



AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.

2020

**RELATÓRIO
& CONTAS**

2020

**Índice**

1.	MENSAGEM DA PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	1
2.	SUMÁRIO EXECUTIVO.....	6
4.	AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.....	10
4.	Aerportos de Moçambique, E.P.	11
4.1.	Atribuições	11
4.2.	Visão, Missão, Valores e Responsabilidade.....	11
4.3.	Estrutura Orgânica e Governação.....	12
5.1.	Contexto Económico Internacional	16
5.2.	Contexto Económico Nacional.....	21
5.3.	Contexto Económico e Financeiro da ADM, E.P.....	26
6.	Síntese de Actividade	30
6.1.	Enquadramento	30
6.2.	Receitas.....	31
6.2.1.	Receitas Aeronáuticas	31
6.2.2.	Receitas não Aeronáuticas.....	33
6.3.	Principais Acontecimentos do Ano	34
6.4.	Indicadores de Actividade	36
7.	GESTÃO COMERCIAL.....	43
7.1.	Aterragem.....	43
7.2.	Passageiros	43
7.3.	Serviço de Navegação Aérea.....	43
7.4.	Segurança Aeroportuária	43
7.5.	Carga.....	43
7.6.	Ocupação e Implantação.....	43





7.7. Taxas de Estacionamento de Viaturas	43
7.8. Taxas de Publicidade	43
7. Gestão Comercial	44
7.1. Aterragem	44
7.2. Passageiros	45
7.3. Serviço de Navegação Aérea	45
7.4. Segurança Aeroportuária	46
7.5. Carga	47
7.6. Ocupação e Implantação	47
7.7. Taxas de Estacionamento de Viaturas	48
7.8. Taxas de Publicidade	49
8. Recursos Humanos	52
8.1. Evolução do Número de Colaboradores	52
8.2. Desenvolvimentos de Recursos Humanos	58
8.3. Formação	59
8.4. Acção Social	60
9. Segurança, Funcionalidade de Equipamentos e Manutenção de Infra-estruturas	62
9.1. Segurança - Security	62
9.1.1. Realizações das actividades planificadas na área de Segurança Aeroportuária	62
9.2. Segurança Operacional – Safety	63
9.3. Manutenção e Reparação de Infraestruturas Aeroportuárias	63
9.4. Gestão Operacional	66
9.5. Equipamentos e Sistemas Aeroportuários e de Navegação Aérea	69
9.6. Operacionalidade de Equipamentos e Sistemas	73
9.7. Desenvolvimento de Projectos	75





9.8. Tecnologias de Informação e sistemas de apoio a navegação.....	77
10. Actividades de Suporte ao Negócio	80
10.1. Comunicação e Imagem e Relação com o Cliente	80
10.2. Gestão de Qualidade.....	81
11. Responsabilidade Social.....	84
12. Análise Económica e Financeira	86
12.1. Análise dos Resultados e Rentabilidade	86
12.2. Posição Financeira.....	87
12.3. Estrutura Financeira	88
12.4. Liquidez e Solvabilidade.....	89
12.5. Execução Orçamental	89
Relatório do Auditor Independente	Erro! Marcador não definido.
Relatório do Auditor In	98
Relatório do Conselho Fiscal.....	99
Demonstração dos resultados	101
Demonstração de Alterações no Capital Próprio.....	102
14. Base de Apresentação.....	104
14.1. Principais Políticas Contabilísticas.....	105
14.2. Principais Julgamentos, Estimativas e Pressupostos Contabilísticos	121
14.3. Alterações de políticas contabilísticas, de estimativas e erros	123
15. Activos Tangíveis	123
16. Activos Intangíveis	126
17. Investimentos em Associadas.....	127
18. Activos por Impostos Diferidos.....	127
24. Reservas.....	133





25. Empréstimos Obtidos	133
25.1. Standard Bank	134
25.2. Banco Comercial e de Investimento	135
25.3. Moza Banco S.A.	136
25.4. Banco Nacional de Desenvolvimento Económico Brasil (BNDES)	136
25.5. Estado Moçambicano	138
25.6. Deutsche Bank S.A.E	139
26. Passivo por Imposto Diferido	140
27. Outros Passivos Financeiros	140
28. Outros Passivos Não Correntes	141
29. Fornecedores	143
30. Outros Passivos Correntes	143
31. Rédito	144
32. Gastos com o Pessoal	145
33. Fornecimento e Serviços de Terceiros	146
34. Depreciações e Amortizações	147
35. Outros Ganhos e Perdas Operacionais	148
36. Rendimentos e Gastos Financeiros	149
36.1. Rendimentos Financeiros	149
36.2. Gastos Financeiros	150
37. Imposto Sobre o Rendimento	150
38. Provisões	151
39. Partes Relacionadas	152
39.1. Relação das Partes Relacionadas	152
39.2. Pessoal chave da gestão	152





39.3. Benefícios do pessoal chave da gestão	152
40. Gestão de Risco, Objectivos e Políticas	153
40.1. Risco de Mercado	153
40.1.1 Risco de taxa de juro	153
40.1.2 Risco de taxa de câmbio	154
40.2. Risco de Crédito	155
40.3. Risco de Liquidez	155
40.4. Gestão de Risco de Capital.....	156
41. Continuidade.....	156
43. Passivo contingente	158
44. Eventos subsequentes	158





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE E.P.



**1. MENSAGEM DA PRESIDENTE DO CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO**

MENSAGEM DA PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



O ano de 2025 foi bastante desafiador para o sector de aviação. Ainda assim, o volume de negócios alcançou 2.859.203.914 Meticais, ficando 23% abaixo do plano, 5% inferior ao registado em 2024 e representando uma redução de 9% em relação aos níveis anteriores à pandemia da COVID-19. Por sua vez, o tráfego aéreo diminuiu cerca de 9,3%, enquanto o movimento de aeronaves registou uma queda de 10,9% face a 2024.





Acções de Destaque



Temos a destacar as seguintes acções:

- Eleição dos novos Administradores;
- Retoma da cobrança do Parque Auto do Aeroporto Internacional de Maputo;
- Gestão do Aeroporto de Mueda à partir de Janeiro de 2025;
- Remodelação da Sala VIP do Aeroporto Internacional da Beira;
- Início da reabilitação do Aeroporto Internacional da Beira;
- Entrega de simuladores de voos do projecto JICA;
- Saneamento da dívida da LAM, SA.

Produção



Durante o período de Janeiro a Dezembro de 2025, a Empresa Aeroportos de Moçambique, E. P., registou:

- Um movimento global de passageiros de 1.863.772, correspondente a uma execução do plano em 75%. Este resultado traduz uma redução de 11.4% face a 2024.
- Realização de 54.495 voos, o que representa 81,04% de cumprimento do plano e uma diminuição de 10,93% em comparação com 2024. Ainda assim, os números permanecem 18,26% abaixo dos registados em 2019;
- O volume de carga manuseada totalizou 7.842 toneladas de carga, equivalente a 64,80% do previsto. Em 2025, verificou-se uma queda de 28,44% face a 2024 e 55,91% em relação a 2019;
- O movimento de correio atingiu 275 toneladas, correspondente a 53,50% do plano. Observou-se uma redução de 43,53% comparativamente ao mesmo período do ano anterior e 48,69% em relação a 2019;





- O espaço aéreo nacional foi sobrevoado por 32.901 aeronaves, superando ligeiramente o previsto, com um grau de execução de 100,34%. Em 2025, registou-se um aumento de 10,64% no número de sobrevoos em comparação com 2024 e de 2,38% em relação a 2019.

Desempenho Financeiro



As demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de É da opinião do Conselho de Administração que as informações constantes deste relatório reflectem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa e dão uma visão geral balanceada e ajustada à realidade, das suas políticas, organização, práticas e resultados operacionais nos domínios de sustentabilidade entendidos como mais relevantes, em conformidade com as normas e directrizes de referência adoptadas.

O volume de negócios da empresa registou um decréscimo de 5%, quando comparado com o período homólogo do ano anterior, ainda assim estes números representam 9% abaixo dos valores alcançados antes da pandemia (2019). Por outro lado, os outros custos operacionais da empresa atingiram 367.425.274MT, contra 201.551.934MT do ano transacto, influenciados pelo pagamento do Imposto Predial Autárquico e acções de Responsabilidade Social. Os resultados operacionais do período registaram uma melhoria significativa resultante das Reversões de Perda por Imparidade por conta do movimento de saneamento da dívida da LAM, alcançando os 1.192.013.259MT positivos, contra os 583.041.573MT negativos registados no mesmo período de 2024.

Para a verificação da informação de sustentabilidade deste relatório a ADM, E.P. contou com a verificação externa independente da Deloitte – Sociedade de Auditores e Contabilistas Certificados, Limitada.

Os custos operacionais não cruzam com os apresentados nas demonstrações financeiras.





Agradecimentos



Como qualquer empreendimento depende de uma equipe alargada, o contributo de todo o corpo directivo, assim como o empenho do nosso maior activo, os nossos profissionais, distribuídos por todo o país, com a sua vasta experiência, foi fundamental, pelo que deixo o meu devido reconhecimento.

Uma última palavra, para agradecer a confiança dos nossos clientes, parceiros, fornecedores e restantes

Somos profundamente gratos a todos, sem excepção.

stakeholders, que nos permitem almejar novos horizontes no futuro, assim como o reconhecimento do accionista que pela sua firme coesão contribuiu sempre para a concretização, com sucesso, do percurso impar de uma ADM, E.P. a que todos nos devemos orgulhar de pertencer.

Prof. Dra. Amélia Muendane

A Presidente do Conselho de Administração





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO



2. Sumário Executivo

Descrição	Unidade	2025	2024	2019	MT		
					Δ2025-2024 Unidades	Δ2025/2024 %	Δ2025/2019 %
1. Tráfego							
1.1. Passageiros	Unid.	1,863,772	2,055,435	2,174,691	(191663.0)	(9.3)	(14.3)
1.2. Aeronaves	Unid.	54,495	61,182	66,655	(6687.0)	(10.9)	(18.2)
1.3. Carga	Ton.	7,842	10,958	16,877	(3116.0)	(28.4)	(53.5)
1.4. Correio	Ton.	275	487	537	(212.1)	(43.5)	(48.8)
1.5. Sobrevoos em Rota	Unid.	32,901	29,738	31,718	3,163	10.6	3.7
2. Recursos Humanos							
2.1. Total de Trabalhadores	Unid.	843	830	808	13	1.6	4.3
2.2. Passageiro/Trabalhador	Unid.	2,211	2,476	2,691	(265.5)	-10.7	(17.8)
2.3. Produtividade do Trabalho	MT	3,391,701	3,634,100	3,904,653	(242399.4)	-6.7	(13.1)
3. Gestão Comercial							
3.1. Vendas Globais	MT	2,859,203,914	3,016,303,274	3,154,959,505	(157,099,359)	(5.2)	(9.4)
3.2. Vendas Aeronáuticas	MT	2,569,208,592	2,752,751,179	2,854,619,821	(183,542,587)	(6.7)	(10.0)
3.3. Vendas Não-Aeronáuticas	MT	289,995,323	263,552,095	300,339,684	26,443,228	10.0	(3.4)
3.4. Vendas Globais/Passageiros	MT	1,534	1,467	1,451	67	4.5	5.7
4. Gestão Financeira							
4.1. Rendimentos e Ganhos	MT	5,847,474,212	3,502,092,872	4,126,206,775	2,345,381,340	67.0	41.7
4.2. Gastos e Perdas	MT	5,453,221,932	4,859,555,724	5,735,516,663	593,666,208	12.2	(4.9)
4.3. Gastos com o Pessoal	MT	1,522,272,300	1,371,104,726	793,659,257	151,167,574	11.0	91.8
4.4. Imparidades do Exercício	MT	224,489,404	12,488,715	469,774,095	212,000,689	1,697.5	(52.2)
4.5. Amortizações do Exercício	MT	1,876,515,352	1,843,364,990	2,450,836,679	33,150,362	1.8	(23.4)
5. Resultados							
5.1. Ebitda	MT	3,068,528,611	1,260,323,418	2,142,470,298	1,808,205,193.07	143.5	43.2
5.2. Resultados Operacionais	MT	1,192,013,258.74	(583,041,573)	(308,366,381)	1,775,054,831.35	(304.4)	(486.6)
5.3. Resultados Financeiros	MT	(797,760,979)	(774,421,280)	(1,290,361,403)	(23,339,699)	3.0	(38.2)
5.4. Resultados Líquidos do Exercício	MT	637,041,203.39	(1,531,347,054)	(740,559,385)	2,168,388,257.08	(141.6)	(186.0)
6. Indicadores							
6.1. Liquidez Geral		0.28	0.47	0.44	(0.18)	(38.74)	(35.25)
6.2. Liquidez Imediata		0.01	0.01	0.05	(0.00)	(22.11)	(77.1)
6.3. Solvabilidade		(0.03)	(0.08)	0.49	0.05	(65.00)	(105.5)
6.4. Autonomia Financeira		(0.03)	(0.08)	0.33	0.06	(66.80)	(108.4)
6.5. Rendibilidade das Vendas		0.42	(0.19)	67.66	0.61	(315.68)	(99.4)





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.



3. CORPOS DIRECTIVOS

Membros do Conselho de Administração



Prof. Dra Amélia Muendane

Presidente do Conselho de Administração
dos Aeroportos de Mocambique E.P.



Dr. Fonseca da Fonseca

Administrador do Pelouro
de Operações.



Eng. Acácio Tuêndue

Administrador do Pelouro de
Engenharia e Infraestrutura.



Eng. Clotilde Soiane

Administradora do Pelouro
Comercial e Marketing.



Dr. Saide Junior

Administrador do Pelouro
Administrativo e Financeiro.

Membros do Conselho Fiscal



Dr. Gustavo Siteo

Vogal



Dr. Salvador Fumo

Presidente



Dra. Telma Comé

Vogal



AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.



4. AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.

4.1 . Marcos Históricos

4.2 . Visão, Missão, Valores e Responsabilidade

4.3 . Estrutura Orgânica e Governação



4. Aeroportos de Moçambique, E.P.

4.1. Atribuições

A Empresa Aeroportos de Moçambique é uma empresa de âmbito nacional, criada através do Decreto 10/80 de 1 de Novembro como Empresa Estatal e, transformada em Empresa Pública pela Lei n° 3/98, no culminar de um processo de reestruturação das actividades de aviação Civil no país, com a finalidade de integrar as actividades de exploração de infra-estruturas aeroportuárias até então acometidas aos Serviços de Aeronáutica Civil.

São atribuições da **EMPRESA AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P. (ADM)** as seguintes:

- Assegurar a partida e chegada de aeronaves;
- Dirigir e controlar o tráfego aéreo;
- Criar condições para o embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga e correio;
- Planificar, executar e explorar a rede de infra-estruturas e assegurar a sua manutenção;
- Promover a captação de receitas em fontes internas e externas a serem aplicadas na gestão, operação, manutenção, exploração, expansão e modernização das infra-estruturas.

No âmbito de exploração de infra-estruturas aeroportuárias, Aeroportos de Moçambique, E.P. tem sob sua gestão três Aeroportos Internacionais (Maputo, Beira, e Nacala), seis Aeroportos Principais ou Pontos de Entrada Regional (Nampula, Pemba, Tete, Quelimane, Vilankulo e Filipe Jacinto Nyusi) e três Aeródromos Secundários ou Pontos de entrada (Inhambane, Chimoio e Lichinga) e oito pequenos aeródromos (Angoche, Bilene, Inhaca, Lumbo, Mocímboa da Praia, Ponta de Ouro, Úlongué e Songo).

4.2. Visão, Missão, Valores e Responsabilidade

Visão

Garantir uma gestão eficiente e eficaz dos aeroportos e serviços de navegação aérea e ser uma Empresa de referência a nível interno, regional e africano.

Missão

Prestar serviços aeroportuários e de apoio à navegação aérea, garantindo níveis de segurança e de qualidade para a satisfação das necessidades dos



**Valores**

Seriedade, credibilidade, responsabilidade, Rigor e Procura de excelência.

Responsabilidade Social

Planeamento, construção, manutenção e operação dos 20 aeroportos/aeródromos de rede civil sob sua gestão.

4.3. Estrutura Orgânica e Governação

A ADM, E.P. rege-se pela lei do Sector Empresarial do Estado, estatutos, disposições legais e regulamentares, que especialmente lhe forem aplicáveis como Empresa prestadora de serviços públicos e é tutelada pelos Ministérios de Transportes e Comunicações (Tutela Sectorial) e o pelo IGEPE (Tutela Financeira).

A estrutura orgânica da ADM, E.P. é constituída pela Assembleia Geral, Conselho de Administração (CA), Pelouros, Direcções, Gabinetes, Unidades de Produção (Aeroportos e Aeródromos) e os Serviços, conforme o organigrama a seguir. Os Gabinetes são órgãos de Assessoria do CA e dos Pelouros e não estão subdivididos em serviços.

As Direcções estão estruturadas por áreas funcionais e todas estão enquadradas em pelouros dirigidos por um Administrador Executivo. As Unidades de Produção (UP's) interagem no seu dia-a-dia com todas as direcções da Sede, e têm o estatuto de Direcção e prestam contas ao CA.





DCOM-Direcção Comercial; **DMADE**-Direcção de Marketing e Diplomacia Económica; **GAC**-Gabinete de Aquisições e Contratações.

DMEM-Direcção de Manutenção Eléctrica e Mecânica; **DMI**-Direcção de Manutenção de Infra-estruturas; **DEPE**-Direcção de Estudos e Projectos de Engenharia; **GQUAL**-Gabinete de Qualidade.

DFIN-Direcção Financeira; **DREH**-Direcção de Recursos Humanos; **GPAT**-Gabinete de Património; **DTIC**-Direcção de Tecnologias de Informação e Comunicação.

I - ARPs-Aeroportos Internacionais; II - ARDs - Aeródromos Pontos de entrada; III – ARDs - Aeródromos que se subordinam aos Aeroportos.

ARPs-Aeroportos; ARDs-Aeródromos; MA-Maputo; BR-Beira; NP-Nampula; NC-Nacala; PB-Pemba; TT-Tete; QL-Quelimane; VL-Vilankulo; LC-Lichinga; IN-Inhambane; CH-Chimoio; FJN-Filipe Jacinto Nyusi; MP- Mocímboa da Praia.





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.

TRIPULAÇÃO / PESSOAL
Crew / Staff



5. ENQUADRAMENTO ECONÓMICO E FINANCEIRO

5.1. Contexto Económico Internacional

5.2. Contexto Económico Nacional

5.3. Contexto Económico e Financeiro da ADM, E.P.



5. Enquadramento Económico e Financeiro

5.1. Contexto Económico Internacional

Dados do relatório do Fundo Monetário Internacional, publicado no *World Economic Outlook*, em Outubro de 2025, revelam que a previsão do desempenho da economia mundial em 2025 foi revista para um crescimento de cerca de 3,2%, mantendo-se estável em relação às expectativas projectadas anteriormente ao longo de 2025.

Uma ligeira desaceleração foi observada em economias avançadas onde houve um decréscimo de 1,8% em 2024 para 1,6% em 2025, foi compensada por uma estabilidade em economias de mercado emergentes e em desenvolvimento de 4,2% em 2024 para 4,2% em 2025.

O crescimento da economia mundial em 2025 manteve-se em 3,2%, expectativa anunciada no *World Economic Outlook* (WEO) de Abril de 2025 e desacelerou em 0,1 ponto percentual em relação a previsão do WEO de Outubro de 2024. O ritmo de expansão é baixo para os padrões históricos devido a factores de curto prazo, como custos de empréstimos ainda altos e a retirada do apoio fiscal, factores estruturais de longo prazo, incluindo o fraco crescimento da produtividade e a crescente fragmentação geoeconómica.

O FMI revela que nas economias avançadas o crescimento económico de 2025 foi de 1,6% contra 1,8% observado no exercício económico de 2024, representando uma desaceleração de 0,2 pontos percentuais. A Zona Euro apresenta um crescimento em 1,2%.

Nas economias emergentes e em desenvolvimento o crescimento económico foi de 4,2%, mantendo-se estável em relação ao desempenho registado em 2024. Segundo o FMI, o ritmo de expansão é baixo para os padrões históricos, devido a factores de curto prazo, como custos de empréstimos ainda altos e a retirada do apoio fiscal, factores estruturais de longo prazo, incluindo o fraco crescimento da produtividade e a crescente fragmentação geoeconómica.



**Quadro 1: Evolução Recente do Produto Interno Bruto Mundial**

Descrição	2025 (Planificado)	2024 (Realizado)	2023 (Realizado)	2022 (Realizado)
PIB MUNDIAL	3.2	3.3	3.3	3.5
Economias Avançadas	1.6	1.8	1.7	2.6
Estados Unidos da América	2.0	2.8	2.9	1.9
Zona Euro	1.2	0.9	0.4	3.4
Alemanha	0.2	-0.5	-0.3	1.8
França	0.7	1.1	1.1	2.5
Itália	0.5	0.7	0.7	3.7
Espanha	2.9	3.5	2.7	5.8
Japão	1.1	0.1	1.7	1.0
Reino Unido	1.3	1.1	0.3	4.3
Canadá	1.2	1.6	1.2	3.8
Economias Emergentes e em Desenvolvimento	4.2	4.3	4.4	4.1
Europa Emergente e em Desenvolvimento	1.8	3.5	3.3	1.2
Rússia	0.6	4.3	3.6	-1.2
Médio Oriente e Ásia Central	3.5	2.6	2.1	5.5
Arábia Saudita	4.0	2.0	-0.8	8.7
Sub-Saharan África	4.1	4.1	3.6	4.0
Nigéria	3.9	4.1	2.9	3.3
África do Sul	1.1	0.5	0.7	1.9
Ásia Emergente e em Desenvolvimento	5.3	5.3	5.7	4.5
China	4.8	5.0	5.2	3.0
Índia	6.6	6.5	8.2	7.2
América Latina e Caraíbas	2.4	2.4	2.2	4.2
Brasil	2.4	3.4	2.9	3.0

Fonte: IMF/World Economic, Outubro 2025

Taxa de Crescimento dos Países da SADC

Para os países da SADC, a informação disponível reporta ainda os dados divulgados pelo FMI em Outubro de 2025, que apontam um crescimento médio da região de 2,9% contra 2,6% registado em 2024. Na economia da África do Sul o crescimento foi de 1,1% contra 0,5% registado em 2024, representando uma variação positiva de 0,6 pontos percentuais. Destaca-se ainda, o abrandamento do crescimento económico da República Democrática do Congo de 6,5%, para uma projecção de 5,3% para o ano de 2025, representando uma variação em baixa de 1,2 pontos percentuais.



**Quadro 2: Taxa de Crescimento do Produto Interno Bruto nos Países da SADC (%)**

Descrição	2025 (Estimado)	2024 (Realizado)	2023 (Realizado)	2022 (Realizado)
África do Sul	1.1	0.5	0.7	1.9
Angola	2.1	4.4	1.0	3.0
Botswana	-0.9	-3.0	2.7	5.8
Eswatini	4.3	2.8	4.9	3.6
Lesotho	1.4	2.2	2.2	2.1
Madagascar	3.8	4.2	3.8	4.0
Malawi	2.4	1.8	1.5	0.8
Maurícias	3.2	4.9	7.0	8.7
Moçambique	2.1	2.1	5.4	4.2
Namíbia	3.6	3.7	4.2	4.6
República Democrática do Congo	5.3	6.5	8.4	8.9
Seychelles	3.9	2.9	3.2	8.9
Tanzania	6.0	5.5	5.1	4.7
Zambia	5.8	4.0	5.4	4.7
Zimbabwe	6.0	1.7	5.3	6.2
SADC	2,9	2,6	4.0	4.8

Fonte: IMF/World Economic, Janeiro 2025

No geral, os dados publicados no relatório do FMI, em Outubro de 2025, revelam que houve uma desaceleração dos níveis de inflação ao situar-se em 4,2% em 2025, contra 5,8% registados em 2024. Esta tendência reflecte também o comportamento do nível de inflação nas economias avançadas e emergentes e em desenvolvimento, conforme o quadro a seguir.

