prejuízos em 2020 foi fortemente influenciado pelo impacto da pandemia da Covid-19, que reduziu drasticamente o tráfego aéreo e as receitas da empresa.

Quanto à contribuição individual das infraestruturas, destaca-se o Aeroporto Internacional da Beira como uma das poucas unidades com desempenho consistentemente positivo. Em 2022, o Aeroporto Internacional da Beira encerrou com um superavit operacional de 299,1 milhões de MT, consolidando-se como uma das infraestruturas mais sustentáveis da rede. Já o Aeroporto Internacional de Maputo, principal gerador de receitas da rede, tem apresentado uma relativa estabilidade operacional, pese embora nos dados do período analisado o mesmo tenha encerrado o ano de 2022 com resultados operacionais negativos, cerca de 41,7 milhões de MT.

**Gráfico 6:** Resultados operacionais por Aeroportos da AdM, 2018-2022




Fonte: AdM.

Em contrapartida, o **Aeroporto Internacional de Nacala permanece como o principal foco de perdas para a empresa**. Com prejuízos operacionais anuais superiores a 632,2 milhões de MT, esta infraestrutura tem sistematicamente registado resultados operacionais e financeiros negativos. Até finais de 2022, os prejuízos acumulados ultrapassavam os 3,1 mil milhões de MT. A subutilização crónica da infraestrutura constitui o maior obstáculo à sua rentabilização, agravado pela proximidade geográfica ao Aeroporto de Nampula — situado a apenas 180 quilómetros —o qual absorve a maior parte da procura na região norte. Neste contexto, qualquer tentativa de revitalizar o Aeroporto Internacional de Nacala arrisca-se a traduzir-se numa mera transferência de prejuízos, deslocando tráfego do Aeroporto de Nampula sem gerar ganhos efectivos de eficiência para a empresa no seu conjunto.

Situação semelhante verifica-se com o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi cuja operação evidencia deficiências graves de planeamento, má alocação de recursos públicos e ausência de estudos de viabilidade técnica e económica adequados[4]. Inaugurado há mais de três anos, o aeroporto permanece praticamente novo e substancialmente subutilizado. O número reduzido de voos e passageiros contrasta com os elevados custos fixos de operação e manutenção, os quais não são compensados por receitas geradas, tornando esta infraestrutura mais um exemplo paradigmático de investimento ineficiente. Entre 2021 e 2022, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi registou prejuízos operacionais de 43,2 milhões de MT e 250,8 milhões de MT, respectivamente, agravando ainda mais o passivo financeiro da empresa.

No segmento dos aeródromos, o cenário continua a ser motivo de preocupação. Infraestruturas como os aeródromos de Lichinga e Chimoio registaram défices operacionais significativos, na ordem de 14,4 milhões de MT e 9,4 milhões de MT, respectivamente. O aeródromo de Vilankulo, apesar de ter apresentado resultados negativos entre 2018 e 2021, conseguiu inverter a tendência em 2022, encerrando o ano com um resultado operacional positivo de 20,4 milhões de MT.

4 Massingue, R. (2024), *Aeroporto de Chongoene Um "elefante branco" chamado Filipe Jacinto Nyusi. CIP - Centro de Integridade Pública*. Disponível < https://www.cipmoz.org/pt/2024/06/12/aeroporto-de-chongoene-um-elefante-branco-chamado-filipe-jacinto-nyusi/ >

Estes dados evidenciam as fragilidades estruturais associadas à manutenção e à viabilidade económica das infraestruturas sob gestão da AdM, reflectindo uma gestão marcada por desequilíbrios operacionais persistentes e um fraco retorno do investimento público.

## 2.2 Evolução das Principais Métricas de Sustentabilidade Financeira da AdM (2018–2023)

A sustentabilidade operacional da empresa AdM tem vindo a deteriorar-se de forma contínua nos últimos anos. Os sinais de recuperação observados até ao momento são meramente marginais e manifestamente insuficientes.

**Os indicadores financeiros mais recentes, referentes ao exercício de 2023, confirmam a permanência de uma situação de insolvência técnica, caracterizada por rácios de liquidez muito abaixo dos níveis mínimos recomendáveis, fraca rentabilidade e um grau de alavancagem excessivamente elevado, comprometendo a viabilidade económico-financeira da empresa a médio prazo**.

A análise dos rácios de liquidez corrente e imediata[5] — indicadores que avaliam a capacidade da empresa para fazer face às suas obrigações de curto prazo (até 12 meses) — revela que, ao longo do período analisado, ambos se mantiveram sistematicamente abaixo dos limiares mínimos recomendáveis, geralmente fixados em 1,5, para a liquidez corrente, e 1,0, para a liquidez imediata (gráfico 5). O rácio de liquidez corrente atingiu o seu valor mais elevado em 2023, situando-se em apenas 0,43 MT, muito aquém do nível de referência. Tal significa que, para cada 1,0 MT de dívida de curto prazo, a empresa dispunha de apenas 0,43 MT em activos circulantes para fazer face a esse compromisso. No que respeita ao rácio de liquidez imediata, observou-se uma tendência persistente de deterioração ao longo do período, com o valor mais elevado a registar-se em 2018, fixando-se em apenas 0,04 MT face ao mínimo recomendado de 0,8. Em 2023, este indicador desceu ainda mais, sendo avaliado em apenas 0,01 MT, o que evidencia uma situação crítica de tesouraria e uma capacidade quase nula de resposta imediata às obrigações financeiras da empresa.

No que se refere aos rácios de solvência — que avaliam a capacidade da empresa para honrar as suas obrigações de longo prazo — os indicadores evidenciam uma situação financeira estruturalmente fragilizada e fortemente alavancada. A existência de capitais próprios negativos, associada a uma elevada dependência de capitais alheios para o financiamento dos activos — superior a 50% —, revela que a empresa não dispõe de recursos internos suficientes para fazer face, de forma autónoma e sustentável, aos seus compromissos de médio e longo prazo. O rácio Dívida/Capitais Próprios apresentou uma acentuada volatilidade ao longo do período analisado, reflectindo a fragilidade estrutural da empresa. Nos anos de 2020, 2022 e 2023 este indicador registou valores negativos de -21,28; -16,56; e -14,48 respectivamente, resultado da persistência de capitais próprios negativos (gráfico 6). Por seu turno, o rácio Dívida/Total de Activos oscilou entre 0,50 e 0,59 sinalizando que entre 50% a 59% dos activos da empresa foram financiados através de dívida. Esta configuração do capital revela uma dependência significativa de recursos alheios, o que compromete a autonomia financeira da empresa e agrava a sua exposição ao risco de solvência.

A elevada alavancagem financeira é corroborada pelo rácio Dívida/EBITDA[6], o qual avalia quantos anos seriam necessários para liquidar a totalidade da dívida, apenas com os resultados operacionais antes de juros, impostos, depreciação e amortização. Este indicador passou de 29,72 vezes, em 2018, para 13,43 vezes, em 2023, o que reflecte uma ligeira melhoria na capacidade de geração de resultados operacionais (gráfico 8). Contudo, o nível permanece excessivamente elevado, indicando que mesmo com algum progresso a empresa continua a apresentar uma capacidade limitada para amortizar o seu endividamento.

5 O Índice de Liquidez Corrente avalia a capacidade da empresa de honrar suas obrigações de curto prazo (até 12 meses) com os recursos disponíveis no activo circulante, como caixa, contas a receber e estoques. Já o Índice de Liquidez Imediata mede a capacidade de pagamento imediato dessas obrigações, considerando exclusivamente o dinheiro disponível em caixa, bancos e equivalentes de caixa.

6 O EBITDA — sigla em inglês de *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization* — é um indicador que mede o desempenho operacional de uma empresa antes dos efeitos das juros, impostos, depreciação e amortização.