Quadro 3: Taxa de Inflação Média Mundial por Regiões (%)

Descrição	2025 (Planificado)	2024 (Realizado)	2023 (Realizado)	2022 (Realizado)
Mundo	4.2	5.8	6.7	8.9
Economias Avançadas	2.5	2.6	4.6	7.2
Estados Unidos da América	2.7	3.0	4.1	6.4
Zona Euro	2.1	2.4	5.4	9.2
Economias Emergentes e em Desenvolvimento	5.3	7.9	8.1	9.6
China	0.0	0.2	0.2	1.8
Índia	2.8	4.6	5.4	6.2
África Sub-Sahariana	13.1	20.3	17.6	16.2
África do Sul	3.4	4.4	5.9	6.9
Moçambique	4.1	3.7	7.1	11.1
Nigéria	23.0	31.4	24.7	21.3

Fonte: IMF/World Economic, Outubro 2025





Taxas de Inflação Média nos Países da SADC

Para o ano de 2025, estima-se que a taxa de inflação na região da SADC foi de 8,0% excluindo Zimbábwè, às projecções de Janeiro (9,1%), representando dessa forma um agravamento de 1,1 ponto percentual em relação ao registado no final do ano de 2024. Apesar da previsão de desaceleração na região, países como o Zimbabwé (89,0%), Malawi (28,2%), Angola (21,6%) e Zâmbia (15,0%) continuam a registar níveis elevados de inflação, o que pode comprometer o crescimento económico, a sustentabilidade fiscal e o custo de vida nas respectivas economias.

Quadro 4: Taxa de Inflação Média Mundial nos países da SADC (%)

Descrição	2025 (Planificado)	2024 (Realizado)	2023 (Realizado)	2022 (Realizado)
África do Sul	3.4	4.4	5.9	6.9
Angola	21.6	28.2	13.6	21.4
Botswana	3.4	2.8	5.1	12.2
Eswatini	3.5	4.0	4.9	4.8
Lesotho	4.5	5.2	6.3	8.3
Madagascar	8.4	7.6	9.9	8.2
Malawi	28.2	32.2	28.8	20.8
Maurícias	3.9	3.6	7.0	10.8
Moçambique	4.1	3.7	7.1	10.3
Namíbia	3.7	4.2	5.9	6.1
República Democrática do Congo	8.8	17.7	19.9	9.3
Seychelles	0.4	0.3	-1.0	2.6
Tanzania	3.3	3.1	3.8	4.4
Zambia	15.0	10.9	10.9	11.0
Zimbabwe	89.0	736.1	667.4	193.4
SADC	8.0	9.1	53.0	22.7

Fonte: IMF/World Economic, Outubro 2025

Informação do Plano Económico Social 2025

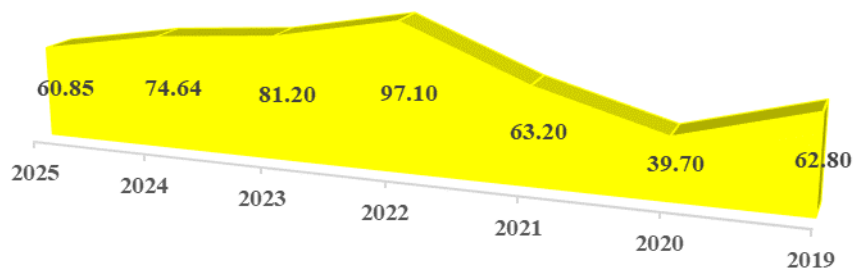
Preços Internacionais das Principais Mercadorias (Commodities)

Para os preços das principais mercadorias no mercado internacional no sector energético, dados publicados pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), até final de Dezembro de 2025, apontam que o Petróleo Bruto apresentou uma tendência de redução.





Gráfico 1: Evolução do Preço do Barril do Petróleo Bruto/Crude (USD/Barril)



Segundo o Banco Mundial, os preços do Gás Natural e o Carvão continuam a registar uma redução, reflectindo uma desaceleração da procura global e a substituição gradual dos combustíveis fósseis por fontes renováveis de energia ou vias ecologicamente viáveis nos grandes mercados como a China e USA. Os metais preciosos, com destaque para o ouro, mantêm a tendência de valorização, sustentada pela instabilidade geopolítica e pela procura por activos de refúgio.





5.2. Contexto Económico Nacional

Para a economia moçambicana, o PESOE 2025 projectou um crescimento de 2,9% em 2025, abaixo da média da região de 3,0%.

Segundo o balanço do PESOE, este cenário, foi fortemente influenciado pela combinação de choques internos, nomeadamente, o terrorismo que afecta alguns Distritos da Província de Cabo Delgado, os impactos da tensão pós-eleitoral sobre o sector produtivo e a ocorrência dos Ciclones Chido, Dekeledi e Jude, que provocaram danos em infraestruturas sociais e económicas na região norte do país.

Contudo, a implementação de políticas destinadas a estimular a produção agrícola, promover a industrialização e fortalecer o mercado interno desempenhou um papel relevante na melhoria das expectativas de normalização do tecido económico e social, promovendo uma estrutura económica mais resiliente e sustentável, capaz de reverter as perdas provocadas pela tensão pós-eleitoral e pelos eventos ciclónicos, bem como de sustentar o crescimento económico a médio prazo.

Crescimento Económico

O Plano Económico e Social de 2025 definiu como principais objectivos macroeconómicos os seguintes:

- Alcançar um crescimento do Produto Interno Bruto em 2,9%;
- Manter a taxa de inflação média anual em cerca de 7,0%;
- Alcançar o valor de USD 8.431,0 milhões, em exportações de bens; e
- Constituir Reservas Internacionais Líquidas no valor de USD 3.442,0 milhões, correspondente a 4,7 meses de cobertura das importações de bens e serviços não factoriais.

O crescimento da actividade económica prevista no PESOE 2025 é de 2,9%, sustentado pelo desempenho da indústria extractiva (5,4%), agricultura (3,0%), Electrecidade e gás (1,3%), construção (3,0%), Comércio (0,5%), transportes (2,6%), alojamento e restauração (1,5%), saúde (2,5%), pescas (2,1%), educação (3,5%), sector financeiro (3,0%) e actividades de informação e comunicações (2,6%).

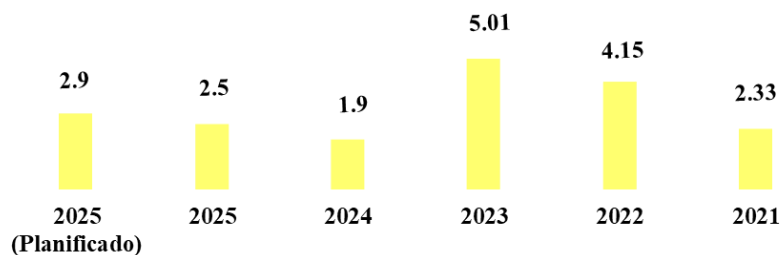
Em 2025 o crescimento do PIB foi de aproximadamente 2,5%, abaixo das previsões do governo que era de 2,9%, devido aos efeitos combinados de choques internos associados ao terrorismo que afecta alguns distritos da província de Cabo Delgado, os efeitos resultantes da tensão pós-eleitoral sobre o sector





produtivo e a ocorrência dos eventos climáticos extremos com destaque para os ciclones Chido, Dekeledi e Jude que afectam infraestruturas sociais e económicas na região norte do país.

Gráfico 2: Evolução da Taxa de Crescimento do PIB



Inflação

Dados divulgados pelo INE, indicam que em Dezembro de 2025, a inflação homóloga situou-se em 3,23% e a média de 12 meses foi de 4,37%. Estes níveis representam uma desaceleração face à inflação homóloga de 0,92 pontos percentuais e 0,07 pontos percentuais da inflação média de 12 meses quando comparado com igual período de 2024.

Gráfico 4: Evolução da Inflação Acumulada

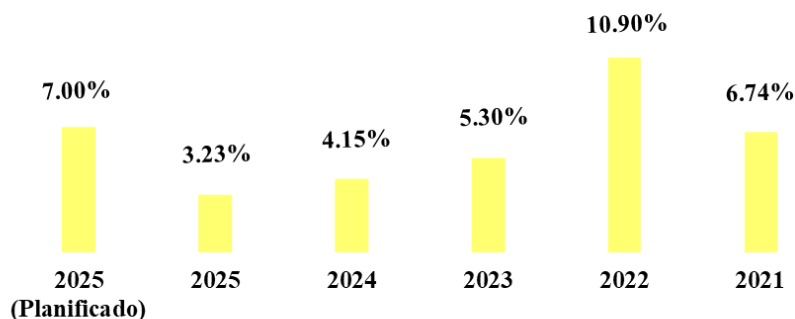
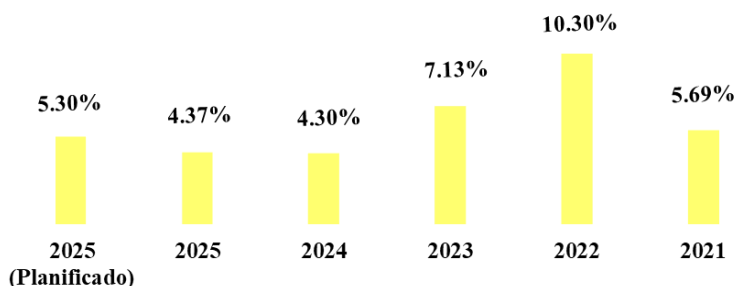




Gráfico 3: Evolução da Inflação Média Anual



Em 2025, a inflação média, segundo dados preliminares do INE situou-se em 4,37%, de uma previsão anual de 5,30% para o ano de 2025, contra 4,30% registada em igual período de 2024.

A desaceleração da inflação acumulada no período em referência deveu-se: (i) a implementação de uma política monetária restritiva do Banco de Moçambique, que contribuiu para a estabilidade cambial; (ii) o efeito relativamente moderado dos conflitos geopolíticos sobre as cadeias de abastecimento e os preços das mercadorias no mercado internacional; e (iii) o contexto de baixa inflação a nível global.

Sector Monetário e Cambial

O Comité de Política Monetária (CPMO) do Banco de Moçambique decidiu manter os coeficientes de Reservas Obrigatórias para os passivos em moeda nacional em 29.0%, e em moeda estrangeira em 29.5%, em termos cumulativos, visando absorver a liquidez excessiva no sistema bancário, com potencial de gerar uma pressão inflacionária. O CPMO reduziu a taxa de juro de política monetária, taxa MIMO de 9.75% para 9.50%, visando disponibilizar mais liquidez para apoiar a economia na reposição da capacidade produtiva e da oferta de bens e serviços.

Taxas de juro das Operações no Mercado Monetário Interbancário (MMI)

Relatórios do Comité da política Monetária do Banco central de Novembro de 2025, dão conta de que, as taxas de juro praticadas no MMI observaram uma redução, num contexto em que a taxa de juro de política monetária (a taxa MIMO) também reduziu de 9.75% para 9.50%. Efectivamente, a taxa de juro das operações de permutas





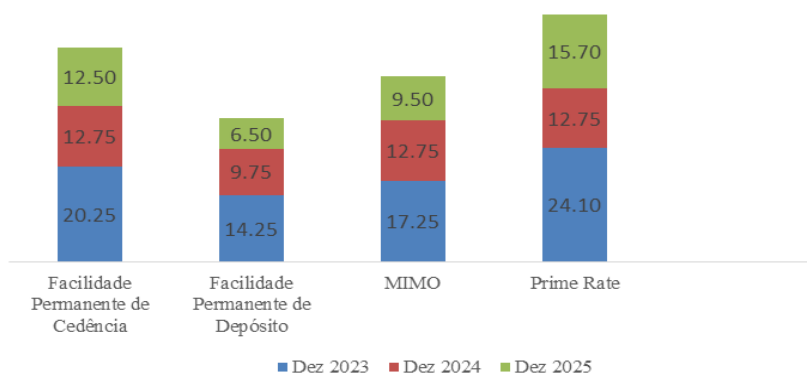
de liquidez entre os bancos comerciais para o prazo de 1 dia (*overnight*), registou uma alteração, para 9.50%, enquanto a das vendas de Bilhetes do Tesouro (BT) com acordo de recompra (*reverse repo*) de 7 dias, reduziu em 5 pb, tendo-se fixado em 9.50% no final de Dezembro de 2025.

Massa Monetária (M3)

Dados referentes a Dezembro de 2025 do Banco Central, indicam que o agregado mais amplo de moeda (M3)¹ aumentou, em termos acumulados, em 850.628 milhões de meticais. A componente de depósitos

totais aumentou em 51.100 milhões, perante uma diminuição das notas e moedas em circulação, em 762 milhões (1.1%). Em termos homólogos, o M3 expandiu em 92.406 milhões (12.6%).

Evolução das Taxas de Facilidades Permanente



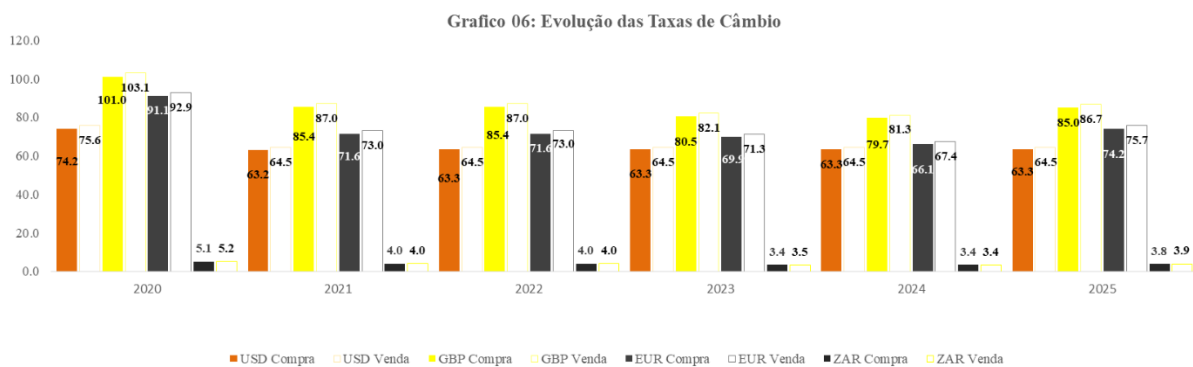
Taxas de Câmbio

Em 2025, segundo dados referentes a Novembro de 2025 do Banco Central, indicam que o Metical manteve-se estável face ao Dólar norte-americano. No que respeita as restantes moedas de referência, o Rand sul-africano apresentou flutuações moderadas face ao Metical ao longo do exercício. O Euro evidenciou alguma volatilidade e variações moderadas face ao Metical em diferentes momentos do ano. Importa referir que a estabilidade do Metical reflectiu essencialmente a adequada liquidez de divisas e as políticas do Banco de Moçambique, contribuindo pra a contenção das pressões inflacionárias importadas e para a previsibilidade macroeconómica em 2025.





O gráfico abaixo reporta os detalhes da evolução cambial de 2020 à 2025:



Fonte: BCI





5.3. Contexto Económico e Financeiro da ADM, E.P.

Os gráficos que a seguir se apresentam têm como escopo, oferecer de forma resumida um diagnóstico sobre a real situação económico-financeira da ADM, E.P.

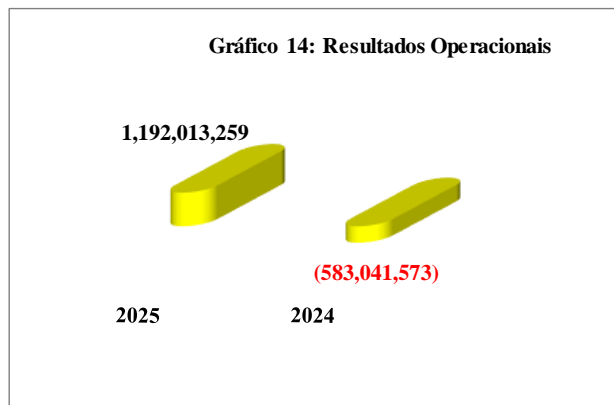
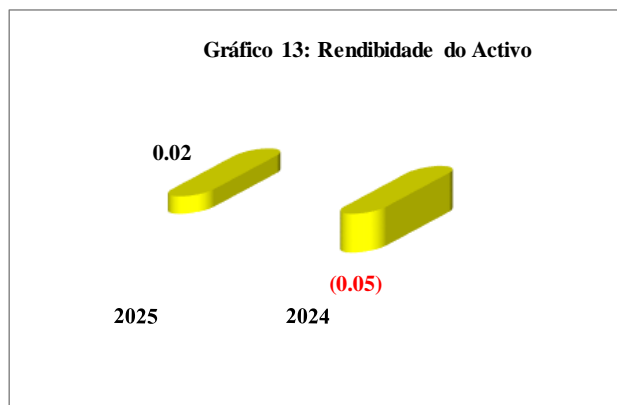
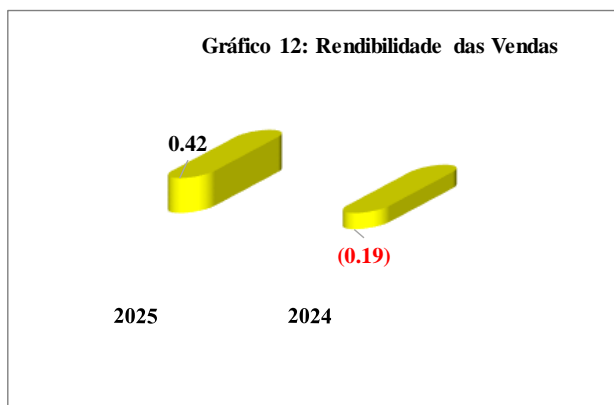
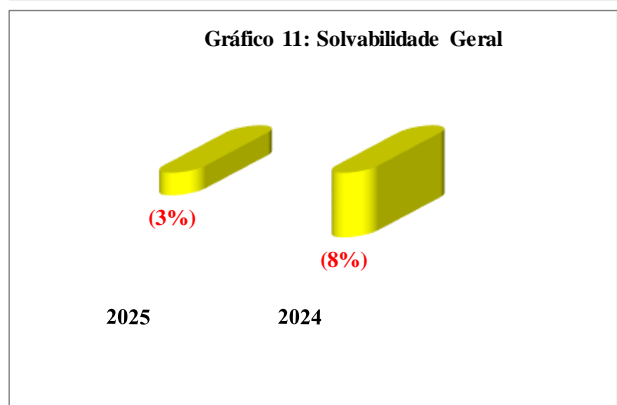
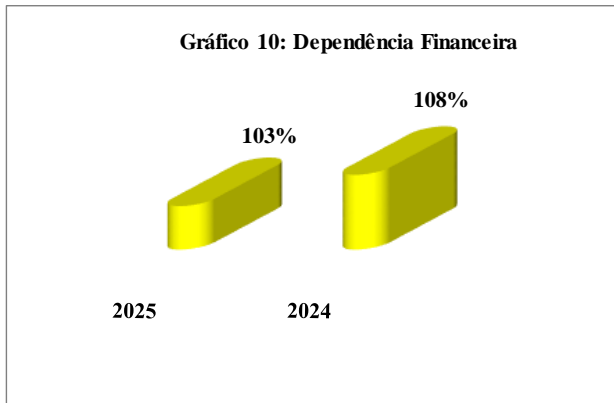
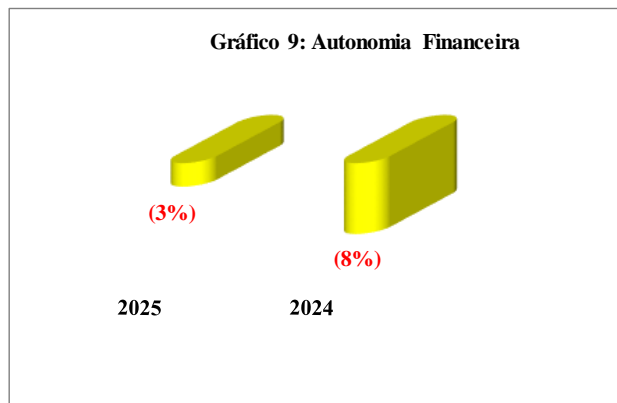
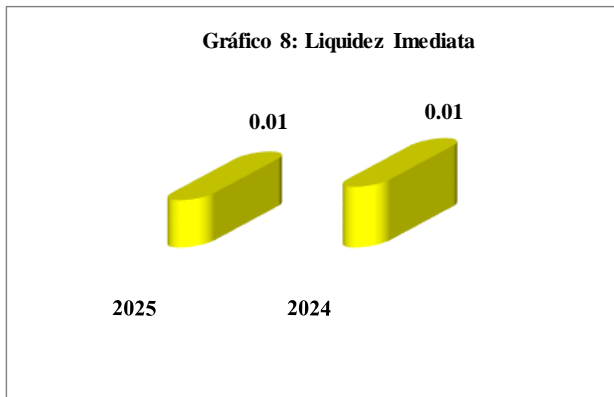
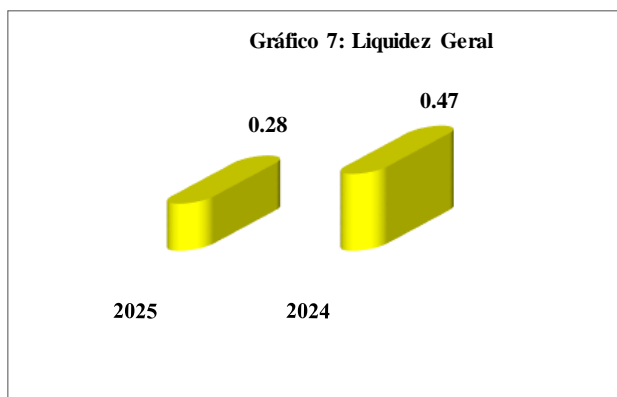




Gráfico 15: Resultados Financeiros

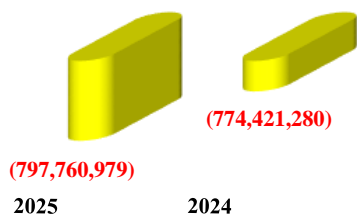


Gráfico 16: Prejuízo/Lucro do Período

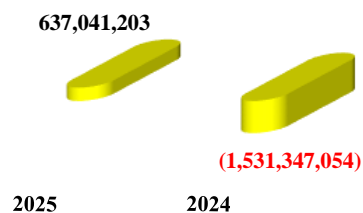


Gráfico 17: Volume de Negócios

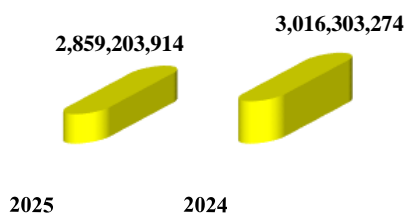


Gráfico 18: Rendimentos e Ganhos

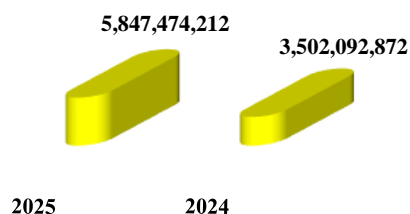


Gráfico 19: Amortizações do Exercício

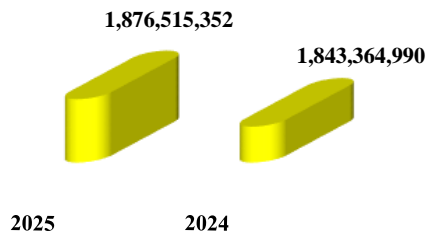


Gráfico 20: Ebita

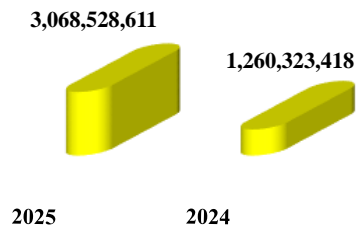


Gráfico 21: Gastos Operacionais

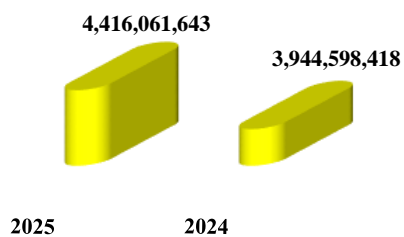


Gráfico 22: Gastos com o Pessoal

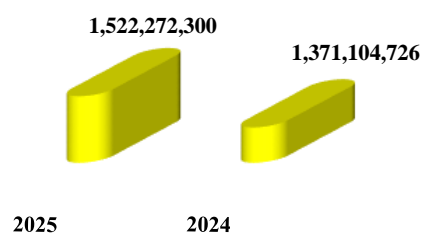




Gráfico 23: Número de Colaboradores

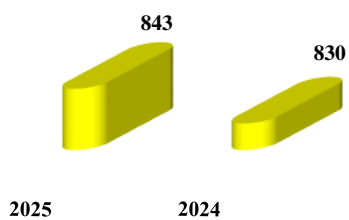


Gráfico 24: Volume de Negócios por Colaborador

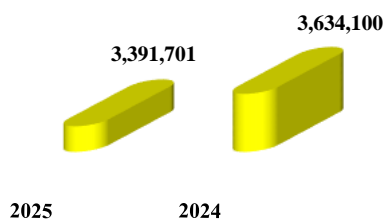


Gráfico 25: Peso dos Gastos e Perdas Totais Sobre Rendimentos e Ganhos Totais

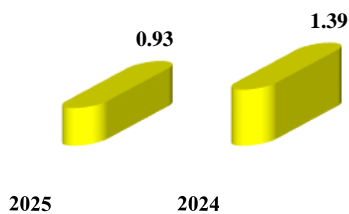
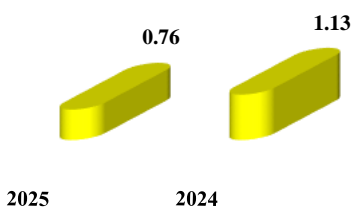