**Gráfico 5:** Evolução dos indicadores de liquidez

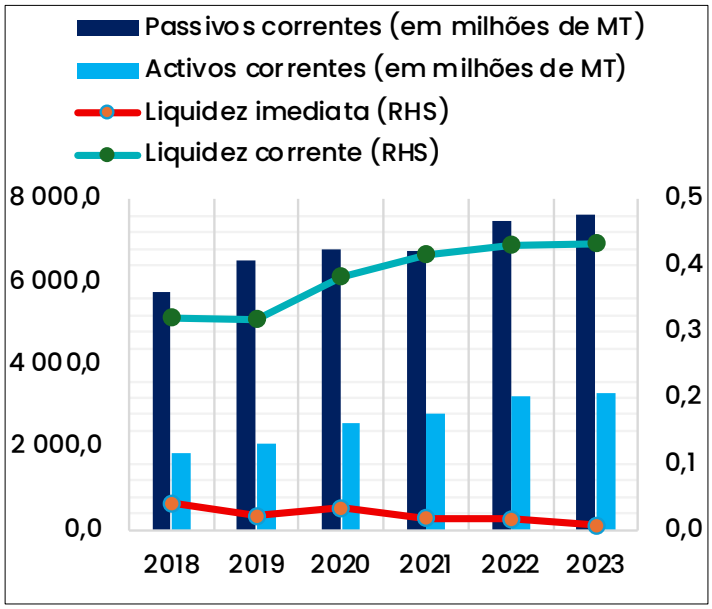



**Gráfico 6:** Evolução de indicadores de solvência

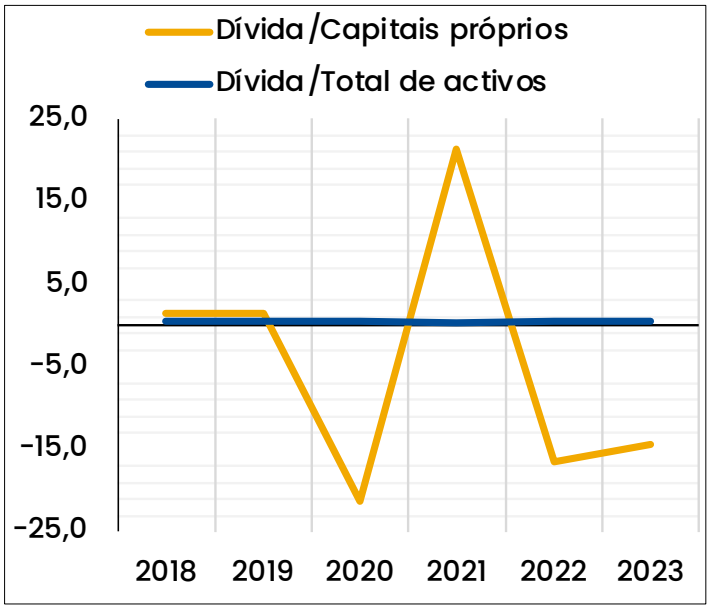



**Gráfico 7:** Evolução de indicadores de rendibilidade

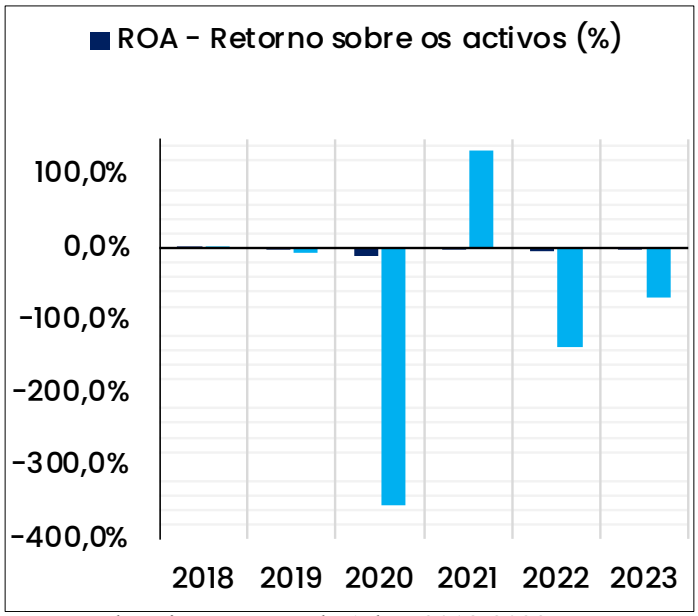
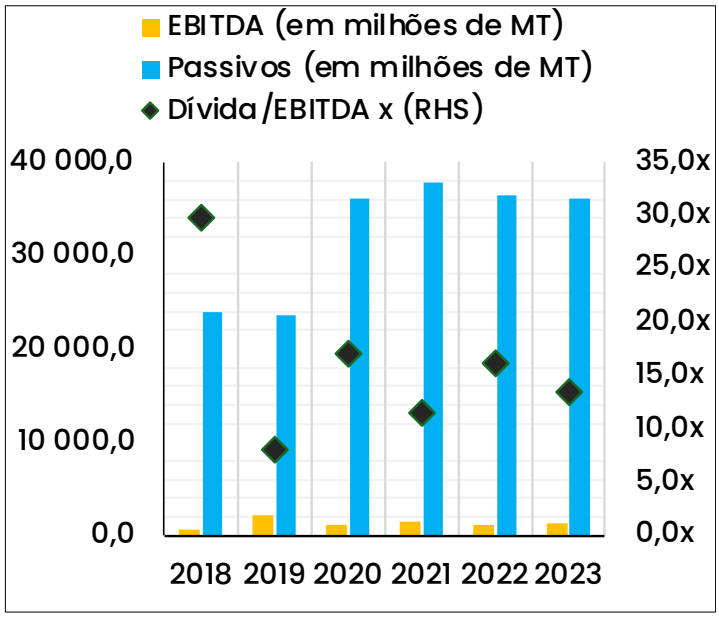



**Gráfico 8:** Evolução de indicadores de alavancagem




Fonte: Relatórios e contas da AdM, 2018-2023.

A incapacidade de gerar receitas compatíveis com o volume da dívida aprofunda a vulnerabilidade financeira da empresa e aumenta o risco fiscal, sobretudo considerando que uma parte expressiva da dívida está coberta por garantias soberanas, o que pode resultar em encargos adicionais para o Estado em caso de incumprimento.

## Caixa A: Risco Fiscal da ADM

De acordo com os dados constantes do Relatório e Contas de 2023 da empresa Aeroportos de Moçambique (AdM), **o Estado poderá vir a ser chamado a assumir, total ou parcialmente, cerca de 10,5 mil milhões de MT da dívida da empresa, montante esse coberto por garantias do Estado – Garantias Soberanas e Cartas de Conforto**, em virtude da incapacidade da AdM em cumprir com as suas obrigações financeiras.

O valor da dívida coberta por garantias do Estado representa aproximadamente 57,8% da dívida total da empresa, que, até ao final de 2023, ascendia a mais de 18.2 mil milhões de MT.

Um dos elementos mais críticos da actual exposição fiscal do Estado é a dívida contraída para a construção do Aeroporto Internacional de Nacala, cujo saldo devedor, até 2023, ultrapassava os 9.6 mil milhões de MT, dos quais 95,7% se encontram igualmente cobertos por garantias do Estado.

**Tabela 2:** Resumo da dívida total e garantida da AdM, 2023 (em Milhões de MT).

| CREDOR | Dívida Total (em milhões de MT) | % da Dívida Total | Tipo de Garantia | Valor Garantido (em milhões de MT) | % da Dívida Total |
|---|---|---|---|---|---|
| BNDES (Brasil) | 6,960.00 | 38.1% | Garantia Soberana | 6,960.00 | 38.1% |
| Standard Bank | 1,027.90 | 5.6% | Garantia do MF | 904.96 | 5.0% |
| BCI | 1,709.50 | 9.4% | Carta Conforto | 1,419.00 | 7.8% |
| Moza Banco | 457.00 | 2.5% | Garantia Soberana | 457.00 | 2.5% |
| Deutsche Bank | 455.60 | 2.5% | Carta Conforto | 455.60 | 2.5% |
| Estado moçambicano[7] | 7,664.90 | 41.9% | Acordo de Retrocessão | 367.90 | 2.0% |
| **TOTAL** | **18,274.90** | **100.0%** | | **10,564.46** | **57.8%** |

Fonte: Relatórios e contas da AdM, 2023.

A AdM já reestruturou diversas vezes parte da sua dívida, evidenciando a sua incapacidade em honrar os compromissos financeiros assumidos, como também as limitações que enfrenta no acesso ao financiamento em mercado sem o respaldo do Estado.

No que se refere à rentabilidade da empresa, os rácios ROA[8] (Return on Assets) e ROE[9] (Return on Equity) revelam que a AdM apresentou uma performance consistentemente negativa ao longo do período analisado. A empresa registou resultados líquidos sistematicamente deficitários e, mesmo com uma ligeira melhoria em 2023, os indicadores de rentabilidade permaneceram muito aquém dos níveis desejáveis. A rentabilidade operacional teve uma recuperação marginal a partir de 2021, impulsionada pelo aumento gradual da movimentação de passageiros e carga, mas esse avanço foi insuficiente para reverter o cenário de insustentabilidade financeira.

Em síntese, os dados financeiros de 2018 a 2023 revelam que a AdM enfrenta défices estruturais graves e persistentes. Apesar de uma recuperação tímida a partir de 2021, a empresa permanece tecnicamente falida, operando com baixa liquidez, fraca rentabilidade e elevada dependência a capitais de terceiros.

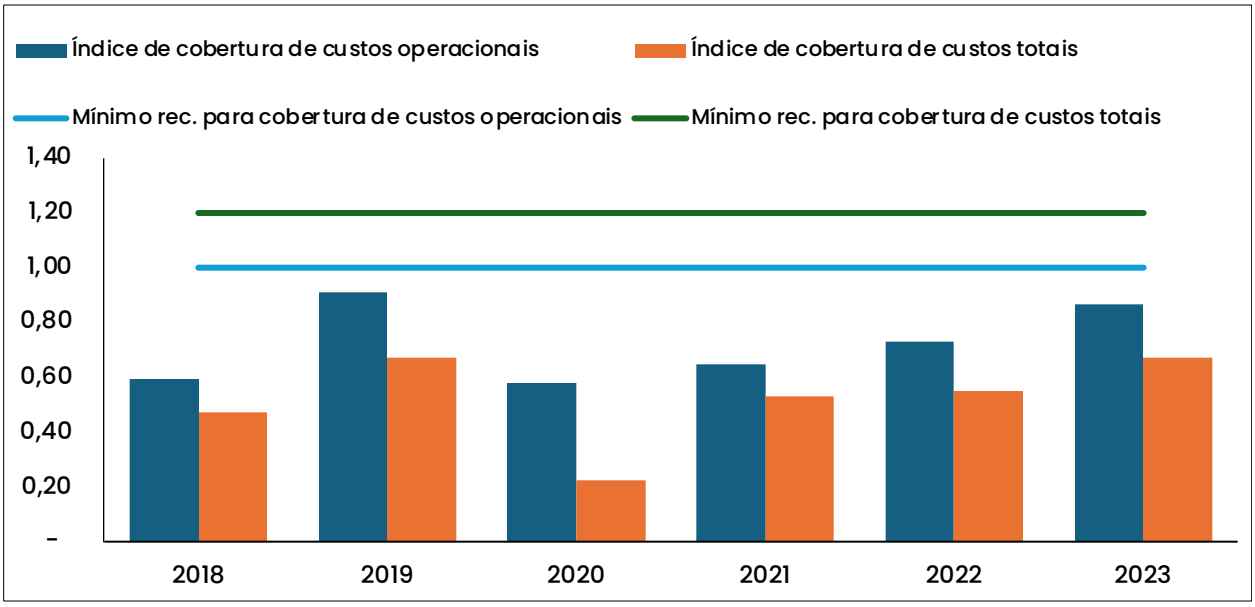
A análise dos índices de cobertura de custos operacionais e totais permite avaliar a sustentabilidade financeira da empresa AdM. Esses indicadores mostram até que ponto a empresa consegue financiar as suas actividades com receitas próprias, sem depender de subsídios ou apoio Estatal. O índice de cobertura de custos operacionais, que mede a capacidade da empresa em cobrir despesas correntes (como salários, manutenção e fornecedores). O valor de referência é de100%. No entanto, entre 2018 e 2023, a AdM ficou sempre abaixo desse patamar. Em 2023, o índice foi de 87%, revelando uma ligeira melhoria em