Gráfico 26: Peso dos Custos Operacionais Sobre Rendimentos e Ganhos Totais





6. SÍNTESE DE ACTIVIDADE

6.1. Enquadramento

6.2. Receitas Aeronáuticas e Não Aeronáuticas

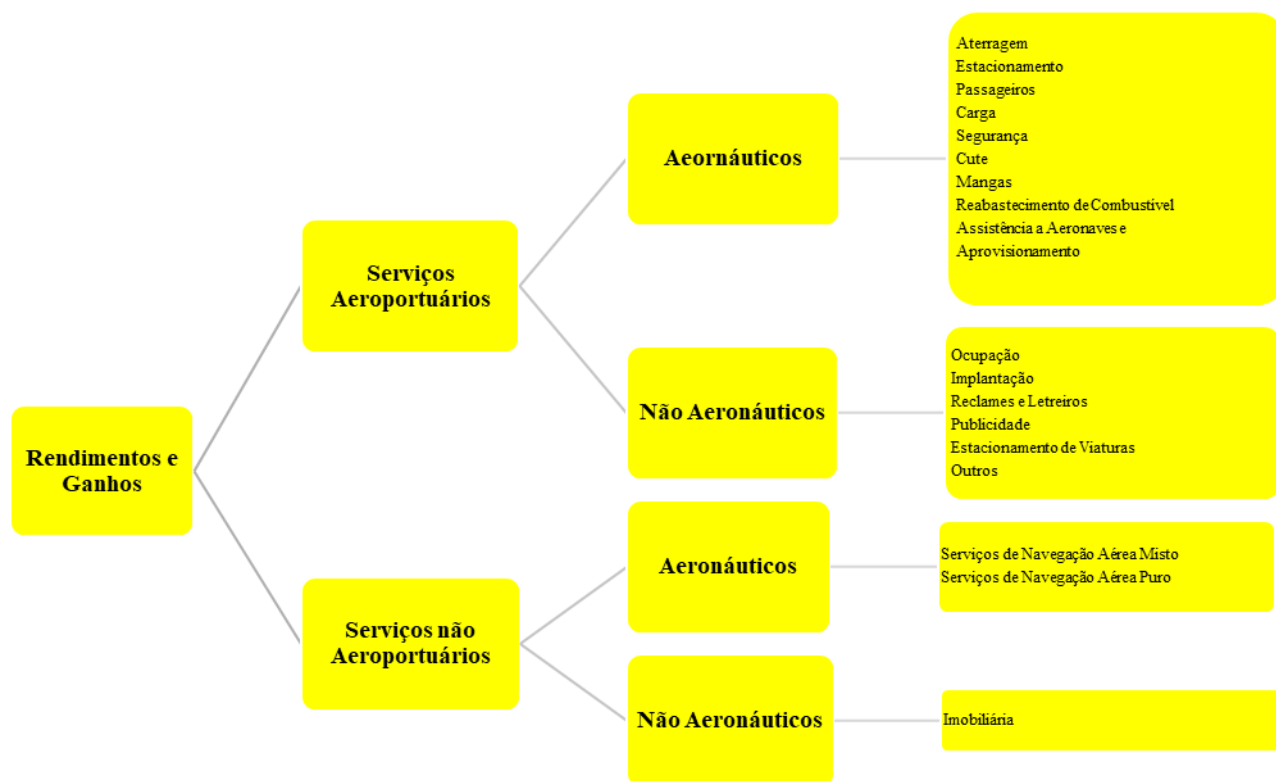
6.3. Principais Acontecimentos do Ano

6.4. Indicadores de Actividade

6. Síntese de Actividade

6.1. Enquadramento

A Empresa presta serviços aeroportuários (aeronáuticos (de aviação) e não aeronáuticos (de não aviação) e serviços não aeroportuários. As principais fontes de receitas da Empresa, são descritas nos pontos seguintes:



6.2. Receitas

6.2.1. Receitas Aeronáuticas

Taxas de Aterragem

São reconhecidos os réditos após a aterragem das aeronaves nos ARP's/ARD's nacionais.



Taxas de Estacionamento

São reconhecidos como rédito quando as aeronaves permanecem na placa por um período superior à uma hora e trinta minutos e a partir do momento que as aeronaves entram na área de manutenção ou outras áreas no espaço aeroportuário.



Taxas de Passageiros

São reconhecidos com rédito depois do embarque de passageiros nos ARP's/ARD's.



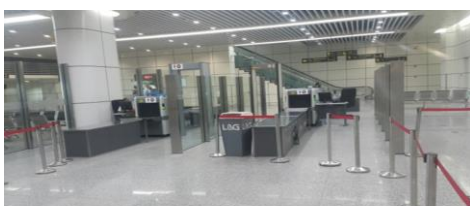
Taxas de Sobretaxa

É aplicável às aeronaves e por acréscimo ao valor das aterragens. O rédito é reconhecido quando o ARP/ARD é usado fora do horário normal de funcionamento.



Taxas de Segurança

É conhecido o rédito após o uso do equipamento de instrução não intrusiva.



Taxas de Mangas

O rédito é reconhecido logo que a aeronave acopola na manga.





Taxas de Carga

É reconhecido como rédito após o despacho da carga doméstica e internacional.



Taxas de Serviço de Navegação Aérea Puro

O rédito é reconhecido após o sobrevoo no espaço aéreo nacional, nos casos em que as aeronaves não aterram nos ARP's/ARD's. O evento que marca o reconhecimento do rédito é o sobrevoo. É reconhecido por estimativa logo que o sobrevoo tiver ocorrido. Feita confirmação do sobrevoo com a aeronave, poderá ser ajustado.



Taxas de Serviço de Navegação Aérea Misto

Nos casos em que as aeronaves sobrevoam e aterram nos ARP's/ARD's, o rédito é reconhecido na aterragem.



Assistência a Aeronaves e Aprovisionamento

O rédito é reconhecido a cada operação de assistência prestada por uma empresa à aeronave. Referem-se os trabalhos de carregamento, fornecimento de refeições a aeronaves, limpeza, fiscalização, despacho e documentação.



Reabastecimento de Combustível

É reconhecido como crédito a cada abastecimento aeronaves.



Cute

O rédito é reconhecido após o check-in;



6.2.2. Receitas não Aeronáuticas

Taxas de Ocupação

É reconhecido como **rédito** após a transferência do estabelecimento ao concessionário.



Taxas de Implantação

O **rédito** é reconhecido após a transferência do espaço para exploração ao concessionário.



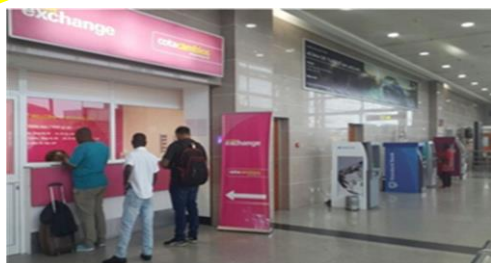
Taxas de Publicidade

É reconhecido como **rédito** quando a ADM, E.P. já não possua o controlo do espaço cedido para publicidade.



Taxas de Reclames e Letreiros

É reconhecido como **rédito** após a transferência ao concessionário do estabelecimento.



Taxas de Estacionamento de Viaturas

O **rédito** é reconhecido após 10 minutos do uso do parque pelo utente no Aeroporto de Maputo ou no momento de celebração do contrato para os utentes usuários de cartão de acesso ao parque. Nos outros aeroportos é reconhecido na entrada do parque.



6.3. Principais Acontecimentos do Ano

Para o ano em análise, a empresa aeroportos de Moçambique, E.P. teve como principais acontecimentos do ano:

PASSAGEM DA GESTÃO DO AEROPORTO DE MUEDA PARA A ADM, E.P.



No dia 10 de Janeiro de 2025 foi inaugurado o Aeroporto de Mueda. Este projecto contribuiu para a melhoria da conectividade regional, o reforço da segurança aérea, a dinamização da economia local e a criação de condições favoráveis à atracção de investimentos, com especial enfoque no apoio à indústria do petróleo e gás da bacia do Rovuma.

RETOMA DA COBRANÇA DO PARQUE AUTO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MAPUTO



No dia 01 de Junho de 2025, a Empresa retomou o sistema de cobranças pelo uso do parque de estacionamento do Aeroporto Internacional de Maputo, que se encontrava suspenso por motivos operacionais. A interrupção teve como objectivo promover a melhoria contínua da experiência dos passageiros.

REABILITAÇÃO DA SALA VIP PRESIDENCIAL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DA BEIRA



Em Junho de 2025, foi efectuada a requalificação da Sala VIP Presidencial do Aeroporto Internacional da Beira, um espaço de elevada importância protocolar, destinado à recepção de Sua Excelência o Presidente da República e de outras altas individualidades nacionais e estrangeiras.

INÍCIO DA REABILITAÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DA BEIRA



Em Junho de 2025 deu-se início a obra de reabilitação do Aeroporto Internacional da Beira. Com esta remodelação espera-se o aumento da capacidade, a comodidade e segurança dos passageiros, e com a modernização espera-se o emprego de processos mais modernos para o check in e outros serviços usados internacionalmente.

SANEAMENTO DA DÍVIDA LAM, SA

Atráves da Nota nr. 600/IGEPE/PCA/2025 de 7 de Julho de 2025, o IGEPE autorizou o mecanismo de saneamento da dívida das Linhas Aéreas de Moçambique, S.A. - LAM, S.A.

ELEIÇÃO DOS NOVOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



No dia 03 de Outubro de 2025, a Empresa passou a contar com novos Administradores, tendo sido nomeado o Dr. Fonseca da Fonseca para o Pelouro de Operações, o Eng^o Acácio Tuendue para o Pelouro de Engenharias e Infraestruturas, a Eng^a Clotilde Mundlovo para o Pelouro Comercial e Marketing e o Dr. Saíde Júnior para o Pelouro de Administração e Finanças.



6.4. Indicadores de Actividade

6.4.1. Contexto de tráfego internacional

Segundo a IATA, em 2025, o tráfego aéreo global cresceu 5,7%, estando abaixo dos níveis alcançados em 2024 de 10,4%. O principal destaque foi o crescimento do tráfego internacional.

A demanda total por transporte aéreo de passageiros em 2025 cresceu 5,3% em relação a 2024. No mesmo período, a capacidade global avançou 5,2%. O load factor dos voos foi, em média, de 83,6%, o que representa “um recorde anual”.

A nível internacional, a capacidade registou ainda um aumento de 7,1%, enquanto a nível doméstico houve um crescimento de 2,4%, com a capacidade doméstica a registar ainda uma subida de 2,5%.

A IATA destaca a performance registada no mês de dezembro de 2025, que trouxe “um forte final de ano”, uma vez que a procura global por viagens aéreas apresentou um aumento de 5,6%, enquanto a capacidade registou um aumento de 5,9% nesse mês.

6.4.2. Contexto de Tráfego Doméstico

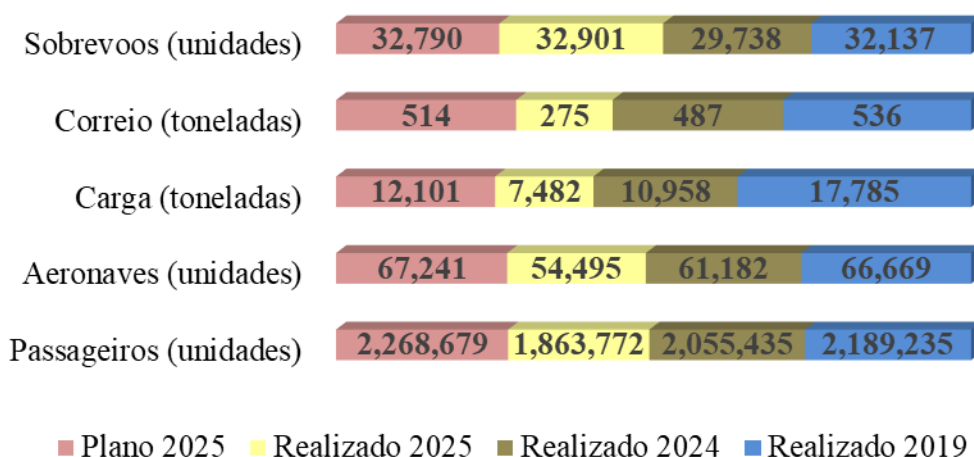
Durante o ano de 2025 foi possível captar em todos os aeroportos e aeródromos sob a jurisdição da ADM, E.P as seguintes cifras:

- Um tráfego de 1.863.772 passageiros, representando um cumprimento do plano em 82,15%. Este desempenho representa um decréscimo de 9,32%, comparativamente a 2024 e 14,87% em relação a 2019;
- Um movimento global de 54.495 aeronaves, representando um cumprimento do plano em 81,04%. Comparativamente a 2024 houve um decréscimo de 10,93% e em relação a 2019 um decréscimo de 18,26%;
- No espaço aéreo nacional, sobrevoaram 32.901 aeronaves, o que representa 100,34% do planeado. Esse desempenho reflecte um aumento de 10,64% em relação a 2024 e 2,38% em relação a 2019;





- Foi manuseada uma quantidade de 7.842 toneladas de carga, o que corresponde a 64,80% do plano. Esse volume representa um decréscimo de 28,44% em relação a 2024 e 55,91% quando comparado a 2019;
- Foram manuseadas 275 toneladas de correio, o que corresponde a 53,50% do plano. Houve um decréscimo de 43,53% em comparação ao ano de 2024 e 48,69% em relação a 2019.

Gráfico 27: Resumo do Tráfego

A tabela abaixo ilustra o resumo do tráfego:

Quadro 5: Resumo do Tráfego

Segmento	2025			2024	2019	Δ% 2025/2024	Δ% 2025/2019
	Planificado	Realizado	Cump. %				
Passageiros (unidades)	2,268,879	1,863,772	82.15	2,055,435	2,189,235	-9.32	-14.87
Aeronaves (unidades)	67,241	54,495	81.04	61,182	66,669	-10.93	-18.26
Carga (toneladas)	12,101	7,842	64.80	10,958	17,785	-28.44	-55.91
Correio (toneladas)	514	275	53.50	487	536	-43.53	-48.69
Sobrevoos (unidades)	32,790	32,901	100.34	29,738	32,137	10.64	2.38

Em síntese, o desempenho do tráfego aéreo em 2025 foi condicionado por diversos factores conjunturais, não obstante os sinais de retoma da actividade económica, o crescimento do turismo e o reavivamento gradual das viagens de negócios, particularmente evidentes no segundo semestre do ano. Não obstante este contexto adverso e os sinais de retoma observados ao longo do ano, registou-se um recuo significativo do tráfego aéreo no primeiro trimestre de 2025, associado, por um lado, a constrangimentos operacionais enfrentados pela companhia aérea Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), decorrentes da





indisponibilidade da sua frota de aeronaves, e, por outro, ao contexto de instabilidade social resultante das manifestações pós-eleitorais, que se estenderam até Fevereiro de 2025.

Tráfego por Companhia

A companhia aérea LAM é a maior companhia a transportar passageiros, com 54% de passageiros, concentrando-se maioritariamente em ligações domésticas. Contudo, em 2025, estes números ficaram abaixo dos registados em 2024 e em 2019. A Qatar, companhia aérea intercontinental, destacou-se por transportar 9% dos passageiros do período em análise. Relativamente as companhias aéreas regionais, a SA Airlink destaca-se por deter 14% dos passageiros transportados.

A LAM continua a ser a companhia aérea com mais voos, realizados em 2025 com 30% dos voos, seguida da SA Airlink com 11% da totalidade de voos.

A LAM, Ethiopian Airlines, Qatar Airways e TAP são as maiores companhias que manusearam a carga em 2025, conjuntamente detiveram 82% da totalidade de carga manuseada.





Gráfico 28: Passageiros por Companhia

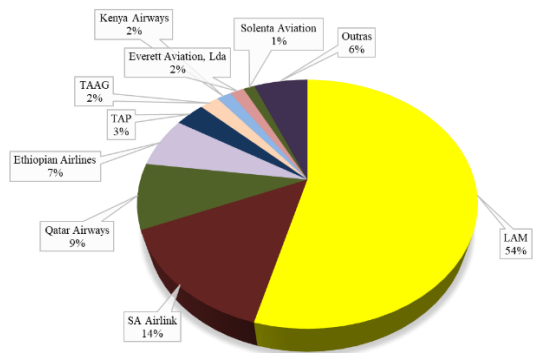


Gráfico 29: Aeronaves por Companhia

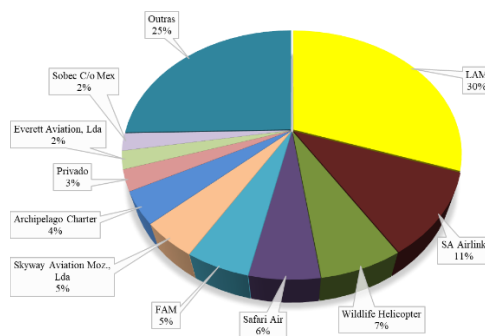


Gráfico 30: Carga por Companhia

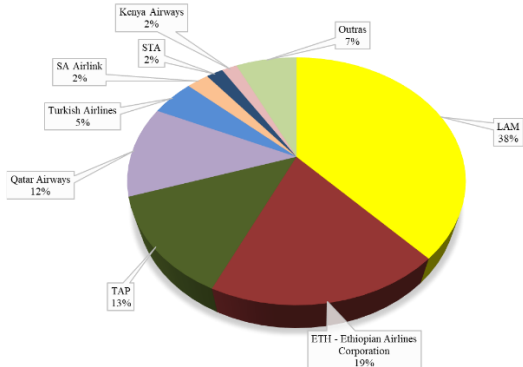
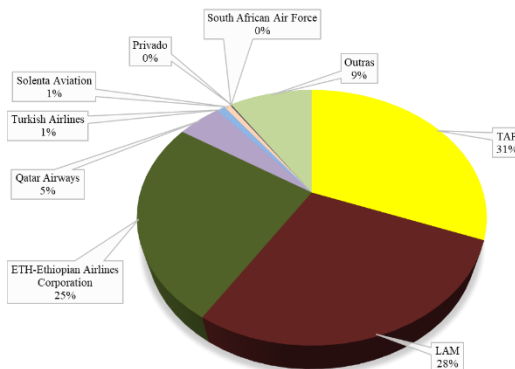


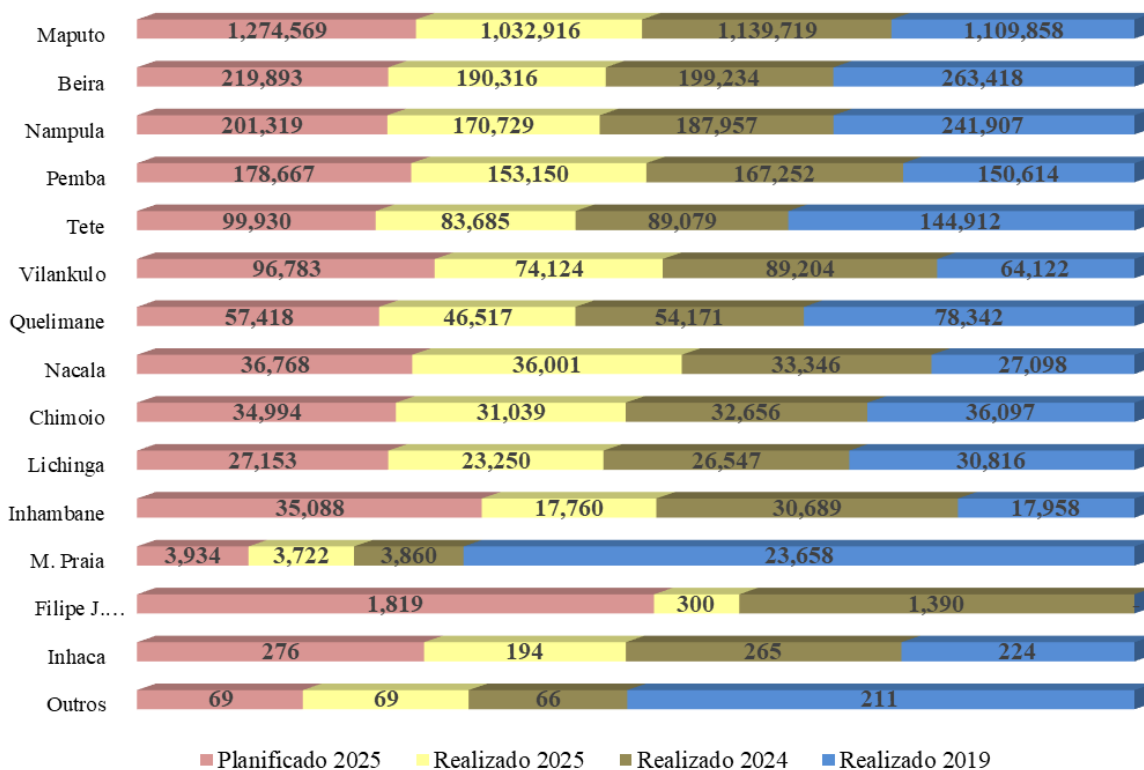
Gráfico 31: Correio por Companhia



Tráfego por Unidade de Produção

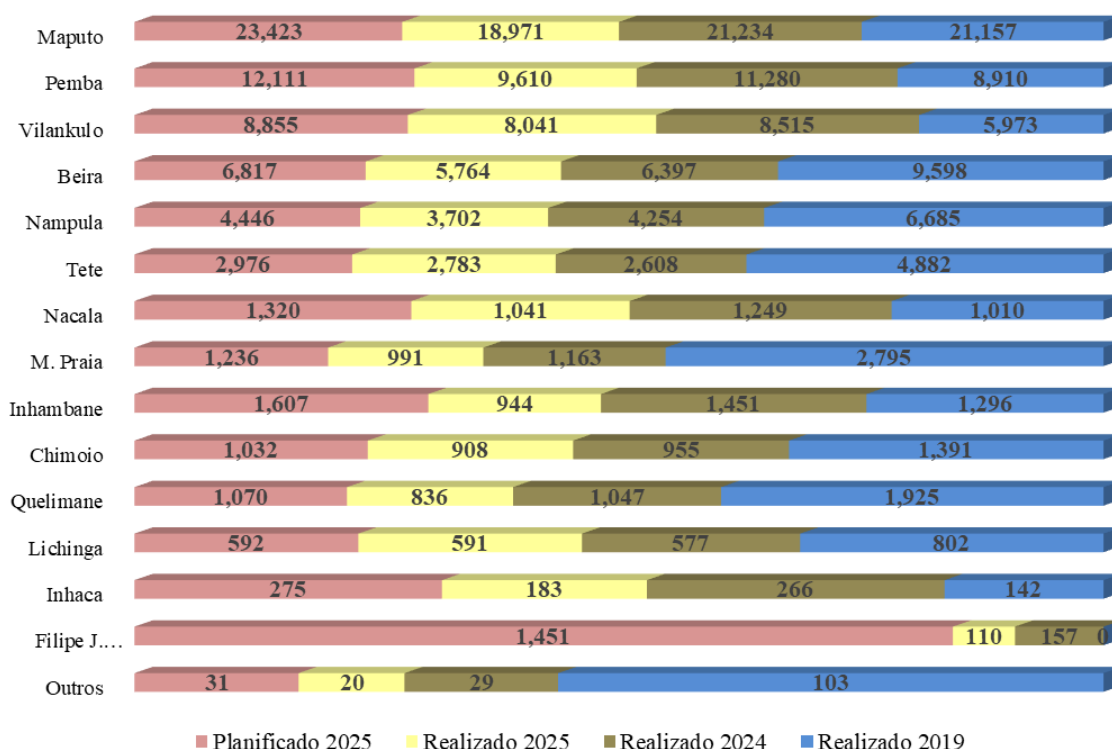
O aeroporto de Nacala foi a unidade de produção que superou o número de passageiros atendidos em 2024na ordem dos 7,96%.