7 A Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) e Banco Europeu de Investimentos (BEI) representam 65% e 35% do valor.
8 Retorno sobre os activos - mede a capacidade da empresa de gerar lucro a partir do total dos seus activos.
9 Retono sobre os capitais próprios - mede o retorno obtido pelos accionistas/sócios ou Estado sobre os seus investimentos na empresa.

relação aos anos anteriores, mas ainda com défice de 13%. O pior resultado foi em 2020, onde o índice foi de apenas 58%, reflectindo os efeitos da pandemia da *Covid-19*. Mesmo com a recuperação parcial em 2022 e 2023, a empresa permanece operacionalmente deficitária, dependendo de fontes externas para manter-se em funcionamento.

O índice de cobertura de custos totais — que inclui encargos financeiros como juros e amortizações — revela uma situação ainda mais crítica. O valor ideal situa-se acima de 120%, garantindo uma margem para imprevistos e investimentos. Em 2023, a AdM atingiu apenas 67% e, em 2020, chegou ao mínimo de 22%. Estes números indicam que um terço (ou mais) das despesas totais não são cobertas por receitas próprias, o que compromete a sustentabilidade e aumenta a dependência de recursos públicos.

**Gráfico 12:** Evolução do índice de cobertura de custos operacionais e custos totais, 2018 a 2023




Fonte: Relatórios e contas da AdM, 2018-2023.

Essa fragilidade estrutural afecta a capacidade da empresa para atrair investimento privado e de prestar serviços de forma contínua e eficiente.

Em suma, a empresa apresenta défices financeiros recorrentes. Embora tenha havido algum progresso após 2021, os níveis actuais continuam distantes da sustentabilidade. Estes resultados, chamam à necessidade de reformas urgentes para a melhoria na geração de receitas e para a redução da dependência de terceiros, incluindo do Estado.

# 3. IMPACTO DA CRISE DAS LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE NA SUSTENTABILIDADE DOS AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE

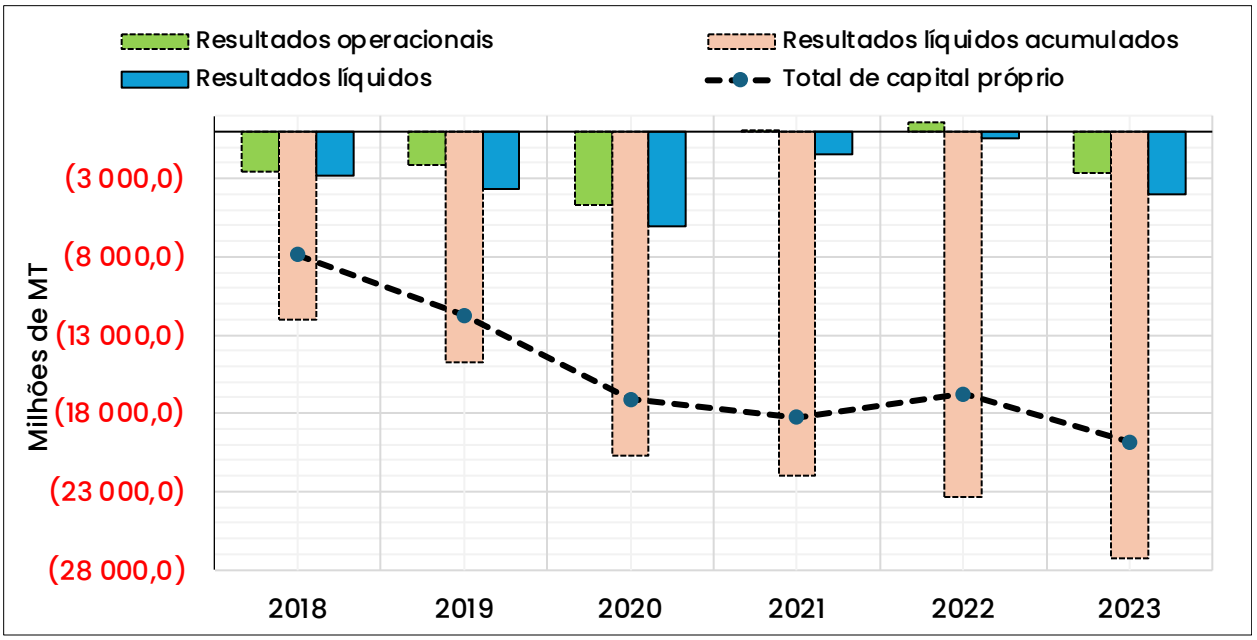
A forte dependência da AdM em relação à LAM torna a gestão aeroportuária particularmente vulnerável. Qualquer redução no número de voos ou agravamento da situação financeira da companhia aérea compromete significativamente a capacidade da AdM para gerar receitas suficientes que lhe permitam cobrir os custos operacionais e honrar as suas obrigações financeiras, mesmo que mantenha uma gestão interna eficiente.

A redução das receitas da AdM, decorrente da incapacidade da LAM em honrar os seus compromissos financeiros, aumenta a probabilidade de intervenção estatal para assegurar a sustentabilidade da empresa aeroportuária. Esta situação, por sua vez, agrava o risco fiscal e compromete a sustentabilidade da Dívida Pública, face à possibilidade de materialização dos passivos contingentes, nomeadamente das Garantias Soberanas e Cartas Confortos emitidas pelo Estado a favor da AdM.

**O Relatório e Contas de 2023 da LAM evidencia de forma clara a situação angustiante em que a empresa se encontra. Em 2023, a companhia aérea registou capitais próprios negativos no montante de 19,8 mil milhões de MT, o que reflecte uma grave fragilidade estrutural.**

No mesmo exercício, os resultados líquidos da empresa revelaram um prejuízo de 3,9 mil milhões de MT. Em termos acumulados, os prejuízos líquidos ultrapassaram os 27,2 mil milhões de MT. Relativamente aos resultados operacionais — que reflectem o desempenho das actividades principais da empresa, excluindo encargos financeiros e impostos — estes foram igualmente negativos, fixando-se em 2,6 mil milhões de MT. Estes indicadores demonstram, de forma inequívoca, que a companhia de bandeira não possui capacidade para gerar valor sequer nas suas operações nucleares, o que evidencia uma situação de inviabilidade económica estrutural da empresa.

**Gráfico 13:** Evolução dos resultados líquidos da LAM,2018-2023




Fonte: Relatórios e contas da LAM, 2018 a 2023.

No que respeita à liquidez, a LAM apresenta um índice corrente de apenas 0,06, o que evidencia a sua incapacidade para satisfazer as obrigações de curto prazo.

**Ainda mais preocupante é o facto de a companhia apresentar um nível de endividamento que corresponde ao dobro do valor dos seus activos. A título de exemplo, em 2023, o total da dívida ascendia a 6,7 mil milhões de MT, enquanto o valor dos activos se situava em apenas 3,3 mil milhões de MT.** Esta configuração revela uma estrutura financeira profundamente desequilibrada e insustentável, conforme ilustrado no gráfico 11.