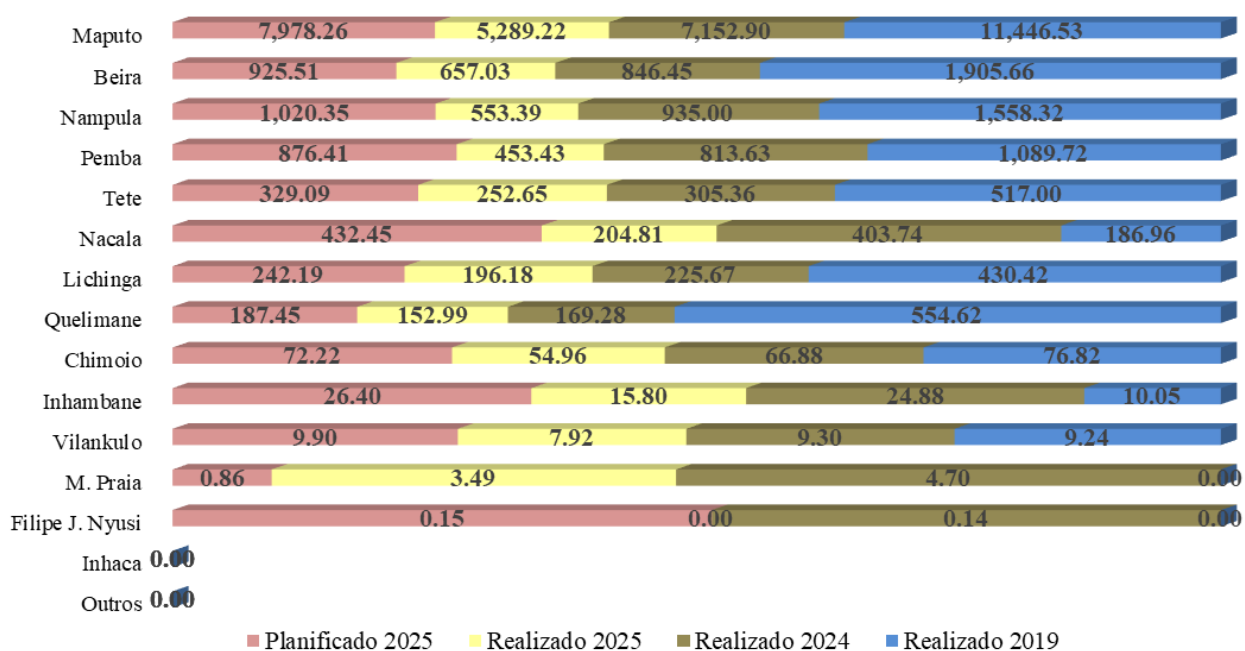
**Gráfico 32: Tráfego de Passageiros por Unidade de Produção (Unidades)**

Fazendo uma introspecção do plano por aeroporto (unidade de produção), verifica-se que todos os aeroportos registaram movimento de aeronaves abaixo das planificadas. Por outro lado, verifica-se que os aeroportos que interligam as zonas turísticas, nomeadamente, os Aeroportos de Pemba, Vilankulo e Nacala superaram os números registados em 2019.



**Gráfico 33: Movimento de Aeronaves por Unidade de Produção (Unidades)**

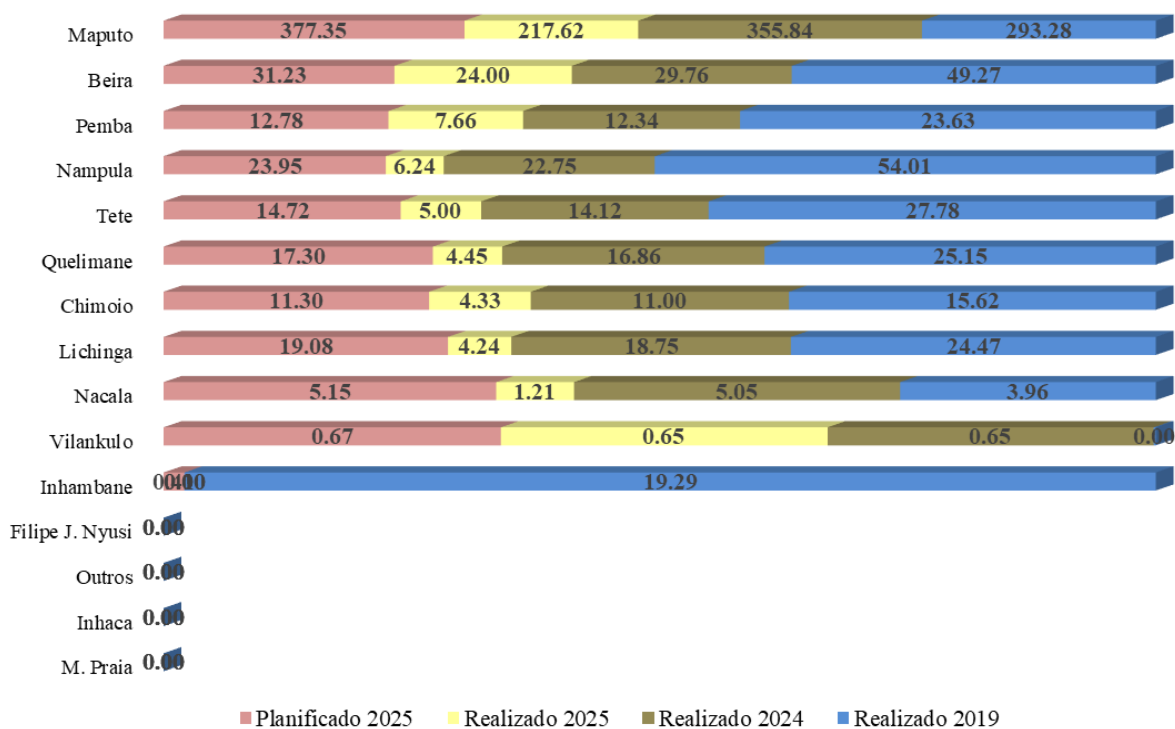
No gráfico abaixo verifica-se que a maioria das Unidades de Produção registou um movimento de carga abaixo do planificado, com a exceção do Aeroporto de Mocímboa da Praia.

Gráfico 34: Movimento de Carga por Unidade de Produção (Unidades)



Relativamente ao manuseio de correio importa referir que nenhuma das Unidades de Produção com planificação definida para esta actividade conseguiu atingir a meta estabelecida.

Gráfico 35: Correio por Unidade de Produção (Unidades)





7. GESTÃO COMERCIAL

7.1. Aterragem

7.2. Passageiros

7.3. Serviço de Navegação Aérea

7.4. Segurança Aeroportuária

7.5. Carga

7.6. Ocupação e Implantação

7.7. Taxas de Estacionamento de Viaturas

7.8. Taxas de Publicidade



7. Gestão Comercial

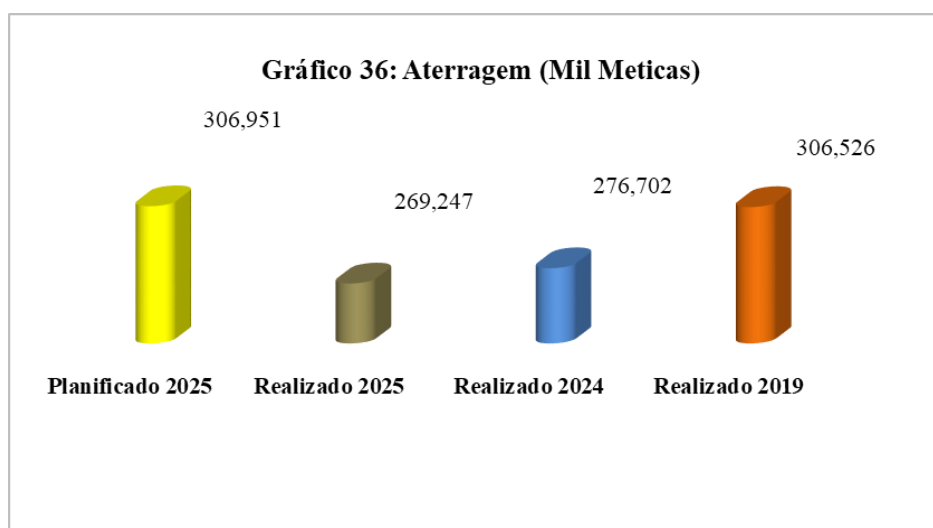
No cômputo geral, o volume de negócios da Empresa atingiu os 2.859.203 mil meticais, ficando 23,3% abaixo do previsto no plano, 5,3% abaixo do realizado no período homólogo do ano anterior e representando ainda um decréscimo de 9% em relação aos valores registados em 2019.

As vendas resultantes da componente Aeronáutica, representaram 89,9% do volume de negócios de 2025, totalizando 2.569.208 mil meticais. Este valor situou-se 21,5% abaixo do plano e corresponde a um decréscimo de 6,7% em comparação com o exercício anterior.

A facturação não aeronáutica continua com uma fraca contribuição sobre as vendas, representando 10,1% do volume de negócios da ADM, E.P. Esta fixou-se nos 289.995 mil meticais, representando um desvio desfavorável em relação ao plano de 35,9% e um acréscimo de 10,7% do registado em 2024.

7.1. Aterragem

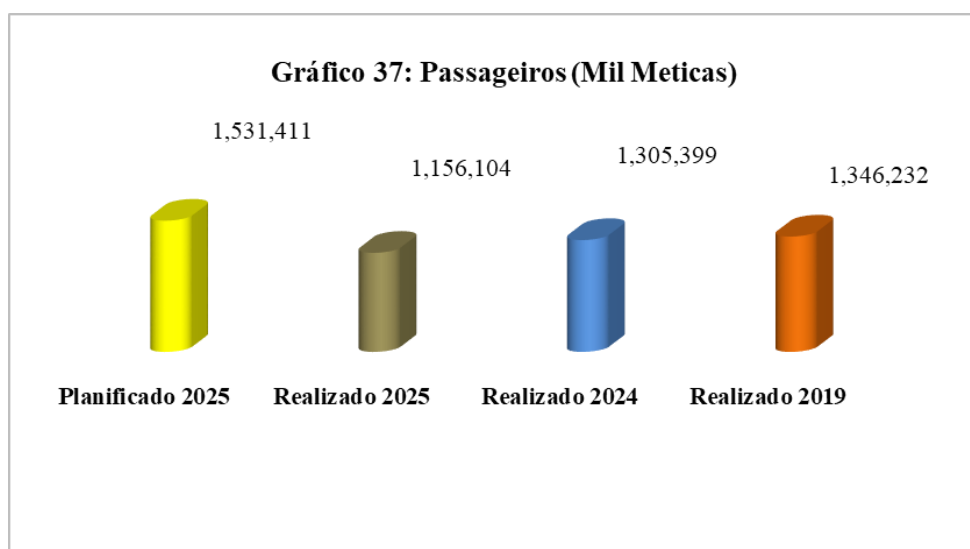
Os rendimentos provenientes de taxas de aterragem totalizaram 269.247 mil meticais, representando um nível de execução 12% abaixo do valor previsto no plano. Em comparação com o desempenho do exercício anterior, registou-se um decréscimo de 2,7%. Esta redução resulta, principalmente, dos sucessivos cancelamentos de voos da companhia de bandeira (LAM) e da diminuição significativa de voos internacionais não regulares operados por companhias estrangeiras no Aeroporto Internacional da Beira.



7.2. Passageiros

A Taxa de Passageiros representa cerca de 40,5% do volume de vendas da ADM, E.P. Em 2025, a empresa registou um tráfego de 1.863.772 passageiros, correspondente a 82,2% do plano, reflectindo um decréscimo de 9,3% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Este desempenho resultou em receitas no valor de 1.156.104 mil meticais, equivalentes a 75% de execução do plano, representando uma redução de 11,4% face a 2024 e 14,9% em comparação com 2019, antes da pandemia da Covid-19. Em 2019, o tráfego de passageiros atingiu 2.189.235, o que demonstra que esta categoria ainda não recuperou totalmente os níveis antes da pandemia.

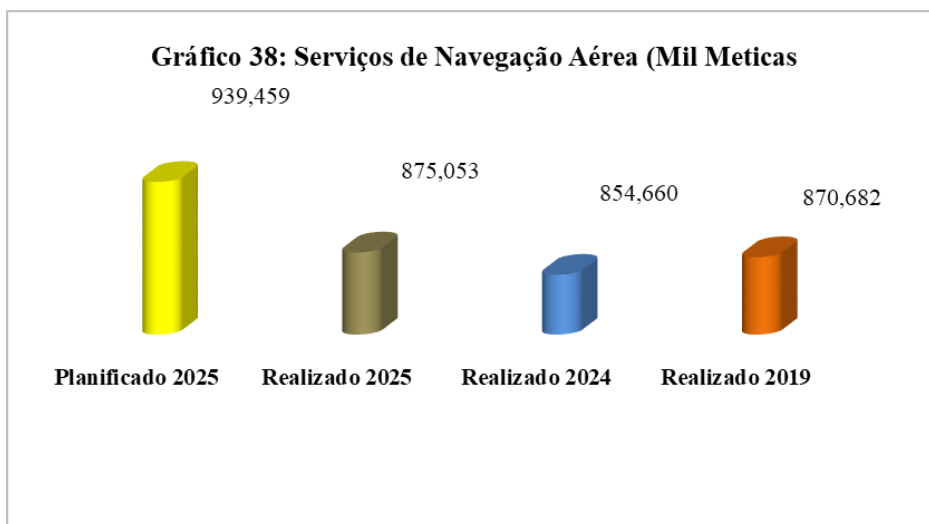


A variação negativa desta rúbrica deveu-se aos sucessivos cancelamentos de voos da companhia de Bandeira (LAM) e à reduzida mobilidade turística nas principais zonas em esse potencial, sobretudo no primeiro trimestre do período em análise, em consequência das manifestações pós-eleitorais registadas no país.

7.3. Serviço de Navegação Aérea

Os Serviços de Navegação Aérea constituem a segunda maior fonte de rendimentos. Em 2025, foram registados 32.901 movimentos de sobrevoos, correspondendo a um nível de execução de 100,3% do plano. Este desempenho representa um crescimento de 10,6% em relação ao exercício de 2024, período em que foram registadas 29.738 frequências. As vendas provenientes desta rúbrica totalizaram 875.053 mil meticais, representando uma execução de 93% do plano, o que corresponde a um crescimento de 2,4% em relação a 2024 e de 0,5% quando comparado com 2019.

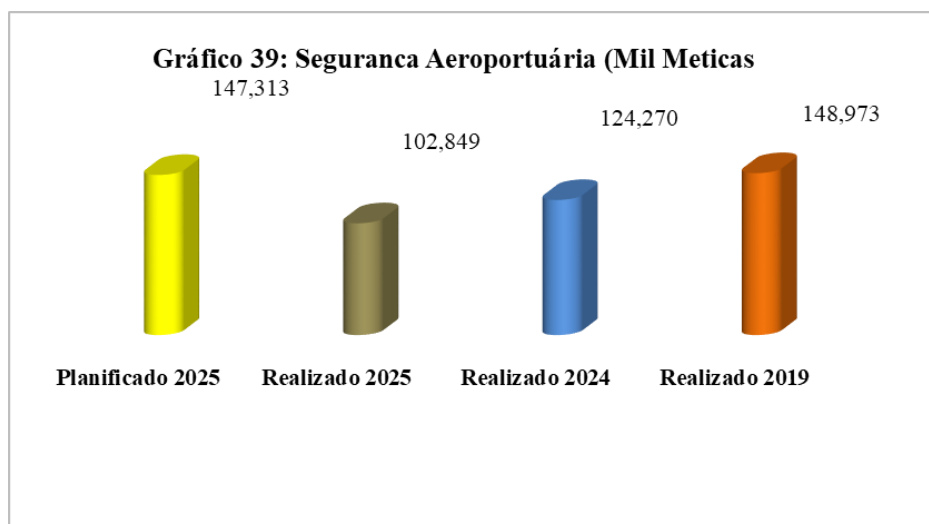
Este crescimento deveu-se, essencialmente, ao aumento de movimento de aeronaves que sobrevoam o espaço nacional.



7.4. Segurança Aeroportuária

A Taxa de Segurança Aeroportuária constitui contraprestação pelos serviços prestados para a segurança de passageiros e carga da aviação civil, sendo aplicada a cada bilhete de passagem emitido e a cada quilograma de carga despachada. Para o ano de 2025 foi planificado para esta rúbrica 147.313 mil meticais, tendo sido registado 102.849 mil meticais, o que corresponde a um nível de execução de 70% do plano e a um decréscimo de 17,2% em relação a 2024.

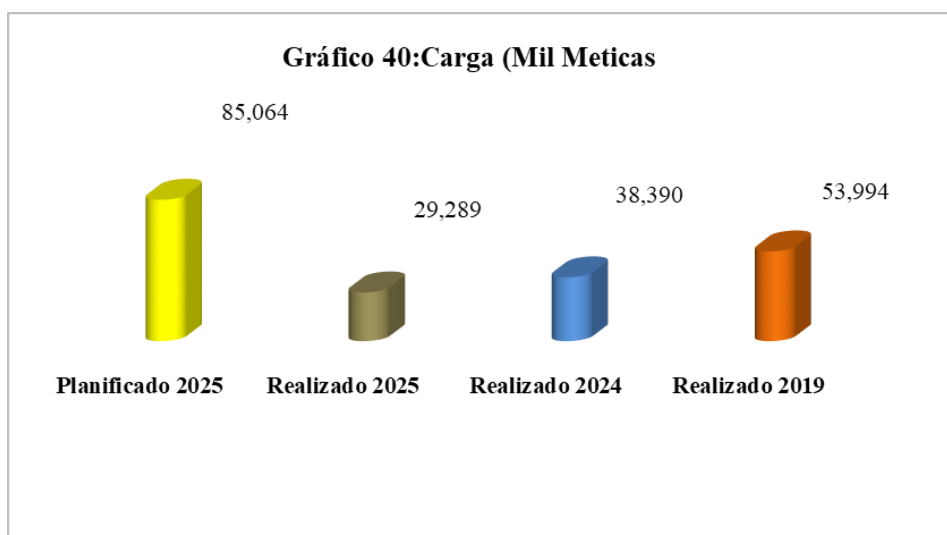
Este desempenho foi influenciado, sobretudo, pelas manifestações pós-eleitorais ocorridas no I trimestre do período em análise, que afectaram negativamente o manuseamento da carga, bem como pelos sucessivos cancelamentos de voos da LAM, que resultaram na redução de número de passageiros embarcados e do volume de carga manuseada.





7.5. Carga

Em 2025 registou-se um tráfego de 7.842 toneladas de carga, correspondente a um nível de execução de 64,8% do plano. Este resultado representa uma redução de 28,4 % em relação ao volume registado no mesmo período do ano anterior e uma diminuição de 55,9% quando comparado com os níveis observados em 2019. No que diz respeito às receitas, a rúbrica totalizou 29.289 mil meticais, representando um cumprimento do plano em 34%. Este desempenho corresponde a um decréscimo de 23,7% quando comparado com o mesmo período de 2024 e situa-se 45,8% abaixo dos níveis registados em 2019.



Este decréscimo deveu-se aos sucessivos cancelamentos de voos da LAM, que levaram os clientes a recorrer a outras alternativas de transporte.

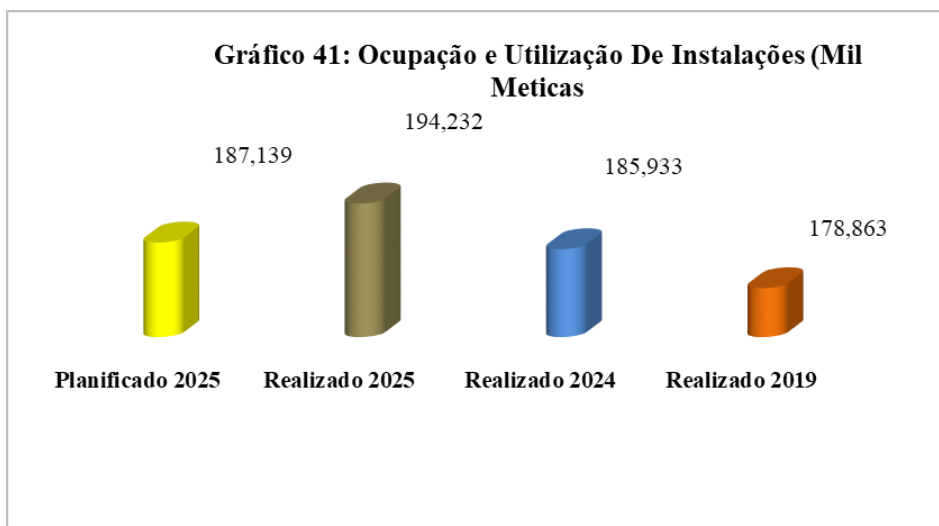
Adicionalmente, as manifestações pós-eleitorais ocorridas no I trimestre de 2025 também tiveram um impacto negativo neste desempenho.

7.6. Ocupação e Implantação

As Taxas de Ocupação e Implantação, constituam a principal fonte de receita não aeronáutica da Empresa, representando cerca de 6,6% no volume de negócios. Em 2025, esta rúbrica registou um nível de execução de 104% do plano, evidenciando um crescimento de 4,5% em comparação com o mesmo período do ano anterior.

O crescimento observado resulta, essencialmente, do ajustamento das rendas em alguns aeroportos





7.7. Taxas de Estacionamento de Viaturas

As Taxas de Estacionamento de viaturas totalizaram 18.869 mil meticais, face aos 37.977 mil meticais planificados, representando 50% de execução do plano e um acréscimo de 26,8% em relação a 2024.



O aumento registado nesta rúbrica resulta da retoma da cobrança da taxa de estacionamento no parque auto do Aeroporto Internacional de Maputo.





7.8. Taxas de Publicidade

A rúbrica de Taxa de Publicidade registou um crescimento em 19,6% comparativamente ao ano anterior, representando um nível de execução de 12% do plano. Este fraco desempenho em relação ao plano resulta da não implementação do projecto de publicidade “Airport TV” e a melhoria em relação a 2024 é resultado da celebração de novos contratos de publicidade, bem como da renegociação do contracto com a Intelec.