**Gráfico 11:** Evolução dos empréstimos obtivos vs. total de activos da LAM, 2018-2023 (em milhões de MT)

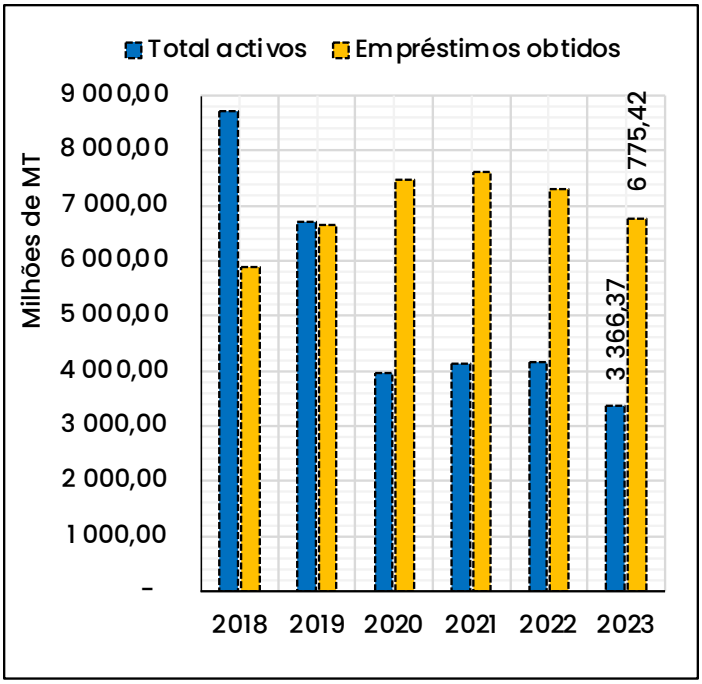
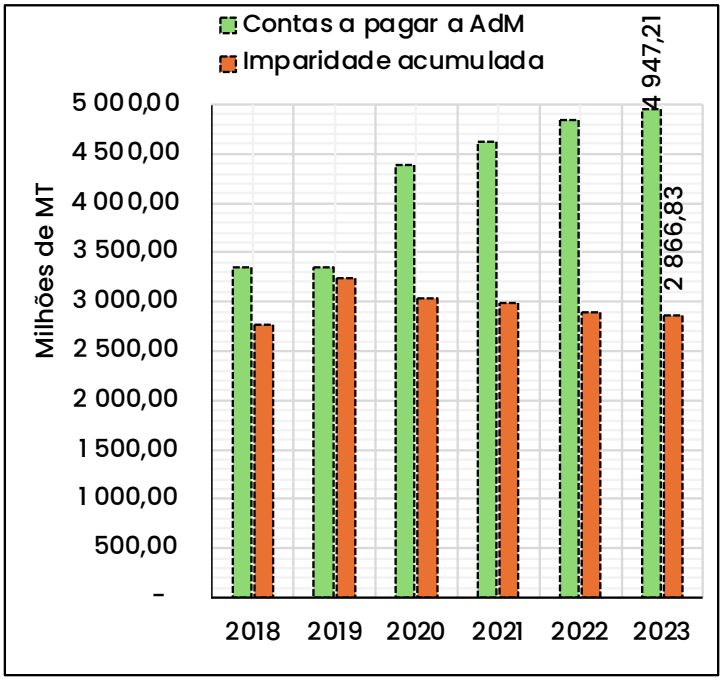



**Gráfico 12:** Evolução do saldo de Contas a Pagar à AdM e das Imparidades registadas pela AdM em resultado das obrigações da LAM, 2018–2023 (em milhões de MT)




Fonte: Relatórios e contas da LAM e AdM, 2018-2023.

O gráfico 12 evidencia o nível extremamente elevado de incumprimento da LAM face às suas obrigações para com a AdM. Mais de metade desses compromissos foram já registados como imparidades, em virtude dos persistentes atrasos no pagamento pelos serviços aeronáuticos prestados. Os atrasos são a expressão directa da situação financeira angustiante em que a transportadora aérea nacional se encontra e têm contribuído, de forma significativa, para o agravamento do risco de crédito da AdM, cuja maior fonte de receitas provém precisamente da LAM.

A estreita dependência da AdM relativamente a um cliente em colapso, a LAM, não só compromete a sustentabilidade da empresa, como também acentua a exposição do Estado moçambicano aos passivos contingentes, decorrentes das garantias soberanas prestadas à AdM. Neste cenário, a menos que os novos accionistas da LAM — nomeadamente a Hidroeléctrica de Cahora Bassa (HCB), os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e a Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE) — assumam de forma efectiva a responsabilidade pelas dívidas acumuladas e contas em atraso, a situação financeira já debilitada da AdM, actualmente em estado de falência técnica, poderá deteriorar-se ainda mais.

**Neste contexto, a abertura do espaço aéreo moçambicano a novos operadores poderá configurar-se numa alternativa estratégica necessária visando aliviar a pressão operacional e financeira sobre a AdM. Tal medida permitiria diversificar as fontes de receita da empresa e reduzir significativamente a sua dependência de um único cliente, cuja situação compromete a estabilidade do sector**.

Para além disso, é fundamental compreender que a crise da LAM não deve ser analisada isoladamente mas sim no quadro mais amplo do Sector Empresarial do Estado (SEE), tendo em conta as fortes interligações entre as várias empresas do Estado. Um exemplo claro é o da Petromoc que, juntamente com a AdM, representa aproximadamente 92% do total das contas a pagar pela LAM, com participações respectivas de 57% e 35%. Deste modo, uma eventual insolvência da transportadora aérea poderá desencadear efeitos em cadeia afectando gravemente a posição financeira da Petromoc. E, esta, por sua vez, outras entidades públicas com as quais mantém relações comerciais e financeiras, gerando assim um efeito dominó com implicações sistémicas para a estabilidade do conjunto do SEE e, em última instância, para as Finanças Públicas.