Os gráficos a seguir, demonstram a evolução de cada uma das rúbricas das vendas:





Gráfico 44: Evolução da Taxa de Aterragem (Mil Meticas)

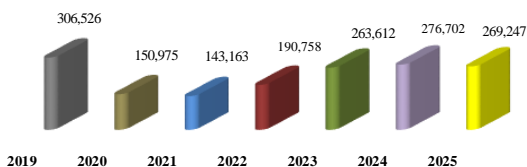


Gráfico 45: Evolução da Taxa de Passageiros (Mil Meticas)

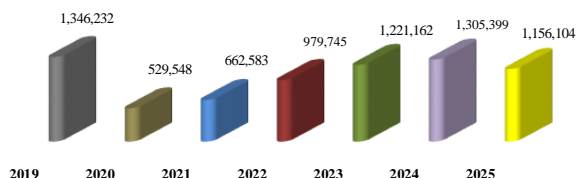


Gráfico 46: Evolução da Taxa de Navegação Aérea (Mil Meticas)

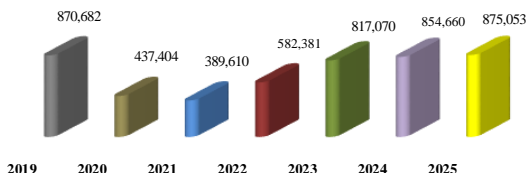


Gráfico 47: Evolução da Taxa de Segurança Aeroportuária (Mil Meticas)

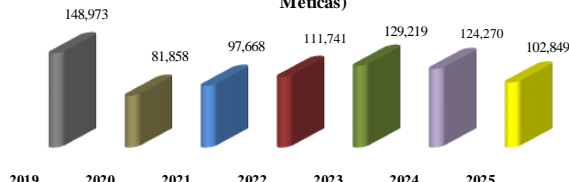


Gráfico 48: Evolução da Taxa de Carga (Mil Meticas)

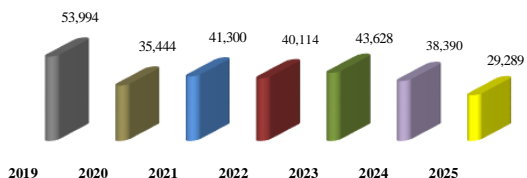


Gráfico 49: Evolução de Outros Serviços Aeronáuticos (Mil Meticas)

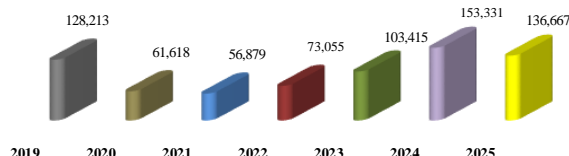


Gráfico 50: Evolução da Taxa de Ocupação e Utilização de Instalações (Mil Meticas)

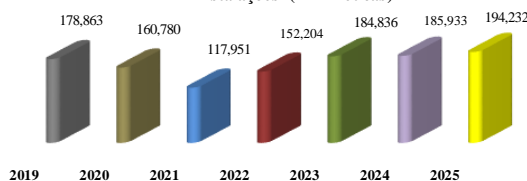


Gráfico 51: Evolução da Taxa de Estacionamento de Viaturas (Mil Meticas)

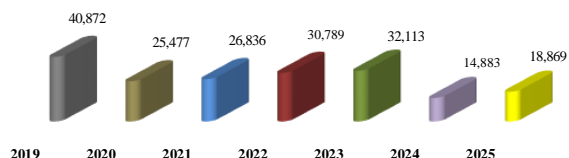


Gráfico 52: Evolução da Taxa de Publicidade (Mil Meticas)

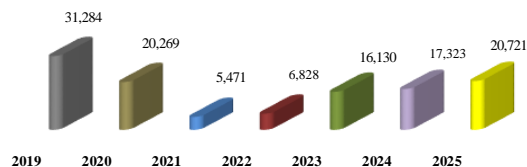
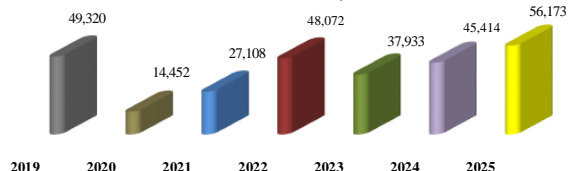
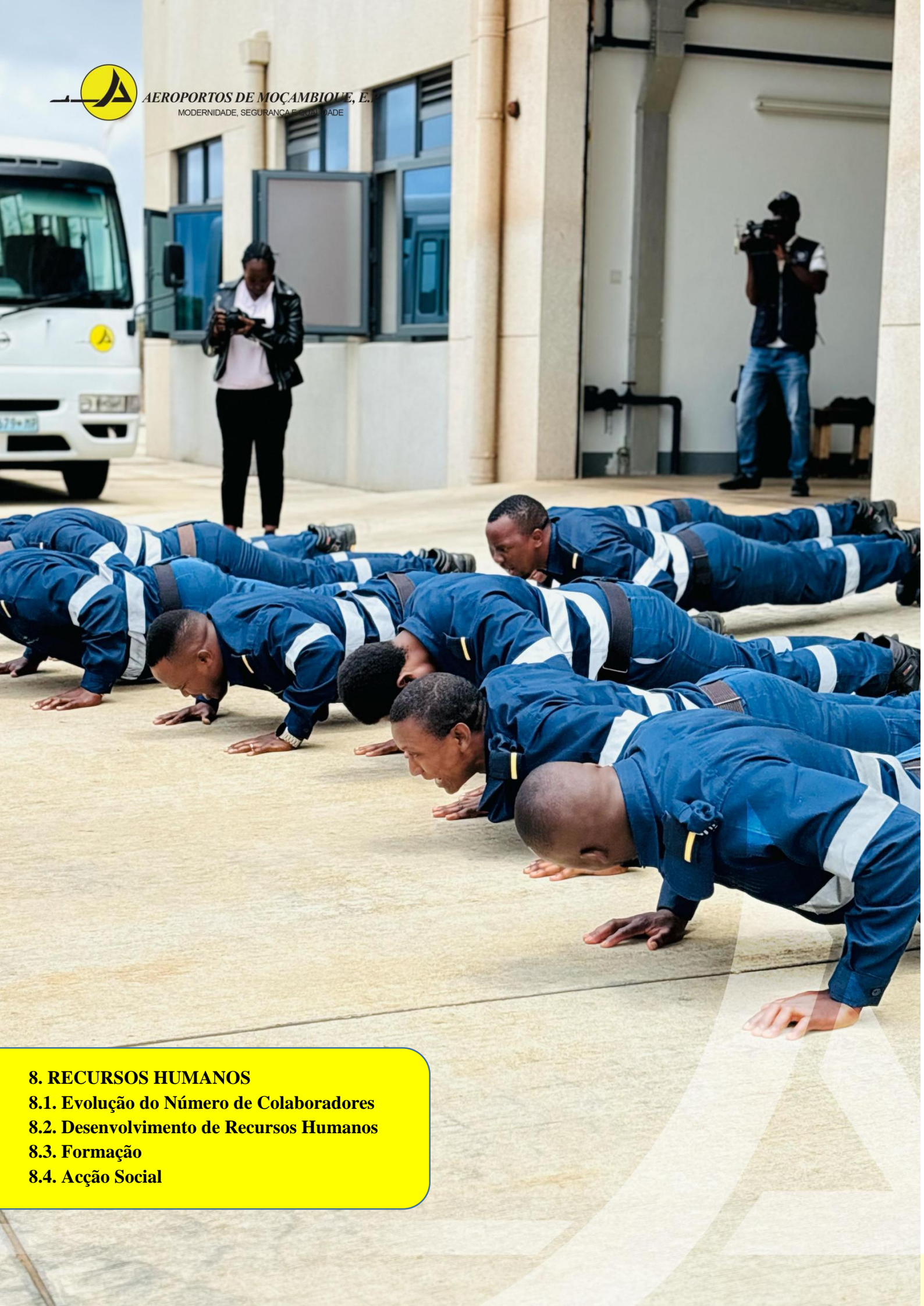


Gráfico 53: Evolução da Outros Proventos Não Aeronáuticos (Mil Meticas)





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.
MODERNIDADE, SEGURANÇA E QUALIDADE



8. RECURSOS HUMANOS

- 8.1. Evolução do Número de Colaboradores**
- 8.2. Desenvolvimento de Recursos Humanos**
- 8.3. Formação**
- 8.4. Acção Social**



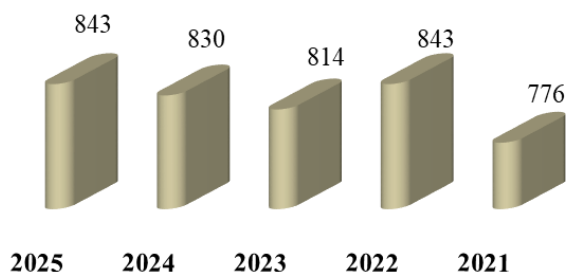
8. Recursos Humanos

Os resultados obtidos pela ADM, E.P., reflectem o empenho dos trabalhadores na concretização dos objectivos de produção e de desenvolvimento profissional superiormente estabelecidos, fundamentados cada vez mais no incentivo e reconhecimento do seu mérito, sem deixar de lado o compromisso com a constante melhoria da sua qualidade de vida.

8.1. Evolução do Número de Colaboradores

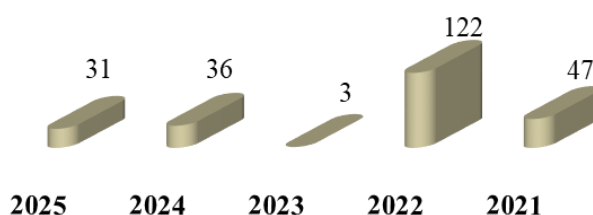
Até o final de dezembro de 2025, o universo laboral era composto por 843 colaboradores, o que representa um aumento de 1.54% em relação ao mesmo período de 2024, quando o número de colaboradores era de 830. Todos os colaboradores em actividade na empresa ao longo dos quatro trimestres de 2025 eram de nacionalidade moçambicana.

Gráfico 54: Evolução da Força de Trabalho



A empresa Aeroportos de Moçambique mantém como prioridade o recrutamento interno, visando promover a valorização de seu potencial humano e proporcionar oportunidades de progressão na carreira. Dessa forma, contribuiu para a manutenção de elevados índices de satisfação e motivação entre seus talentos. No entanto, na impossibilidade de fazê-lo internamente, a empresa recorreu ao recrutamento externo de 31 colaboradores.

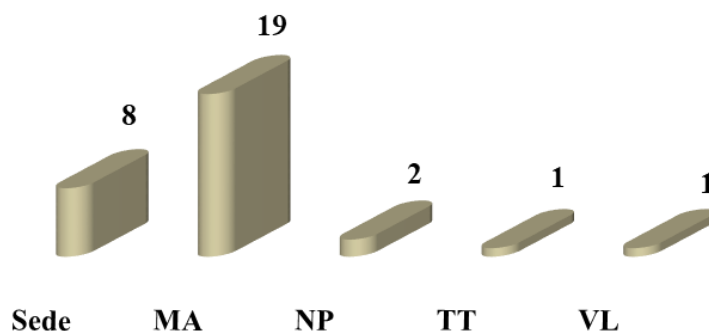
Gráfico 55: Evolução das Admissões





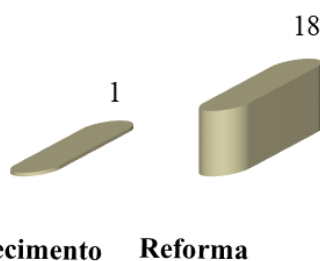
No período em análise foram admitidos 31 colaboradores nas diferentes unidades de produção.

Gráfico 56: Admissões por Unidade de Produção



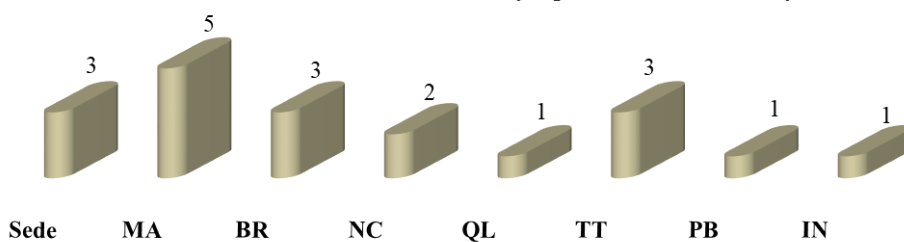
Ainda no período em análise, houve a saída de 19 colaboradores, sendo 18 por reforma e 1 devido a falecimento.

Gráfico 57: Desvinculação por Forma



Em relação às desvinculações ocorridas durante o exercício corrente, 1 colaborador pertencia ao Aeroporto de Pemba, 3 à Sede da Empresa, 5 ao Aeroporto Internacional de Maputo, 3 ao Aeroporto de Tete, 3 ao Aeroporto Internacional da Beira, 1 ao Aeroporto de Nacala, 1 ao Aeroporto de Quelimane e 1 ao Aeroporto de Vilankulo.

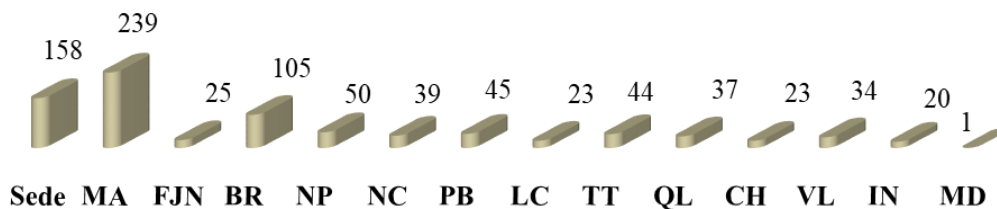
Gráfico 58: Desvinculação por Unidade de Produção





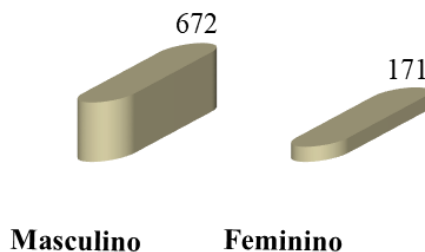
Os colaboradores da Sede e do aeroporto Internacional de Maputo, constituem quase a metade do total dos trabalhadores da Empresa, conforme ilustra o gráfico abaixo:

Gráfico 59: Distribuição da Força de Trabalho por Unidade de Produção



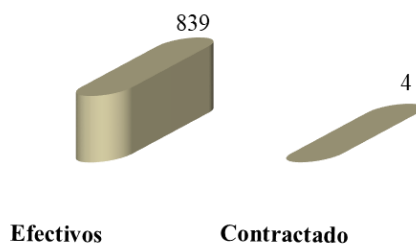
De um modo geral, e conforme os dados apresentados no gráfico, em relação à distribuição por género, observa-se uma maior representação de indivíduos do sexo masculino nos recursos humanos da ADM, E.P. (82%). Vale ressaltar que a ADM, E.P. adopta activamente uma política de recrutamento voltada para a igualdade de género nas oportunidades de emprego.

Gráfico 60: Distribuição da Força de Trabalho por Género



Até 31 de Dezembro de 2025, a ADM, E.P. detinha no seu quadro de pessoal 843 colaboradores, dos quais 839 efectivos e 4 contratados por tempo determinado, representando estes as percentagens de 99,5% e 0,5%, respectivamente.

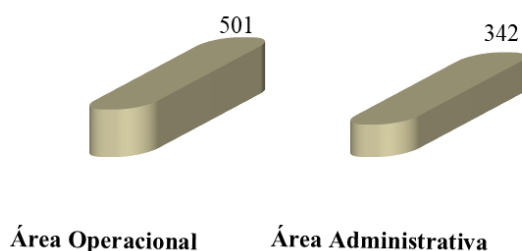
Gráfico 61: Distribuição da Força de Trabalho Por Tipo de Contracto





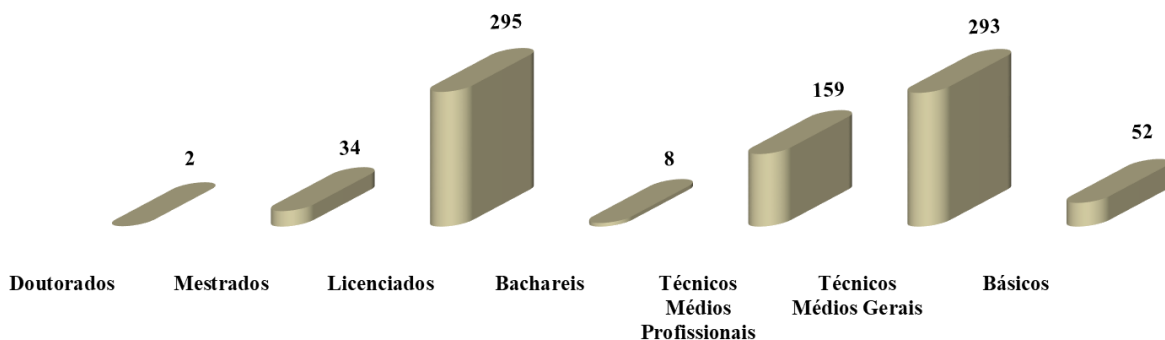
Dos 843 Colaboradores, 501 representavam colaboradores operacionais e 342 da área administrativa.

Gráfico 62: Distribuição da Força de Trabalho Por Funções



O número de colaboradores com habilitações de nível superior (doutorados, mestrados e licenciados) situou-se nos 22% do total de trabalhadores. É possível qualificar a força de trabalho efectiva da ADM, E.P. como predominantemente de nível médio geral, correspondente a 54% dos colaboradores. O quadro a seguir, apresenta os detalhes adicionais:

Gráfico 63: Distribuição da Força de Trabalho por Nível Académico

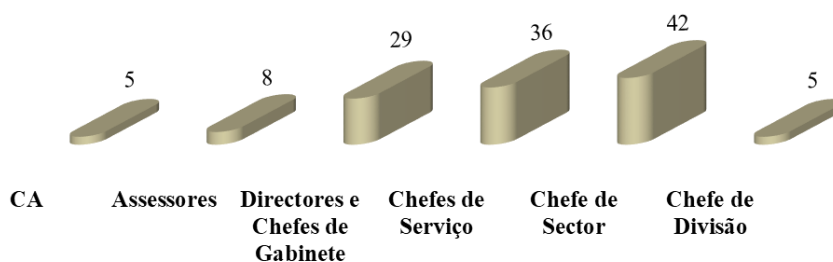


Até 31 de Dezembro de 2025, o quadro de pessoal da Empresa Aeroportos de Moçambique, E.P. era composto por 125 colaboradores que exerciam cargos de chefia, dos quais 34% desse universo era constituído por chefes de sector, secção e encarregados dos aeroportos e aeródromos, 29% correspondiam a chefes de serviço, 23% a directores e chefes de gabinete. Refira-se que o Conselho de Administração é composto por 5 membros. O quadro abaixo apresenta detalhes adicionais:



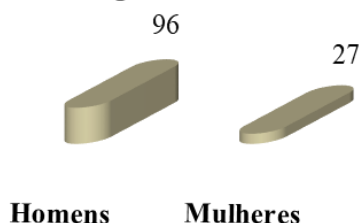


Gráfico 64: Distribuição da Força de Trabalho por Cargo de Chefia



Da análise de distribuição dos recursos humanos por género revela uma maior representatividade do género masculino que ocupa funções de Direcção, Chefia e Confiança. Em 31 de Dezembro de 2025, integravam no quadro de pessoal 123 colaboradores ocupando funções de Direcção ou chefia, dos quais 78% destes, eram representados por homens, representando 3 pontos percentuais abaixo dos registados em 2024.

Gráfico 65: Distribuição da Força de Trabalho Por Cargo de Chefia vs Género

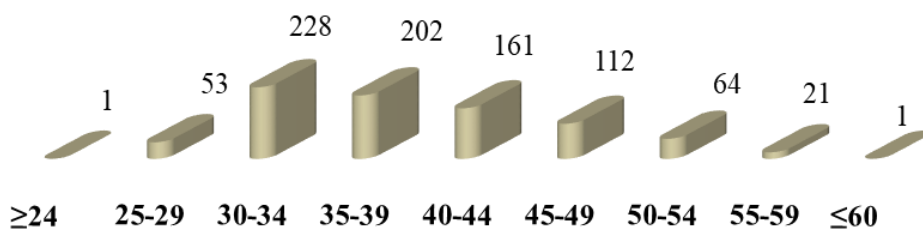


Em relação à distribuição etária da força de trabalho do quadro efectivo no ano de 2025, observa-se uma maior concentração na faixa etária de 30 a 34 anos, que corresponde a 27% do total de trabalhadores. Isso indica que a composição da equipe é predominantemente jovem, conforme ilustrado no gráfico a seguir. Além disso, cerca de 43

% dos colaboradores da ADM, E.P. possuem mais de 40 anos, o que revela que a empresa conta com profissionais experientes e altamente competentes em seu quadro de pessoal.

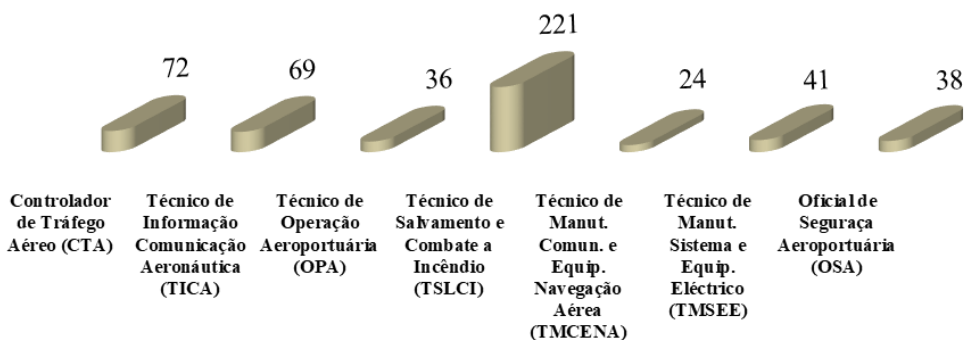


Gráfico 66: Distribuição da Força de Trabalho por Nível Etário



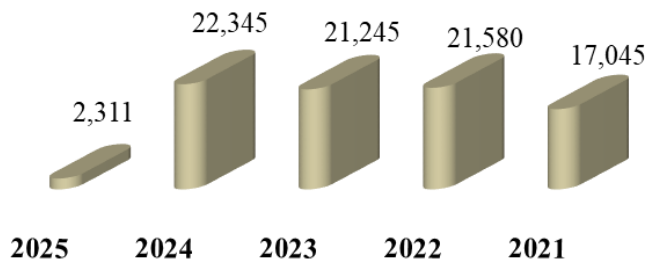
O gráfico a seguir ilustra a distribuição dos colaboradores operacionais por função:

Gráfico 67: Colaboradores Operacionais por Função



Em comparação com 2024, no total, observou-se em 2025 uma redução na taxa de absentismo, conforme demonstrado no gráfico abaixo.

Gráfico 68: Evolução das Faltas





Da totalidade das faltas registadas no ano em análise cerca de 75% são resultantes de Licença Disciplinar e 8% por parto.



Gráfico 70: Faltas Por Unidade de Produção

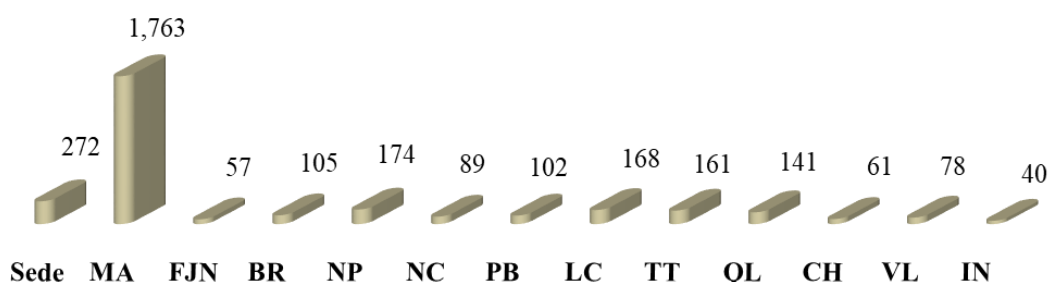
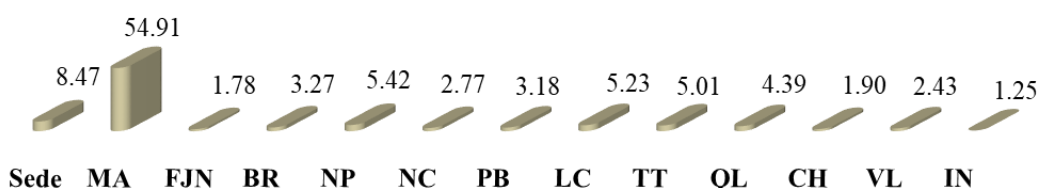
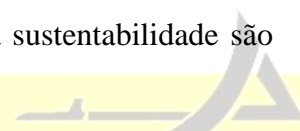


Gráfico 71: Índice de Faltas Por Unidade de Produção



8.2. Desenvolvimentos de Recursos Humanos

O recrutamento e a selecção devem estar alinhados com a estratégia de negócios da organização. Quando a organização precisa implementar mudanças ou passar por renovações, deve procurar atrair candidatos com o potencial necessário para esses processos. Como entidades vivas e dinâmicas, as organizações devem possuir habilidades como a capacidade de se renovar, inovar, aprender, ajustar-se às mudanças internas e externas, transformar informações em conhecimento, resolver problemas e agregar valor. Assim, o subsistema de recrutamento e selecção representa um momento crucial para tornar essas premissas uma realidade. Nesse contexto, a competitividade e a sustentabilidade são





factores presentes nas organizações, reflectindo-se também na disputa por profissionais que trazem características e valores que gerem um diferencial de qualidade para a organização.

Progressões na Carreira

Na empresa existem duas formas de evolução na carreira profissional:

- **Progressões Verticais** – Que é a mudança de uma categoria profissional para a imediatamente superior, ocorre de 06 em 06 anos de uma categoria para outra, excluindo a de Supervisor para Principal que são 08 anos.
- **Progressões Horizontais** – Que é a mudança de um nível salarial para o imediatamente superior, ocorrendo de 02 em 02 anos.

Durante o período em análise foramapurados 186 colaboradores a progredir horizontalmente, dos quais 43 mulheres e 263 homens e 148 Colaboradores a progredir na vertical, dos quais 21 Homens e 8 mulheres.

8.3. Formação

A Formação Profissional é o conjunto de actividades que visam a aquisição teórica e/ou prática de conhecimentos e atitudes exigidos para o exercício das funções próprias de uma profissão. A Formação Profissional apresenta-se como um instrumento de gestão com uma dimensão estratégica e é a actividade facilitadora da mudança que propicia uma melhor adequação dos Recursos Humanos aos Recursos Materiais existentes através da sua qualificação e reconversão quando necessárias, permitindo assim uma maior flexibilidade das Organizações para fazer face a um futuro difícil de prever.

O objectivo da Formação consiste em aumentar, adequar o conhecimento e as habilidades dos Colaboradores ao longo da vida.

Nestes termos, de acordo com o Regulamento de Formação, a empresa aloca um orçamento para a Formação Profissional com vista a elevar as competências e criar motivação do capital humano existente na Empresa.

No período em análise foram realizadas um total de 27 acções de Formação, conforme o detalhe abaixo:

- Dezasseis (16) acções de Formação Internas, que beneficiaram a 183 Colaboradores;
- Onze (11) acções de Formação Externas, que beneficiaram a 53 Colaboradores.





8.4. Acção Social

A prestação de serviços sociais aos colaboradores é uma das principais prioridades da empresa, dentro dos Benefícios Sociais estabelecidos. Nesse contexto, o Serviço de Acção Social (SAS) dedicou-se, ao longo de 2025, a envidar esforços para fornecer serviços completos e acessíveis aos colaboradores e seus dependentes, utilizando os recursos disponíveis e adoptando o princípio da racionalidade económica (minimizando os custos).

As consultas ambulatoriais e internamentos registaram um acréscimo em 12% em comparação com ano 2024, tendo registado 51.335.060MT contra 45.716.685MT atingindo em 2024. A assistência médica e medicamentosa em 2025 registou um crescimento na ordem de 25%.

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Assistência Médica e Medicamentosa	25%	7,213,512	5,758,534
Consultas ambulatoriais e internamentos	12%	51,335,060	45,716,685
Total	14%	58,548,572	51,475,219

Para o ano em análise beneficiaram de assistência médica e medicamentosa 337 trabalhadores efectivos contra 414 atendidos em 2024, registando um decréscimo em 19% quando comparado com o ano 2024. A assistência aos trabalhadores reformados registou um crescimento em 69% comparativamente ao ano 2024. Relativamente aos dependentes registou-se um crescimento em 28% na procura destes serviços.

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Activos	-19%	337	414
Dependentes	28%	659	514
Reformados	69%	113	67
Total	11%	1,109	995





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.



9. SEGURANÇA, FUNCIONALIDADE, EQUIPAMENTOS E MANUTENÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS E PROJECTOS

9.1. Segurança - Security

9.2. Segurança Operacional – Safety

9.3. Manutenção e Reparação de Infraestruturas Aeroportuárias

9.4. Gestão Operacional

9.5. Equipamentos e Sistemas Aeroportuários e de Navegação Aérea

9.6. Operacionalidade de Equipamentos e Sistemas

9.7. Desenvolvimento de Projectos

9.8. Tecnologias de Informação e sistemas de apoio a navegação



9. Segurança, Funcionalidade de Equipamentos e Manutenção de Infra-estruturas

A ADM, E.P. tem como uma das suas principais prioridades, dentro das suas atribuições, garantir a Segurança da Aviação Civil nas Operações Aeroportuárias. Isso se traduz em atender as companhias aéreas, os passageiros, os utentes e apoiar a Navegação Aérea, assegurando um elevado padrão de qualidade no âmbito da Segurança da Aviação Civil.

9.1. Segurança - Security

9.1.1. Realizações das actividades planificadas na área de Segurança Aeroportuária

Para o cumprimento dos requisitos do PNSAC e em estrita fidelidade à missão, visão e objectivos estratégicos da ADM, E.P., foram planificadas para o GGS, as seguintes actividades:

- Garantir desenvolvimento, submissão à aprovação e manutenção dos programas de segurança dos aeroportos;
- Emitir cartões de acesso para obviar a aplicação das medidas do controlo de acessos ao lado ar, às áreas restritas de segurança (ARS) e às áreas reservadas dos aeroportos e aeródromos;
- Assegurar a manutenção de condições de implementação das medidas preventivas de segurança, sobre de passageiros, Tripulantes, pessoal de serviço em terra, bagagem, carga, correio e bens na posse de pessoas que requeiram acesso ao lado ar, ARS e áreas reservadas;
- Assegurar a patrulha e guarda para prevenir intrusões ao lado ar e para a preservação das barreiras físicas dos aeroportos e dos pontos vulneráveis;
- Assegurar a protecção de pessoas e bens nos aeroportos e aeródromos; e
- Assegurar a protecção de aeronaves parqueadas.

Destaca-se:

- Implementação do Programa Nacional de Formação e Treino em segurança da aviação civil;
- Implementação do Programa de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil;
- Coordenação e consulta sobre actividades de segurança da aviação civil;
- Grau de execução das actividades planificadas;
- Implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- Implementação do Programa de Formação e Treino em segurança da Aviação Civil;
- Implementação do Programa de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil;
- Coordenação e consulta sobre actividades de segurança da aviação civil;





- Avaliação de risco;
- Manutenção das vias de acesso para a patrulha e das condições operacionais da área de movimento;
- Registo e análise de ocorrências; e
- Natureza geral das ocorrências:

Quanto à natureza, importa destacar os seguintes tipos de ocorrências:

- Captura e encaminhamento à Polícia de intrusos no lado ar;
- Tentativas de acessos não autorizados ao lado ar;
- Embate de veículos contra propriedade aeroportuária;
- Roubo e sabotagem de instalações de ajuda à navegação aérea e aeroportuária;
- Roubo de material de Construção e transformadores de isolamento das Luzes;
- Violação e roubo de bens de carga;
- Abandono dos pontos de controlo de segurança;
- Extorção por agentes de segurança;
- Extravio de bagagem;
- Vandalização da vedação, obstrução deliberada das vias de acesso para a patrulha e
- Invasão ao perímetro aeroportuário por populares das zonas circunvizinhas dos aeroportos e aeródromos.

9.2. Segurança Operacional – Safety

- No âmbito do cumprimento das normas emanadas pela ICAO e o regulador das actividades de aviação civil, que orientam aos provedores dos serviços de navegação aérea a desenhar e implementar o SMS, foi elaborado o Manual do Sistema de Gestão de Segurança e os respectivos procedimentos, está em fase de verificação para posterior aprovação pelo regulador.

9.3. Manutenção e Reparação de Infraestruturas Aeroportuárias

A empresa Aeroportos de Moçambique, E.P. gere uma rede de infraestruturas constituída por 20 aeroportos, cujos elementos centrais são as pistas e os terminais de passageiros.

As pistas dos aeroportos sob gestão da ADM, E.P. mantêm-se em estados operacionais, com diferentes níveis de conservação nos diferentes aeroportos, facto que exige uma actuação contínua para garantir elevados padrões de segurança, alinhados com as normas da ICAO.





Os Aeroportos de Maputo, Beira, Nampula, Nacala, Inhambane, Vilankulo, Filipe Jacinto Nyusi e Pemba encontram-se com as pistas em bom estado de conservação. Entretanto, as pistas dos Aeroportos de Lichinga, Quelimane e Chimoio apresentam sinais visíveis de desgaste, exigindo intervenções de reabilitação mais profundas.

Estão previstas para os próximos anos acções de vulto para intervenção nas pistas de Chimoio e Lichinga, abrangendo toda a sua extensão, de modo a garantir segurança nas operações e prolongar a sua vida útil.

No que diz respeito aos terminais de passageiros, a empresa possui a maior parte destas infraestruturas construídas há mais de 50 anos, cuja manutenção tem representado um desafio constante. Por outro lado, os terminais construídos ou renovados há menos de 15 anos (Maputo, Vilankulo, Nacala, Pemba e Filipe Jacinto Nyusi) apresentam melhores condições de operacionalidade e exigem menor grau de intervenções.

O Terminal de Passageiros do Aeroporto de Inhambane, devido às suas dimensões reduzidas, já não reúne as condições de segurança e comodidade necessárias para processar a actual demanda, constituindo uma elevada não conformidade normativa da aviação civil. Há necessidade de mobilização de fundos para a sua ampliação ou construção de novo edifício.

Em termos de intervenções recentes, destaca-se o Terminal de Passageiros do Aeroporto da Beira, que se encontra em fase de remodelação e modernização, com conclusão das obras prevista para o segundo semestre de 2026.

9.3.1. Remoção de Borracha nas Pistas

Devido ao excesso de depósito de borracha nas pistas dos Aeroportos de Maputo e Nampula, no ano de 2025, foram realizadas acções de remoção de borracha nas referidas pistas, como forma de melhorar a segurança nas operações e estar em conformidade regulamentar.

O excesso de borracha na pista constitui um perigo para as operações, devido a perda de atrito da superfície da pista, riscos de aquaplanagem nas aeronaves e ocultação da sinalização horizontal na pista.

Para 2026, estão previstas acções de medição do coeficiente de atrito dos pavimentos em vários aeroportos principais (Maputo, Beira, Nampula e Nacala), reforçando o compromisso com a certificação e o cumprimento dos padrões internacionais. Bottom of Form





9.3.2. Projecto de Construção e Reabilitação das Infraestruturas do Aeroporto de Mueda

No âmbito dos esforços do Governo da República de Moçambique e da empresa Aeroportos de Moçambique, E.P. orientados para o reforço da segurança operacional, expansão da capacidade da rede aeroportuária nacional e a promoção do desenvolvimento económico e social do país, houve necessidade de adequar o Aeródromo de Mueda de operação militar para operação mista (civil e militar). Para o efeito, foram levadas a cabo acções com vista construção e reabilitação de infraestruturas neste aeroporto.

Devido à idade avançada e à falta de uso regular, a pista, os caminhos de circulação, a placa de estacionamento, a vedação e o sistema de drenagem não ofereciam as condições de segurança exigidas para a operação.

Face ao imperativo de restaurar estas infraestruturas, o Governo, mobilizou fundos para a execução da Primeira Fase das intervenções, que compreendeu:

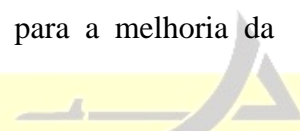
- Requalificação e ampliação da pista, caminhos de circulação e placa de estacionamento, incluindo a pintura da sinalização horizontal;
- Instalação de sinalização luminosa na pista, caminhos de circulação e iluminação da placa de estacionamento;
- Construção de vedação metálica no perímetro do aeródromo e abertura de acessos circundantes (interiores e exteriores);
- Construção do sistema de drenagem de águas pluviais.

A segunda fase consistiu na construção de edifícios aeroportuários, que compreenderam o Terminal de Passageiros, a Sala VIP Presidencial, o Quartel dos Serviços de Luta Contra Incêndios (SLCI), a Torre de Controlo e demais infraestruturas complementares associadas à operação aeroportuária.

O lançamento da primeira pedra ocorreu em 16 de Junho de 2024, a entrega provisória em 03 de Novembro de 2024 e a inauguração oficial em 10 de Janeiro de 2025.

No âmbito social, a empreitada proporcionou a criação de cerca de 50 empregos directos, contribuindo para a redução do desemprego e o aumento da renda de famílias em Mueda e Pemba. Do ponto de vista ambiental, foram asseguradas medidas adequadas de gestão de resíduos e mitigação de poluentes, garantindo a conservação do meio ambiente e a minimização de impactos negativos.

A concretização deste projecto foi de particular importância para o Distrito de Mueda, dada a limitada cobertura da rede de transporte aéreo na região. A intervenção contribuiu para a melhoria da





conectividade regional, o reforço da segurança aérea, a dinamização da economia local e a criação de condições favoráveis à atracção de investimentos, com especial enfoque no apoio à indústria do petróleo e gás da bacia do Rovuma

9.3.3. Reabilitação da Sala VIP Presidencial do Aeroporto Internacional da Beira

No âmbito das celebrações dos 50 anos da Independência Nacional, foi efectuada a requalificação da Sala VIP Presidencial do Aeroporto Internacional da Beira (em Junho de 2025), um espaço de elevada importância protocolar, destinado à recepção de Sua Excelência o Presidente da República e de outras altas individualidades nacionais e estrangeiras.

A intervenção abrangeu a modernização e valorização integral dos diversos compartimentos que compõem a Sala VIP Presidencial, nomeadamente a sala do presidente, sala de governadores, sala protocolar, copa/self-service e demais áreas de apoio, passando também a integrar uma Sala CIP. As obras contemplaram melhorias ao nível da construção civil, climatização, funcionalidade e decoração, conferindo ao espaço maior conforto, sofisticação e adequação aos padrões actuais de qualidade.

Com esta reabilitação, o Aeroporto Internacional da Beira reforça a sua capacidade de acolhimento protocolar, elevando a qualidade dos serviços prestados e a imagem institucional da infra-estrutura aeroportuária. O novo ambiente, mais moderno e funcional, contribui para uma experiência diferenciada dos utilizadores, em particular das entidades oficiais e convidados de prestígio.

Para além dos impactos positivos retromencionados, a introdução da Sala CIP representa uma oportunidade adicional para a geração de receitas.

9.4. Gestão Operacional

A Empresa dos Aeroportos de Moçambique, E.P conta com um efectivo de 242 técnicos de Salvamento e Luta contra Incêndios e 36 (OPA) Oficiais de Operações aeroportuárias.

Em termos de categorias dos Aeroportos:

- Aeroporto Internacional de Maputo é da Categoria 9, tem de pista 3.660 metros de comprimento e 45 metros de largura com 5 caminhos de circulação. Tem 3 vituras de combate a incêndio que totalizam 25.300 litros de água, 3.200 de LGE e 750Kg de Pó químico, 1 ambulância para atender situações de emergência médica e evacuação de feridos. Conta com um efectivo de 66 técnicos de salvamento e luta contra incêndios e 24 Oficiais de Operações aeroportuárias;





- Aeroporto Internacional da Beira é da categoria 7, tem de pista 2.400 metros de comprimento e 45 metros de largura com 2 caminhos de circulação. Tem 2 viaturas de combate a incêndio que totalizam 13.100 litros de água, 1700 litros de LGE e 500Kgs de Pó químico, 1 ambulância e tem efectivo de 32 técnicos de salvamento e luta contra incêndios e 04 Oficiais de Operações aeroportuárias;
- Aeroporto Internacional da Nacala é da categoria 6, tem 3.100 metros de comprimento da pista e 45 metros de largura com 1 caminho de circulação. Tem 2 viaturas de combate a incêndio que totalizam 11.800 litros de água, 1.520 litros de LGE e 270Kgs de Pó químico, 1 Ambulância e tem efectivo de 14 técnicos de salvamento e luta contra incêndios e 2 Oficiais de Operações aeroportuárias;
- Aeroporto de Nampula é da categoria 6, tem 2.000 metros de comprimento da pista e 45 metros de largura com 2 caminho de circulação. Tem 2 viatura de combate a incendio que totalizam 10.000 litros de agua, 1.300 litros de LGE e 135Kgs de Pó químico, 1 Ambulancia e tem efectivo de 19 técnicos de salvamento e luta contra incendios e 01 Oficial de Operações aeroportuarias.
- Aeroporto de Pemba é da categoria 6, tem 1.800 metros de comprimento de pista e 45 metros de largura com 1 caminho de circulação. Tem 2 viaturas de combate a incêndios que totalizam 8.000 litros de água, 1.000 litros de LGE e 270Kgs de Pó químico, 1 Ambulância e tem efectivo de 16 técnicos de salvamento e luta contra incêndios e 02 Oficiais de Operações aeroportuárias;
- Aeroporto de Tete é da categoria 6, tem 2.500 metros de comprimento de pista e 45 metros de largura com 1 caminho de circulação. Tem 2 viaturas de combate a incêndio que totalizam 12.000 litros de água, 1.600 litros de LGE e 250Kgs de Pó químico e tem efectivo de 19 técnicos de salvamento e luta contra incêndios;
- Aeroporto de Vilankulo é da categoria 6, tem 1.470 metros de comprimento de pista e 45 metros de largura com 1 caminho de circulação. Tem 2 viaturas de combate a incêndio que totalizam 8.500 litros de água, 1.200 litros de LGE e 270Kgs de Pó químico, 1 Ambulância e tem efectivo de 12 técnicos de salvamento e luta contra incêndios e 03 Oficiais de Operações aeroportuárias;





- Aeroporto de Lichinga é da categoria 6, tem 2.530 metros de comprimento de pista e 45 metros de largura com 2 caminhos de circulação. Tem 2 viaturas de combate a incêndio que totalizam 10.000 litros de água, 1.300 litros de LGE e 135Kgs de Pó químico, 1 Ambulância e tem efectivo de 06 técnicos de salvamento e luta contra incêndios;
- Aeroporto de Chimoio é da categoria 6, tem 2.400 metros de comprimentos da pista e 45 metros de largura com 2 caminhos de circulação. Tem 1 viatura de combate a incêndio com capacidade de 6.000 litros de água 800 litros de LGE e 250Kgs de Pó químico e tem efectivo de 12 técnicos de salvamento e luta contra incêndios;
- Aeroporto de Inhambane é da categoria 6, tem 1.500 metros de comprimentos de pista e 30 metros de largura com 1 caminho de circulação. Tem 2 viatura de combate a incendio que totalizam 12.000 litros de água 1.600 litros de LGE e 135Kgs de Pó químico e tem efectivo de 10 técnicos de salvamento e luta contra incendios;
- Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi é da categoria 5, tem 1.600 metros de comprimento de pista e 45 metros de largura com 1 caminho de circulação. Tem 2 viaturas de combate a incêndio que totalizam 17.500 litros de água 4.500 litros de LGE e tem efectivo de 13 técnicos de salvamento e luta contra incêndios;
- Aeroporto Domestico de Quelimane é da categoria 6, tem 1.800 metros de comprimentos da pista e 45 metros de largura com 1 caminho de circulação. Tem 2 viatura de combate a incendio que totalizam 8.000 litros de água 1000 litros de LGE e 270Kgs de Pó químico e tem efectivo de 20 técnicos de salvamento e luta contra incendios;
- Aeroporto doméstico de Mueda recentemente construído e que está em processo de apetrechamento em termos operacionais.

No âmbito da responsabilidade social a ADM, E.P assinou um memorando de entendimento com o SENSAP. Os SLCI dos aeroportos têm apoiado em situações de emergência que ocorrerem na área urbana num raio de 8 km ou mais, mediante autorização das Direcções dos aeroportos locais, quando a saída dos meios humanos e materiais não cria constrangimentos na operação do Aeroporto.





A maior parte das viaturas foram adquiridas a mais de 10 anos por isso está em curso o processo de substituição paulatino das mesmas. A título de exemplo em 2025 adquiriu uma viatura nova com capacidade de 12.200 litros de água que se encontra no Aeroporto Internacional de Maputo. Igualmente no ano de 2025 foi lançado um concurso para aquisição de uma viatura de 6.100 litros para o Aeroporto Internacional da Beira.

De acordo com os meios disponíveis os SLCI possuem uma capacidade de resposta aceitável mas há necessidade de incremento dos agentes extintores, aquisição de ambulâncias para os Aeroportos de Tete, Lichinga, Chimoio e Mueda e substituição paulatina das viaturas de combate a incêndios.

Em alguns aeroportos existe défice de pessoal SLCI, deste modo para responder aos requisitos do MOZCATS do IACM, está em curso o processo de recrutamento de 32 novos candidatos para o preenchimento de vagas nos Aeroportos da Beira, Pemba, Lichinga, Nampula e Vilankulo.

Com vista a suprir o défice de pessoal OPA nos outros aeroportos, foi lançado um Concurso Interno para o preenchimento de 10 vagas sendo para Maputo- 02, Tete - 03, Pemba 02 e Nampula - 03.

9.5. Equipamentos e Sistemas Aeroportuários e de Navegação Aérea

Com um universo de 78 CTAs e 67 TICAs, a Direcção de Operações de Navegação Aérea é responsável pela gestão e prestação dos serviços de navegação aérea no espaço aéreo sob responsabilidade de Moçambique, garantindo a segurança, regularidade e eficiência das operações de tráfego aéreo. As suas atribuições incluem a coordenação dos serviços de Tráfego Aéreo (ATS), Informação Aeronáutica (AIS), bem como a articulação com as áreas técnicas responsáveis pelas operações Aeroportuárias e sistemas de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS).

A Região de Informação de Voo da Beira (FIR Beira) constitui um dos principais espaços aéreos sob responsabilidade de Moçambique, assegurando a prestação de serviços de tráfego aéreo (ATS) numa vasta área do território nacional e zonas adjacentes. Esta FIR é composta por 2 Centros de Controle de Área (Beira e Maputo) e desempenha um papel estratégico na gestão do tráfego aéreo regional, funcionando como corredor relevante para voos domésticos, regionais e intercontinentais, particularmente no eixo Norte-Sul do continente africano.

A FIR da Beira é definida por limites laterais estabelecidos por coordenadas geográficas específicas, abrangendo a região centro e norte de Moçambique, incluindo áreas oceânicas adjacentes no Índico.





- **Limites laterais:** delimitados por fronteiras com FIRs vizinhas, incluindo espaços aéreos de países limítrofes e áreas oceânicas sob responsabilidade atribuída;
- **Limites verticais:** desde a superfície (GND) até níveis superiores do espaço aéreo (tipicamente até o FL460 ou conforme publicado no AIP), cobrindo tanto operações de baixa como de alta altitude.

Mantem-se uma coordenação permanente com as FIRs adjacentes e é assegurada através de:

- Procedimentos ATS padronizados (LOAs);
- Comunicação inter-centros (voz e dados);
- Aplicação de separações longitudinais, laterais e verticais.

9.5.1. Predominância do Tráfego Aéreo

O espaço aéreo da FIR da Beira é caracterizado por:

- Elevado volume de sobrevoos, constituindo a maior componente do tráfego;
- Operações de aeronaves comerciais de médio e longo curso;
- Tráfego regional entre África Austral, África Oriental e Médio Oriente;
- Operações domésticas ligando aeroportos como Beira, Nampula, Tete e Pemba.

9.5.2. Proveniência e Destino do Tráfego

9.5.2.1. Tráfego Internacional

- Proveniente de países da África Austral (África do Sul, Zimbábue)
- Ligações com África Oriental (Tanzânia, Quênia)
- Rotas intercontinentais entre África e:
 - Médio Oriente
 - Ásia
 - Europa

9.5.2.2. Tráfego Doméstico

- Ligações entre aeroportos nacionais:
 - Maputo – Beira – Nampula – Pemba
 - Beira – Tete – Quelimane – Lichinga
- Operações de suporte à indústria extractiva (mineração e gás).