# 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A situação de profunda insustentabilidade financeira da LAM constitui um sério factor de risco para a sobrevivência da empresa Aeroportos de Moçambique (AdM) dada a sua elevada dependência em relação à transportadora aérea nacional. A LAM, além de representar a principal fonte de receitas da AdM, acumula elevados níveis de dívida e tem demonstrado uma incapacidade persistente para honrar os compromissos assumidos. Esta dependência assimétrica coloca em causa não só a estabilidade financeira da AdM como também expõe o Estado a riscos fiscais acrescidos, sobretudo no que respeita à materialização de passivos contingentes associados às garantias soberanas.

Neste contexto, a diversificação das fontes de receita aeronáuticas, actualmente excessivamente concentradas na LAM, constitui um imperativo estratégico para reduzir o nível de exposição da AdM a choques operacionais e financeiros da LAM. A dependência de um único cliente compromete não só a estabilidade das receitas da AdM como também agrava o risco sistémico da empresa.

A melhoria da previsibilidade das receitas da AdM requer a abertura do espaço aéreo nacional a novas companhias aéreas, tanto nacionais como estrangeiras. Esta abertura deve assentar numa revisão criteriosa das políticas de concessão de licenças, na introdução de incentivos tarifários adequados e na celebração de acordos bilaterais que favoreçam a concorrência e o aumento do tráfego. A implementação destas propostas representa uma oportunidade concreta para quebrar o ciclo vicioso de défices operacionais e dependência crónica do financiamento Estatal.

Na ausência destas reformas, a AdM continuará a representar um elevado risco fiscal para o Estado, restringindo o espaço fiscal disponível para que o Estado possa canalizar recursos a sectores sociais prioritários, nomeadamente a educação, a saúde, o abastecimento de água e saneamento, bem como às infra-estruturas básicas essenciais ao desenvolvimento.

# 5. Documentos consultados


Aeroportos de Moçambique. (2018). *Relatório e contas 2018*. Aeroportos de Moçambique, E.P.

Aeroportos de Moçambique. (2019). *Relatório e contas 2019*. Aeroportos de Moçambique, E.P.

Aeroportos de Moçambique. (2020). *Relatório e contas 2020*. Aeroportos de Moçambique, E.P.

Aeroportos de Moçambique. (2021). *Relatório e contas 2021*. Aeroportos de Moçambique, E.P.

Aeroportos de Moçambique. (2022). *Relatório e contas 2022*. Aeroportos de Moçambique, E.P.

Aeroportos de Moçambique. (2023). *Relatório e contas 2023*. Aeroportos de Moçambique, E.P.

Linhas Aéreas de Moçambique. (2018). *Relatório e contas 2018*. Linhas Aéreas de Moçambique, S.A.

Linhas Aéreas de Moçambique. (2019). *Relatório e contas 2019*. Linhas Aéreas de Moçambique, S.A.

Linhas Aéreas de Moçambique. (2020). *Relatório e contas 2020*. Linhas Aéreas de Moçambique, S.A.

Linhas Aéreas de Moçambique. (2021). *Relatório e contas 2021*. Linhas Aéreas de Moçambique, S.A.

Linhas Aéreas de Moçambique. (2022). *Relatório e contas 2022*. Linhas Aéreas de Moçambique, S.A.

Linhas Aéreas de Moçambique. (2023). *Relatório e contas 2023*. Linhas Aéreas de Moçambique, S.A.

Massingue, R. (2024), *Aeroporto de Chongoene Um "elefante branco" chamado Filipe Jacinto Nyusi. CIP - Centro de Integridade Pública*. Disponível <https://www.cipmoz.org/pt/2024/06/12/aeroporto-de-chongoene-um-elefante-branco-chamado-filipe-jacinto-nyusi/>

CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA
Anticorrupção - Transparência - Integridade

Parceiros:

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Embaixada da Suíça em Moçambique

Norwegian Embassy

Suécia
Sverige

Reino dos Países Baixos

IGUAL
PROGRAMA DIREITOS E DEMOCRACIA

CESC
CENTRO DE APRENDIZAGEM E CAPACITAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL

UKaid
from the British people

TRANSPARENCY INTERNATIONAL
the global coalition against corruption


## INFORMAÇÃO EDITORIAL

**Director:** Edson Cortez

**Autor:** Gift Essinalo

**Revisão de Pares:** Teresa Boene e Rui Mate

**Revisão Linguística:** Samuel Monjane

**Propriedade:** Centro de Integridade Pública



Rua Fernão Melo e Castro,
Bairro da Sommerschield, nº 124
Tel: (+258) 21 499916 | Fax: (+258) 21 499917
Cel: (+258) 82 3016391
@CIP.Mozambique @CIPMoz
www.cipmoz.org | Maputo - Moçambique