Indicadores Operacionais 2025

- Órgão ATS da Beira:
 - Partidas: 2760
 - Chegadas: 2855
 - Sobrevoos: 33002
 - Voo Fora: 11610

- Órgão ATS de Maputo:
 - Partidas: 8499
 - Chegadas: 8535
 - Sobrevoos: 15252
 - Voo Fora: 4209

9.5.3. Equipamentos Existentes

A FIR da Beira dispõe de um conjunto de sistemas essenciais para a prestação dos serviços ATS:

- **Comunicações:**
 - VHF (com limitações de cobertura);
 - HF (instalado, porém com restrições operacionais);
 - Sistemas telefónicos operacionais (VODACOM, Tmcel, internos).

- **Vigilância:**
 - ADS-B em processo de certificação, iniciada em 2025;
 - MLAT em fase de implementação, iniciada em 2025.

Infraestruturas de suporte (Todos iniciados em 2025):

- VSAT;
- Sistemas de tratamento de planos de voo;
- Equipamentos de registo e monitoria;

Apesar da existência destes sistemas, foram identificadas limitações operacionais associadas à obsolescência e falhas técnicas mas que estão a receber melhorias significativas iniciadas com o desenvolvimento de vários projectos.





9.5.4. Melhorias Previstas

No âmbito da modernização da navegação aérea, estão em curso várias iniciativas relevantes, iniciados no ano de 2025:

9.5.4.1. Reestruturação do Espaço Aéreo (com NAV Portugal)

- Introdução de rotas PBN – Uso de sistemas satélites GNSS;
- Implementação de rotas livres (Free Route Airspace) – Maior liberdade na operação das aeronaves, sem afectar na qualidade de segurança;
- Redefinição das TMA's – Modernização do espaço aéreo para atingir padrões universais e modernos.

9.5.4.2. Actualização de Procedimentos

- Revisão de cartas de voo – Cumprir co requisitos da ICAO e conferir mais qualidade;
- Actualização de dados topográficos e magnéticos.

9.5.4.3. Certificação e Qualidade

- Processo de certificação com o ANSP;
- Implementação de sistemas de gestão de segurança (SMS) e qualidade.

Em 2025, a ADM, E.P concentrou-se principalmente em:

- Garantir a continuidade operacional e segurança da navegação aérea;
- Actualizar infraestruras técnicas e documentação aeronáutica;
- Reforçar a capacitação e certificação institucional;
- Iniciar reformas estruturais no espaço aéreo nacional.

9.5.4.4. Formação de instrutores OJTI e examinadores

A ENA submeteu, em janeiro, ao IACM o processo para a aprovação do curso de OJTI. Estes submeteram, em Julho de 2025, o seu parecer tendo resultado em alterações ao programa conforme as recomendações exigidas e posteriormente foi aprovado. Por estes constrangimentos administrativos, foi agendado para Janeiro de 2026.





9.5.4.5. Implementação efectiva pela ADM do Memorando de entendimento da transferência do AIS

Foi submetido ao IACM o pacote completo da nova edição do AIP, tendo os ADM, EP recebido recomendação de resolução de não conformidades detectadas durante a análise. Devido a caducidade das cartas de procedimento corre o processo para actualização das mesmas e outros dados associados para a publicação da IV edição do AIP após a aprovação do IACM.

Apesar de progressos significativas, várias actividades ficaram condicionadas por limitações técnicas, financeiras e administrativas, transitando para 2026.

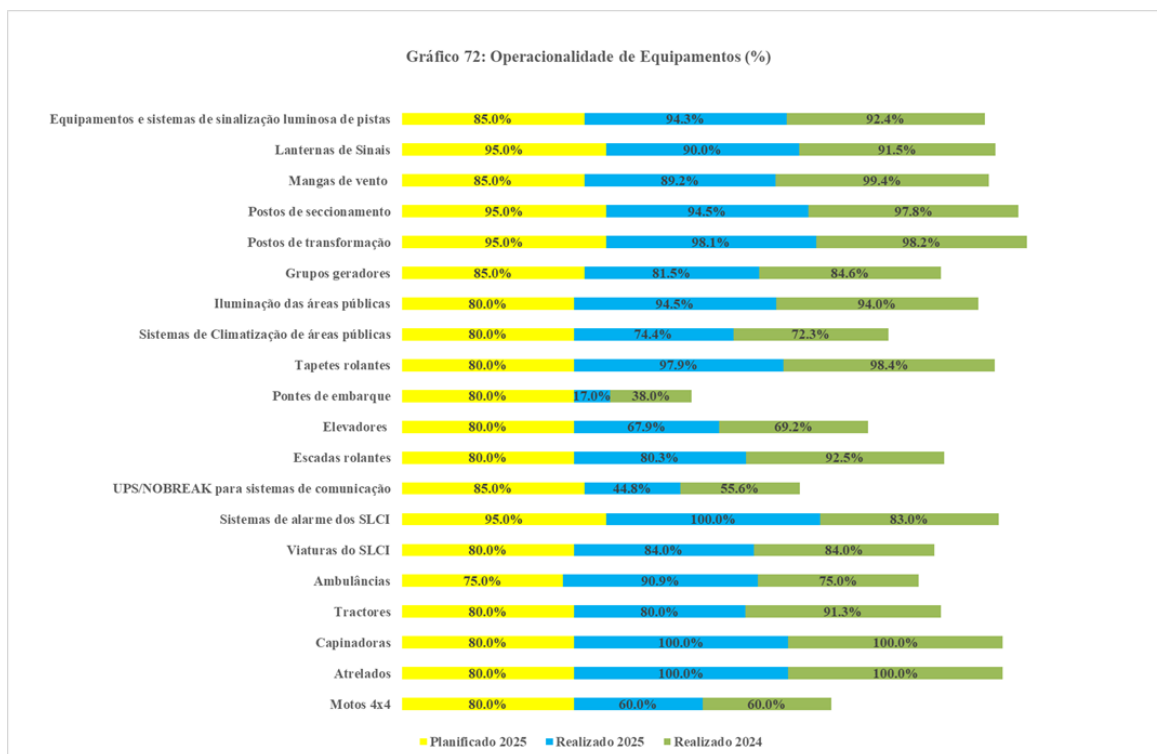
9.6. Operacionalidade de Equipamentos e Sistemas

Durante o período em análise, foram realizadas diversas actividades de manutenção preventiva e correctiva, com vista a:

- Assegurar o fornecimento de energia eléctrica para garantia da alimentação dos equipamentos destinados ao apoio a navegação, comunicações e vigilância;
- Assegurar os funcionamentos das viaturas destinadas ao resgate e combate a incêndios em casos de acidentes aeronáuticos;
- Assegurar equipamentos de fornecimento de energia eléctrica em casos de falha da rede pública (grupos geradores);
- Assegurar o funcionamento dos equipamentos destinados a providenciar a comodidade e o conforto dos utentes dos serviços aeroportuários;
- Assegurar o funcionamento dos equipamentos destinados a conservação das áreas operacionais e dos meios de combate a incêndios em aeronaves.

No gráfico a seguir, são apresentadas as médias indicativas dos níveis de operacionalidade dos equipamentos durante o período analisado, juntamente com a comparação entre os valores planeados e os resultados alcançados no período anterior.





Do quadro apresentado, importa destacar o seguinte:

- Exceptuando-se os sistemas de climatização das áreas públicas, o desempenho dos equipamentos assistidos foi satisfatório, tendo em conta os resultados alcançados. A climatização das áreas públicas foi prejudicada por avarias grossas registadas nos Aeroportos de Pemba, Vilankulo e Nacala;
- A manutenção dos sistemas de sinalização luminosa, foi prejudicada por vandalizações recorrentes, que se registaram nos aeroportos de Maputo e Tete. Foi possível a reposição imediata dos candeeiros vandalizados foi possível, mediante o recurso a candeeiros de reserva que se encontravam armazenados nos outros aeroportos. Porém, esta situação representa um prejuízo financeiro a ADM, E.P, devido ao elevado custo de reposição e o tempo necessário para o fabrico e importação;
- Ao nível dos recursos humanos, destaca-se o facto de em 2025, a empresa ter aprovado, formalmente, a Política de Saúde e Segurança do Trabalho e, não ter sido registado, ao longo deste ano, nenhum acidente de trabalho envolvendo técnicos e/ou colaboradores da empresa Aeroportos de Moçambique, E.P.





9.7. Desenvolvimento de Projectos

No ano 2025, a ADM,E.P. continuou a dar corpo aos projectos estruturais de desenvolvimento da empresa com o intuito de garantir a Modernidade, Segurança e Qualidade. Para o efeito, foram desenvolvidos os seguintes projectos:

9.7.1. Projectos de Navegação Aérea

9.7.1.1. Projecto JICS

A JICS é uma entidade Japonesa especializada em procurement. Para o desenvolvimento deste projecto, realizou surveys em Moçambique com o objectivo de identificar as necessidades para a melhoria dos serviços de navegação aérea. A implementação do projecto teve início em 2025, estando a sua conclusão prevista para Setembro de 2026.

O projecto JICS consiste no fornecimento e instalação dos seguintes sistemas:

- DVOR/DME para os Aeroportos de Maputo e Beira;
- ILS/DME para os Aeroportos de Maputo e Beira;
- Sistema HF para o Aeroporto da Beira;
- Sistemas de comunicação em VHF para os Aeroportos de Maputo, Beira, Inhambane, Vilankulo, Tete, Songo, Quelimane, Nampula, Pemba e Lichinga;
- VCCS para os Aeroportos de Maputo e Beira;
- Sistema de vigilância terminal, MLAT, para o Aeroporto de Maputo;
- Grupo gerador e UPS para o Aeroporto da Beira;
- Simulador para o Serviço de controlo do tráfego Aéreo para o Aeroporto de Maputo;
- Uma viatura de luta contra incêndios com capacidade de 10 mil litros para o Aeroporto de Maputo.

Os sistemas fornecidos visam melhorar a segurança na navegação aérea em rota e na área terminal, a comunicação terra-ar na região continental e oceânica bem como a melhoria das condições de controlo do movimento das aeronaves no solo através da implementação de uma nova tecnologia, o MLAT.

Com o fornecimento do grupo gerador e UPS para o Aeroporto da Beira, haverá uma disponibilidade acentuada dos equipamentos ao serviço de controlo do tráfego aéreo mitigando os constantes cortes





de fornecimento de energia que punham em risco a segurança aérea quando se verificam cortes de energia.

Até dezembro de 2025 já se encontravam instalados e entregues o simulador do ATC e o sistema HF.

A operacionalização de todos os equipamentos está prevista a sua conclusão para Setembro de 2026.

9.7.1.2. Projecto JICA

A JICA tem como principal missão a assistência técnica à ADM, E.P. com vista ao desenvolvimento de capacidades nos serviços de tráfego aéreo. Esta assistência inclui a formação de controladores, técnicos de electrónica e electricidade, desenho de planos directores para o ATC e ATSEP, bem como o desenvolvimento de novos procedimentos associados à instalação de novos equipamentos DVOR/DME no âmbito do projecto JICS.

No ano em análise, foi apenas assinado o memorando de entendimento para o início do projecto. A implementação efectiva terá início em 2026, estando a sua conclusão prevista para 2029.

9.7.1.3. Projecto VSAT

Este projecto visa a implementação das comunicações terra-ar através do satélite melhorando significativamente a disponibilidade do sistema rádio em VHF que estabelece a comunicação entre o piloto e controlador. No período em questão, foi concluída a integração das comunicações em VHF no sistema VSAT na região centro e norte através do centro de controlo da Beira.

Actualmente, as comunicações nestas regiões apresentam disponibilidades dentro dos limites recomendados pela ICAO o que garante a segurança no espaço aéreo.

A operacionalização da zona sul está prevista para ser implementada em 2026.

Esta acção visa a substituição gradual dos equipamentos VHF instalados nos aeroportos e estações remotas. No período em questão, foram recebidos os oito rádios em VHF digitais que foram instalados nos Aeroportos de Maputo, Songo, Pemba, Nampula e Lichinga.

Com esta instalação, verifica-se uma melhoria significativa na cobertura do espaço aéreo nacional principalmente nas áreas terminais nas quais o alcance com os rádios anteriores estava reduzido.





9.7.2. Projectos de Infraestruturas

Na área de infraestruturas, foi iniciada a implementação do projecto de remodelação e modernização da Aerogare da Beira. A obra foi iniciada em Junho de 2025 e a sua conclusão está prevista para Agosto de 2026.

Com a remodelação da Aerogare espera-se o aumento da capacidade, a comodidade e segurança dos passageiros, e com a modernização espera-se o emprego de processos mais modernos para o check in e outros serviços usados internacionalmente.

9.8. Tecnologias de Informação e sistemas de apoio a navegação

a) Sistemas de apoio a gestão - SSAG

Para o período em análise, foram programadas as acções abaixo:

- **Renovação do acordo PHC On**

Em curso a elaboração do contracto.

upgrade do Sistema PHC, com vista o desenvolvimento de novas funcionalidades e recuperação de funcionalidades.

- **Desenvolvimento de novas funcionalidades do Sistema PHC Pós Upgrade**

Foi assinado o contracto para a nova fase pós upgrade do sistema PHC e a 2Business efectuou a entrega das licenças.

- **Implementação do sistema de fluxo documental**

O Sistema de gestão de fluxo documental encontra-se operacional e está prevista a sua revitalização.

- **Reestruturação do sistema de vídeo-vigilância (CCTV) e controlo de acesso (fingerprint)**

O contracto já foi assinado, está em fase de discussão para implementação do mesmo.

b) Tecnologias de Informação e Comunicação - STIC

Foram programadas para o período em alusão as acções abaixo:





- **Projecto de reestruturação tecnológica**

Projecto executado à 94%, está em curso a implementação do Disaster Recovery na sala de servidores na Torre de Controle.

- **Projecto Parque Auto - AIM**

Projecto executado à 96%, em curso o processo de integração dos sistemas de gestão do parque auto e o PHC.

- **Assegurar a integração das redes de dados e voz**

Foi feita a visita às instalações da ADM,E.P. pela equip da TMCEL, esta actividade tem em vista garantir uma comunicação eficiente entre as operações de gestão e navegação.

c) Sistemas de apoio a navegação

Para o período em análise, foram programadas as acções abaixo:

- **Calibração dos equipamentos de teste e medida**

Actividade executada a 100%.

- **Realização de inspecções periódicas e a monitoria contínua das actividades de manutenção em todos os sistemas**

Actividade realizada em quase todos os aeroportos, com a excepção dos Aeroportos de Maputo e Inhambane.

- **Implementação do sistema VOIP e aquisição de caixas telefónicas VSAT**

Actividade em curso.

- **Calibração das Balanças electrónica do Check in e terminal de carga**

Esta acção está em curso, tendo sido concluída em quase todos os aeroportos, com a excepção do Aeroporo de Chimoio.

- **Realização dos Voos de Calibração**

Actividade em curso, prevista a conclusão para finais de Janeiro de 2026.





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.



- 10. ACTIVIDADES DE SUPORTE AO NEGÓCIO**
- 10.1. Comunicação e Imagem e Relação com o Cliente**
- 10.2. Gestão de Qualidade**



10. Actividades de Suporte ao Negócio

Apresenta-se a seguir, algumas actividades realizadas pela Empresa que se enquadram no âmbito de suporte ao negócio, designadamente:

- Comunicação e imagem;
- Gestão da Qualidade;
- Desenvolvimento de Projectos Imobiliários.

10.1. Comunicação e Imagem e Relação com o Cliente

Em 2025 o Gabinete de Comunicação e Imagem desenvolveu várias actividades com vista ao fortalecimento da imagem corporativa e com objectivo de garantir uma gestão eficaz da comunicação/imagem interna, externa, relacionamento com a mídia e responsabilidade social.

Importa destacar as seguintes:

- No âmbito das celebrações do mês da Mulher, foi realizada uma Mega Feira no Aeroporto, que marcou o encerramento das actividades alusivas à efeméride. A iniciativa teve como objectivo valorizar o papel da mulher, promover o empreendedorismo feminino e criar um espaço de divulgação de produtos e serviços, reforçando o compromisso dos Aeroportos de Moçambique, E.P. com a igualdade de género e a inclusão social;
- No âmbito da Responsabilidade Social e por ocasião das celebrações dos 50 anos da Independência Nacional, os Aeroportos de Moçambique, E.P. promoveu a formação de cerca de 50 raparigas em matéria de corte e costura nas províncias da Beira, Pemba, Tete, Nampula e Maputo. Esta iniciativa teve como objectivo a capacitação profissional, a promoção da inclusão social e a criação de oportunidades de geração de renda, contribuindo para o empoderamento feminino e para o desenvolvimento socioeconómico das comunidades beneficiárias;
- No âmbito das celebrações dos 45 anos dos Aeroportos de Moçambique, E.P., foi realizada a Primeira Edição da Légua Aeroportos. Esta iniciativa teve como objectivo promover o desporto, a saúde e o convívio entre trabalhadores, parceiros institucionais e a





comunidade em geral, reforçando simultaneamente a imagem da empresa como uma instituição socialmente responsável e promotora do bem-estar;

- Realização da Campanha “Bem Servir” no Aeroporto de Vilankulo, no âmbito da participação dos Aeroportos de Moçambique, E.P. na Conferência Internacional do Turismo. A iniciativa visou reforçar a cultura de atendimento de excelência, hospitalidade e profissionalismo, contribuindo para a melhoria da experiência dos passageiros e para a valorização do destino turístico nacional;

10.2. Gestão de Qualidade

A empresa aeroportos de Moçambique, aderiu ao sistema de gestão da qualidade que permite orientar na tomada de decisão estratégica como organização, podendo ajudar na melhoria contínua da operacionalização dos processos. O Sistema de Gestão da Qualidade considera-se uma ferramenta de suma importância enquanto suporte da organização e concorre na prestação de serviços de excelência e satisfação das partes interessadas.

Durante o ano 2025 foram executadas as seguintes actividades:

Foram desenvolvidos trabalhos a nível da Sede com vista ao alcance da conformidade das práticas ao referencial normativo ISO 9001:2015, norma do Sistema de Gestão da Qualidade. Como resultado, foi possível implementar o sistema de avaliação dos fornecedores externos (GAC), avaliação eficácia das formações (DREH) e definição dos indicadores de desempenho do sistema de gestão da qualidade no processo de gestão do património (GPAT);

A nível dos aeroportos foram desenvolvidas palestras divulgação do sistema de gestão da qualidade de modo a se obter maior comprometimento de todos níveis hierárquicos de cada aeroporto.

O Gabinete de Qualidade procedeu à monitoria da implementação do SGQ nas Direcções da Sede e nos aeroportos, através da análise dos indicadores da qualidade e do tratamento das não conformidades.





Foi iniciada a revisão do Sistema de Gestão Documental, com enfoque nos instrumentos de comunicação interna e externa, contando com a assessoria de consultor externo, como parte das acções de melhoria contínua do Sistema de Gestão da Qualidade.

Melhoria Contínua do Sistema de Gestão da Qualidade - No concernente a melhoria contínua do SGQ, o gabinete realizou:

- Auditorias internas ao SGQ na Sede e unidades de Produção certificadas (Maputo, Vilankulo, Beira, Tete, Quelimane, Chimoio, Nampula, Nacala e Pemba), dando resposta ao preconizado na Norma ISO 9001:2015;
- Auditoria Externa de acompanhamento (APCER) e monitoria do PAC, nas seguintes unidades de produção (Maputo e Beira) e na Sede.

As acções desenvolvidas visaram assegurar a manutenção e melhoria contínua do SGQ, em conformidade com os requisitos da Norma ISO 9001:2015 e com os objectivos estratégicos da empresa.





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.
MODERNIDADE, SEGURANÇA E QUALIDADE



11. RESPONSABILIDADE SOCIAL



11. Responsabilidade Social

A construção de uma sociedade mais justa, inclusiva e menos desigual exige o compromisso conjunto do governo, da sociedade e do sector empresarial. Neste contexto, as empresas assumem um papel determinante, devendo actuar de forma responsável e alinhada com as necessidades das comunidades onde se inserem.

Consciente dessa responsabilidade, a Empresa tem vindo a desenvolver e a consolidar diversas iniciativas de responsabilidade social, com impacto positivo e sustentável, destacando-se, entre outras, as seguintes:

- Patrocínio para aquisição de equipamento desportivo ao do Clube Desporto do Maxaquene;
- Apoio a Liga Moçambicana de Futebol.

Os custos associados à actividade de responsabilidade social realizada estão conforme a tabela a seguir:

Quadro 7: Responsabilidade Social

Descrição	31-Dez-2025		31-Dez-2024		Var (%)
	Valor	Peso%	Valor	Peso%	
Clube De Desportos Da Maxaquene	2,400,000.00	8%	7,364,189.10	10%	-67%
Liga Moçambicana de Futebol	25,000,000.00	81%	25,000,000.00	33%	0%
Donativos a diversas Entidades	-	0%	3,784,509.77	5%	-100%
Outros Donativos	3,571,689.91	12%	38,839,465.00	52%	-91%
Total	30,971,689.91	100%	74,988,163.87	100%	-59%





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.



12. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

12.1. Análise dos Resultados e Rentabilidade

12.2. Posição Financeira

12.3. Estrutura Financeira

12.4. Liquidez e Solvabilidade

12.5. Execução Orçamental



12. Análise Económica e Financeira

O desempenho económico e financeiro da ADM, E.P em 2025 foi influenciado de forma significativa pelo volume de investimentos em infra-estrutura aeroportuárias que a Empresa tem vindo a realizar nos últimos anos. Tais investimentos culminaram com a entrada em funcionamento de infra-estruturas modernas e de gabarito internacional, sendo que, a 31 de Dezembro de 2025 a construção de outras infra-estruturas ainda se encontrava em curso. A análise do desempenho económico e financeiro da Empresa está dividida em dois pilares fundamentais:

- Resultados e rentabilidade;
- Posição financeira.

12.1. Análise dos Resultados e Rentabilidade

O desempenho do tráfego em 2025 reflecte um cenário de recuperação, entretanto, os mesmos ainda se encontram abaixo dos níveis alcançados em 2019. Importa referir que manifestações pós-eleitorais de 2024, que terminaram no I trimestre do período em análise e os cancelamentos de voos da LAM, tiveram um impacto negativo na economia do país e nas vendas da ADM, E.P. em particular. A posição da Empresa com referência ao último dia de 2025 pode ser descrita de acordo com os indicadores a seguir:



Os mais importantes indicadores absolutos de resultados nos últimos dois exercícios económicos tiveram o comportamento ilustrado na tabela seguinte:





Quadro 8: Análise dos Resultados

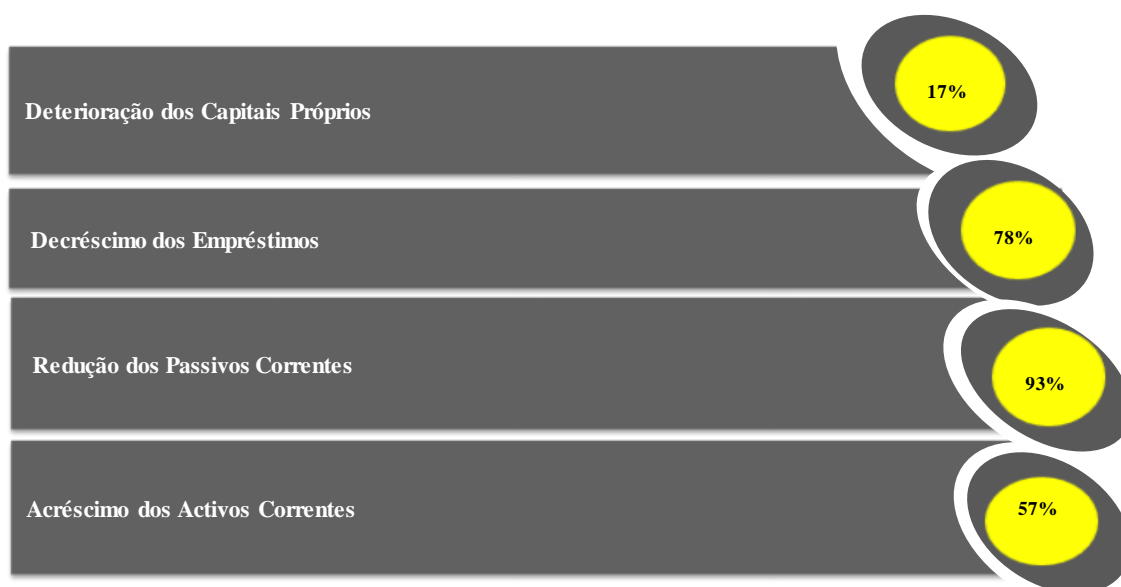
Descrição	2025	2024	MT
			$\Delta 2025/2024$ %
Volume de Negócios	2,859,203,914	3,016,303,274	-5.2
Custos Operacionais	4,416,061,643	3,944,598,418	12.0
Custos com Pessoal	1,522,272,300	1,371,104,726	11.0
FST	649,848,717	528,576,768	22.9
Amortização do Exercício	1,876,515,352	1,843,364,990	1.8
EBITDA	3,068,528,611	1,260,323,418	143.5
Resultado Operacional	1,192,013,259	-583,041,573	304.4
Resultado Financeiro	-797,760,979	-774,421,280	-3.0
Lucro/Prejuízo Líquido	637,041,203	-1,531,347,054	141.6

O volume de negócios em 2025 registou um decréscimo de 5% comparativamente a 2024. Esta redução resulta, principalmente, dos sucessivos cancelamentos de voos da companhia de bandeira (LAM) e da diminuição significativa de voos internacionais não regulares operados por companhias estrangeiras no Aeroporto Internacional da Beira.

12.2. Posição Financeira

A 31 de Dezembro de 2025, os financiamentos em moeda estrangeira foram actualizados ao câmbio de 64.51 USD/MT, o mesmo câmbio de fecho de 2024. A posição financeira da Empresa com referência ao último dia de 2025, pode ser descrita de acordo com os indicadores a seguir:





12.3. Estrutura Financeira

A estrutura financeira da Empresa está descrita no quadro a seguir:

Quadro 9: Estrutura Financeira

Balço	2025	2024
Activo		
Não Corrente	93%	93%
Corrente	7%	7%
Passivo e Capital Próprio	100%	100%
Capital Próprio	-3%	-8%
Passivo	103%	108%
Não Corrente	77%	83%
Corrente	26%	26%
	100%	100%

Os activos da Empresa são constituídos maioritariamente por activos não correntes, com destaque para infra-estruturas aeroportuárias e equipamento de apoio à navegação aérea.

A principal fonte de financiamento da Empresa são os capitais alheios (103%), com destaque para empréstimos a médio e longos prazos, como resultado da necessidade do recurso para fazer face aos investimentos em infra-estruturas.





12.4. Liquidez e Solvabilidade

A análise foi feita com recurso a alguns indicadores que a seguir se apresentam:

Quadro 10: Liquidez e Solvabilidade

Descrição	2025	2024
Rácio de Endividamento	1.03	1.08
Liquidez Geral	0.28	0.47

- Observando os rácios acima é possível inferir que o nível de endividamento da Empresa decresceu 5 pontos percentuais, se comparado com 2024;
- A liquidez Geral decresceu em 19 pontos percentuais relativamente ao ano 2024.

12.5. Execução Orçamental

Rendimentos e Ganhos

O ano de 2025 foi também caracterizado pelo período de recuperação significativa do tráfego aéreo, após o período pandémico, não obstante ter se verificado a tensão pós- eleitoral no I trimestre, o que por outro lado retraiu a economia do país. Numa análise a tabela que a seguir se apresenta, é possível inferir que previu-se para 2025 Rendimentos e Ganhos no montante de 4.647.403.370,00MT, mas estes atingiram os 5.847.474.212,00MT, representando um cumprimento do plano em 126%, fortemente influenciada pela operação de saneamento da dívida da LAM (reversões do período). Refira-se que 79% do Volume de Negócios da ADM, E.P. é representado pelos serviços aeronáuticos.

A Taxa de Passageiros, que representa a rubrica de maior peso nas receitas aeronáuticas, registou um cumprimento do plano de 75%, representando um reducao de 11,4% quando comparado com igual período de 2024.

A rubrica de Navegação Aérea, a segunda de maior peso nas vendas, atingiu a cifra de 875.053.226,00MT, tendo registado um desvio desfavorável em relação ao plano em7%, tendo-se fixado nos 93%, contudo, representou um aumento em relação ao mesmo período de 2024, na ordem de 2,4%.

Era expectável que a rubrica Outros Serviços Aeronáuticos atingissem os 262.555.942,00MT, mas estes não foram para além de 136.666.705,00MT, representando uma execucao de 52% face ao plano e um decrescimo de 10,9 % quando comparado com 2024





As receitas não aeronáuticas, registaram um acréscimo na ordem de 4,5%, em relação ao mesmo período do ano anterior.

Quadro11: Cabimentação dos Rendimentos e Ganhos

Descrição	2025		2024 Realizado	mp. Plano R/P	MT Δ % 2025/2024
	Realizado	Planificado			
1-Rendimentos e Ganhos	5,847,474,212	4,647,403,370	3,502,092,872	126%	67.0
Serviços aeronáuticos					
Taxas de aterragem	269,246,784	306,951,063	276,701,591	88%	(2.7)
Taxas de Carga	29,289,299	85,064,006	38,390,013	34%	(23.7)
Taxas de passageiros	1,156,103,867	1,531,410,919	1,305,399,171	75%	(11.4)
Serviços de navegação aérea	875,053,226	939,459,771	854,660,053	93%	2.4
Taxa De Segurança Aeroportuária	102,848,710	147,312,692	124,269,811	70%	(17.2)
Outros serviços aeronáuticos	136,666,705	262,555,942	153,330,540	52%	(10.9)
Sub-Total	2,569,208,592	3,272,754,393	2,752,751,179	79%	(6.7)
Serviços não aeronáuticos					
Ocupação e Utilização De Instalações	194,232,271	187,139,087	185,932,725	104%	4.5
Taxa de Estacionamento De Viaturas	18,868,632	37,976,680	14,882,672	50%	26.8
Taxa de Publicidade	20,721,146	167,705,980	17,322,833	12%	19.6
Outros Proveitos Não Aeronauticos	56,173,274	59,261,924	45,413,866	95%	23.7
Sub-Total	289,995,323	452,083,672	263,552,095	64%	10.0
Outros					
Subsídio ao investimento	445,477,440	916,565,305	332,715,018	49%	33.9
Alienação de Bens Corpóreos	5,289,442	-	1,561,898.68	-	1.0
Reversões do Período	2,478,230,094	-	20,892,825	-100%	11761.6
Rendimentos e Ganhos Financeiros	14,909,906	6,000,000	128,047,311	248%	(88.4)
Outros	44,363,416	-	2,572,545	-100%	1624.5
Sub-Total	2,988,270,298	922,565,305	485,789,598	324%	515.1
Total	5,847,474,212	4,647,403,369	3,502,092,872	126%	67.0

Gastos e Perdas

Numa análise geral, podemos afirmar que no decurso de 2025, esforços foram empreendidos para garantir a concretização das acções orçadas, bem como a materialização dos compromissos assumidos com os vários *stakeholders*, indispensáveis ao funcionamento normal da empresa, ao nível de qualidade, compatível com os mais elevados graus de exigência.

A ADM E.P, apesar da contínua política de forte contenção e racionalização de custos em curso desde os finais de 2011, atingiu no período em análise, Gastos e Perdas, no montante de 5.453.221.932,00MT, correspondente a um cumprimento desfavorável do plano, tendo atingido a cifra dos 106%, representando um crescimento de 12,2% em relação a igual período de 2024, principalmente influenciados pelos aumentos da Imparidade das Contas a Recber, Outras Perdas Operacionais e Gastos Financeiros.





A rubrica Gastos com Pessoal registou um crescimento de 11%, comparativamente ao período homólogo do ano anterior, decorrente de progressões na carreira profissional e novas contratações, mais 2% em relação ao plano.

A conta Fornecimentos e Serviços de Terceiros fixou-se nos 649.848.717,00MT, representando um desvio em relação ao planificado em 2% e um acréscimo de 22,9% quando comparado com o igual período de 2024.

Os Gastos Financeiros alcançaram os 812.670.885,00MT representado um cumprimento do plano em 144%, significando um decréscimo de 10% quando comparado com o mesmo período de 2024.

Quadro12: Cabimentação dos Gastos e Perdas

Descrição	2025		2024	mp. Plano	Δ %
	Realizado	Planificado	Realizado	R/P	2025/2024
2-Gastos e Perdas	5,453,221,932	5,120,682,955	4,859,555,724	106%	12.2
Gastos com o pessoal	1,522,272,300	1,489,081,740	1,371,104,726	102%	11.0
Fornecimento e serviços de terceiros	649,848,717	639,846,173	528,576,768	102%	22.9
Amortizações e depreciações	1,876,515,352	2,217,414,655	1,843,364,990	85%	1.8
Imparidade de contas a receber	224,489,404	38,000,000	12,488,715	591%	1697.5
Outras Perdas operacionais	367,425,274	171,495,247	201,551,934	214%	82.3
Gastos financeiros	812,670,885	564,845,142	902,468,591	144%	(10.0)
Total	5,453,221,932	5,120,682,956	3,957,087,133	106%	37.8

Resultados

Os Resultados comportaram-se conforme a tabela abaixo:

Quadro13: Cabimentação dos Resultados

Descrição	2025		2024	Cump. Plano %	Δ %
	Realizado	Planificado	Realizado	R/P	2025/2024
3-Resultados					
Resultado Operacionais	1,192,013,259	123,565,555	(583,041,573)	965%	(304.4)
Resultado Financeiros	(797,760,979)	(564,845,142)	(774,421,280)	141%	3.0
Resultado Antes dos Impostos	394,252,280	(441,279,587)	(1,357,462,853)	-89%	(129.0)
Imposto sobre Rendimento	242,788,923	141,209,467.77	(173,884,201)	172%	(239.6)
Resultado Líquido do Período	637,041,203	(300,070,119)	(1,531,347,054)	-212%	(141.6)





AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.



13. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

13.1. Relatório do Auditor Independente/Relatório do Conselho Fiscal

13.2. Relatório do Auditor Interno/Balanço/Demonstração dos Resultados

13.3. Alteração de Fundos Próprios/Demonstração do Fluxo de Caixa

13.4. Nota às Demonstrações Financeiras

**RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE**

Ao Accionista dos Aeroportos de Moçambique, E.P.

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras dos Aeroportos de Moçambique, E.P. ("ADM" ou "Entidade"), que compreendem o balanço em 31 de Dezembro de 2025, a demonstração dos resultados, a demonstração das variações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, bem como as notas às demonstrações financeiras, incluindo um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, excepto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas do primeiro parágrafo ao quarto parágrafo e excepto quanto aos efeitos da matéria referida no quinto parágrafo da secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma apropriada, em todos os aspectos materiais, a posição financeira dos Aeroportos de Moçambique, E.P. em 31 de Dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com o Plano Geral de Contabilidade para as Empresas de Grande e Média Dimensão baseado nas Normas Internacionais de Relato Financeiro (PGC-NIRF).

Bases para a opinião com reservas

Em 31 de Dezembro de 2025, as rubricas de "Empréstimos obtidos" e "Outros passivos financeiros" incluem contas a pagar no montante total de, aproximadamente, 10.327.000.000 Meticais (10.036.000.000 Meticais em 31 de Dezembro de 2024), essencialmente, relacionadas com a construção do aeroporto de Nacala e relativas a um empréstimo em Dólares americanos contraído junto do Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social do Brasil ("BNDES"), no qual o Estado Moçambicano é avalista (Nota 25). Acresce referir que, em 31 de Dezembro de 2025, existem activos por impostos diferidos no montante de, aproximadamente, 1.160.000.000 Meticais, relativo ao registo de diferenças de câmbio desfavoráveis não realizadas associadas àquelas contas a pagar. No entanto, até à data deste relatório, não obtivemos a confirmação dos terceiros relativamente aos montantes acima referidos, assim como quanto à sua classificação no balanço e de outras eventuais responsabilidades, não nos tendo sido possível realizar procedimentos alternativos suficientes que nos permitisse confirmar os mesmos. Consequentemente, não nos é possível concluir sobre os possíveis efeitos desta matéria, se alguns, nas demonstrações financeiras de 31 de Dezembro de 2025 e dos eventuais ajustamentos nos activos e passivos acima identificados ou responsabilidades que poderiam ter sido identificadas, caso tivéssemos obtido as confirmações de saldos e das outras informações anteriormente referidas.



"Deloitte", "nós" e "nossas" refere-se a uma ou mais firmas-membro e entidades relacionadas da Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), a DTTL (também referida como "Deloitte Global") e cada uma das firmas-membro e entidades relacionadas são entidades legais separadas e independentes entre si e, consequentemente, para todos e quaisquer efeitos, não obrigam ou vinculam as demais. A DTTL e cada firma-membro da DTTL e respectivas entidades relacionadas são exclusivamente responsáveis pelos seus próprios atos e omissões não podendo ser responsabilizadas pelos atos e omissões das outras. A DTTL não presta serviços a clientes. Para mais informação, acesse a www.deloitte.com/pt/about.

A Deloitte é líder global na prestação de serviços de Audit & Assurance, Tax & Legal, Consulting, Financial Advisory e Risk Advisory a quase 90% de Fortune Global 500® entre milhares de empresas privadas. Os nossos profissionais apresentam resultados duradouros e mensuráveis, o que reforça a confiança pública nos mercados de capital, permitindo o sucesso dos nossos clientes e direcionando a uma economia mais forte, a uma sociedade mais equitativa e a um mundo mais sustentável. Com mais de 175 anos de história, a Deloitte está presente em mais de 150 países e territórios. Se sa como as 415.000 pessoas da Deloitte criam um impacto relevante no mundo em www.deloitte.com.

Tipo: Sociedade por quotas | NIPC: 400016410 | NÚEL nº: 101875873 | Capital social: 26.443.395 Meticais
Sede: Rua dos Desportistas nº 833, JAT V-1, 3º andar, Maputo, Moçambique

© 2026. Para informações, contacte Deloitte - Sociedade de Auditores e Contabilistas Certificados, Limitada.

Vm
←





Em 2012, a Entidade e a EMOSE – Empresa Moçambicana de Seguros, S.A. (“EMOSE”) celebraram um contrato, pelo qual foi constituído um Fundo de pensões, cujo objectivo era garantir pensões de reforma por idade, por invalidez ou por morte antes da reforma, conforme estabelecido no plano de benefícios aos trabalhadores da Entidade, agindo a EMOSE como entidade gestora do Fundo. De acordo com o referido contrato foi definido que cada trabalhador afecto ao plano de pensões teria direito a uma pensão de reforma correspondente a 60% sobre o salário pensionável e em caso de morte ou invalidez antes da idade da reforma, o correspondente a 12 meses de salários a título de indemnização. Acresce referir que, no âmbito do referido contrato, a Entidade, para além da contribuição inicial para a constituição do fundo, no montante de, aproximadamente, 1.848.000 Meticais, assumiu a obrigação de fazer contribuições de 6% das remunerações anuais pagas a cada trabalhador participante no Fundo. Até à presente data, não obtivemos suficiente informação relativamente às efectivas responsabilidades da Entidade no âmbito deste plano de pensões, nem quanto ao valor do Fundo de pensões em 31 de Dezembro de 2025, assim como à sua suficiência para fazer face às responsabilidades assumidas. O nosso Relatório do Auditor Independente sobre as demonstrações financeiras em 31 de Dezembro de 2024, datado de 17 de Abril de 2025, inclui uma reserva relacionada com esta matéria.

Em 31 de Dezembro de 2025, o balanço da Entidade inclui activos afectos à infra-estrutura aeroportuária registado na rubrica de Activos tangíveis no montante de, aproximadamente, 27.149.000.000 Meticais (27.929.000.000 Meticais em 31 de Dezembro de 2024), relativamente aos quais existem subsídios ao investimento diferidos e passivos por impostos diferidos nos montantes de, aproximadamente, 7.535.000.000 Meticais e 3.085.000.000 Meticais (aproximadamente, 6.893.000.000 Meticais e 3.345.000.000 Meticais em 31 de Dezembro de 2024, respectivamente, Notas 26 e 28). A principal actividade da Entidade está relacionada com a exploração daqueles activos, os quais foram revalorizados em 2016, mediante uma avaliação determinada por um avaliador independente, de acordo com o critério de substituição depreciado (Nota 15), sendo que nos últimos anos a Entidade tem vindo consecutivamente a apresentar resultados operacionais negativos, não existindo informação disponível que suporte a sua inversão no curto prazo. Assim, tendo em consideração os indícios existentes quanto à imparidade dos activos afetos à infra-estrutura aeroportuária, à antiguidade da última avaliação obtida dos mesmos e não tendo sido preparado pela Entidade um teste de imparidade dos activos, na presente data, não temos informação de suporte suficiente para aferir quanto ao valor de recuperação daqueles activos em 31 de Dezembro de 2025 e por conseguinte sobre o respectivo impacto no cálculo dos subsídios ao investimento diferidos e nos passivos por impostos diferidos associados àqueles activos.

Durante o ano findo em 31 de Dezembro de 2025, a Entidade registou um aumento de capital social por incorporação de créditos para com o Estado Moçambicano, no montante de aproximadamente 1.299.000.000 Meticais. Até à presente data não obtivemos evidencia dessa deliberação pela Assembleia Geral de Accionistas, assim como qualquer outra informação similar que ateste a efectividade legal daquela operação. Deste modo, atento à insuficiente informação obtida sobre esta matéria, não nos é possível concluir sobre os seus efeitos, se alguns, nas demonstrações financeiras em 31 de Dezembro de 2025.

Em 31 de dezembro de 2025, o balanço inclui financiamentos obtidos de instituições financeiras e do Estado Moçambicano no montante total de, aproximadamente, 6.392.000.000 Meticais (6 017.000.000 em 31 de Dezembro de 2024) classificados no passivo não corrente de acordo com o plano de reembolso original definido nos contratos de financiamento. Em virtude de o referido plano de reembolso não estar a ser cumprido em 31 de Dezembro de 2025, nos termos das normas contabilísticas vigentes, não tendo a Entidade obtido uma moratória ou qualquer outro acordo que permita diferir a sua liquidação, o montante de 6.392.000.000 Meticais que a Entidade classificou no passivo não corrente deveria ter sido classificado no passivo corrente.

NM ←





Realizámos a nossa auditoria de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA). As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção Responsabilidades do auditor pela auditoria das Demonstrações financeiras deste relatório. Somos independentes da Entidade de acordo com os requisitos éticos do código de ética da Ordem dos Contabilistas e Auditores de Moçambique, o qual está em conformidade com o Código de Ética emitido pelo Ethics Standards Board for Accountants (IESBA), e cumprimos as restantes responsabilidades éticas previstas nesses requisitos.

Estamos convictos que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

Incerteza material relacionada com a continuidade

Conforme referido na Nota 41, as demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações da Entidade, embora, em 31 de Dezembro de 2025, o seu capital próprio seja negativo em, aproximadamente, 857.000.000 Meticais, situação que determina a aplicação do disposto no artigo 98º do Código Comercial e os passivos correntes excedam os activos correntes. A principal actividade da Entidade está relacionada com a exploração de infra-estruturas aeroportuárias que tem sido deficitária nos últimos anos, tendo como seu principal cliente, a LAM – Linhas Aéreas de Moçambique, S.A. ("LAM"), de quem a Entidade, em 31 de Dezembro de 2025, tem contas a receber com antiguidade superior a um ano no montante de, aproximadamente, 1.120.000.000 Meticais, que de acordo com a avaliação do órgão de gestão, representa o valor atual daquela conta a receber. Acresce referir que, durante o ano findo em 31 de Dezembro de 2025, a Entidade, de acordo com as instruções recebidas do Instituto de Gestão das Participações do Estado ("IGEPE"), na qualidade de representante do accionista Estado, procedeu ao encontro de contas entre saldos a receber da LAM e contas a pagar ao Estado Moçambicano e outras entidades públicas no montante de, aproximadamente, 3.784.000 Meticais, tendo sido revertidas em resultados imparidades registadas em anos anteriores associadas àquelas contas a receber no montante de, aproximadamente, 2.478.000.000 Meticais. Face ao exposto, pese embora o apoio manifestado pelo IGEPE, que tem vindo a suportar financeiramente a Entidade e que manifestou a disponibilidade em continuar a disponibilizar os recursos financeiros necessários para suportar a operação da Entidade, existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em se manter em continuidade. A nossa opinião não é modificada com respeito a esta matéria

Outra informação

O órgão de gestão é responsável pela outra informação. A outra informação compreende as informações incluídas no relatório anual, mas não inclui as demonstrações financeiras e o relatório do auditor sobre as mesmas.

A nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não cobre a outra informação e não expressamos qualquer tipo de garantia de fiabilidade sobre essa outra informação.

No âmbito da auditoria das demonstrações financeiras a nossa responsabilidade é fazer uma leitura da outra informação e, em consequência, considerar se essa outra informação é materialmente inconsistente com as demonstrações financeiras, com o conhecimento que obtivemos durante a auditoria ou se aparenta estar materialmente distorcida. Se, com base o trabalho efetuado, concluirmos que existe uma distorção material nesta outra informação, exige-se que relatemos sobre este facto. Não temos nada a relatar a este respeito.

NOM

L



**Responsabilidades do órgão de gestão e dos encarregados da governação pelas demonstrações financeiras**

O órgão de gestão é responsável pela preparação e apresentação apropriada das demonstrações financeiras de acordo com o PGC-NIRF, e pelo controlo interno que ela determine ser necessário para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro.

Quando prepara demonstrações financeiras, o órgão de gestão é responsável por avaliar a capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias relativas à continuidade e usando o pressuposto da continuidade a menos que o órgão de gestão tenha a intenção de liquidar a Entidade ou cessar as operações, ou não tenha alternativa realista senão fazê-lo.

Os encarregados da governação são responsáveis pela supervisão do processo de relato financeiro da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

Os nossos objectivos consistem em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorção material, devido a fraude ou a erro, e em emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detectará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas na base dessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e, também:

- Identificámos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executámos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detectar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco para uma distorção devido a erro dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- Obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objectivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- Avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respectivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- Concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe uma incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam pôr em dúvida a capacidade da Entidade em continuar as suas operações. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, futuros acontecimentos ou condições podem provocar que a entidade descontinue as operações;

NM





- Avaliámos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada.

Comunicámos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as matérias relevantes de auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

Deloitte – Sociedade de Auditores e Contabilistas Certificados, Limitada
Sociedade de Auditores Certificados nº 09/SCA/OCAM/2014,
Representada por:

Carlos Alberto Ferreira da Cruz
Administrador

Neutel Tomás Maquile
Auditor Certificado nº 43/CA/OCAM/2012

Maputo, 11 de Maio 2026





Parecer do Auditor Interno





Relatório do Conselho Fiscal



**Balanço**

Em 31 de Dezembro de 2025

MT

ACTIVOS	Notas	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Activos Não Correntes		28,605,233,400	29,405,629,374
Activos tangíveis	15	27,149,369,499	27,929,414,957
Activos intangíveis	16	20,204,336	23,590,479
Investimentos em associadas	17	14,061,041	14,061,041
Activos por Impostos Diferidos	18	1,421,598,525	1,438,562,897
Activos Correntes		2,254,009,274	3,988,551,421
Clientes	19	1,822,494,378	3,547,445,277
Outros activos financeiros	20	222,579,482	195,155,248
Outros activos correntes	21	118,323,357	119,834,886
Caixa e equivalentes de caixa	22	90,612,057	126,116,010
Total de Activos		30,859,242,675	33,394,180,794
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVOS	Notas	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Capital Próprio		(856,842,011)	(2,793,022,949)
Capital social	23	5,836,624,466	4,537,484,732
Reservas	24	80,230,730	80,230,730
Excedente de revalorização de activos tangíveis	15	6,556,277,451	7,108,253,206
Resultados transitados		(13,967,015,862)	(12,987,644,563)
Resultados líquidos do período		637,041,203	(1,531,347,054)
Passivos não Correntes		23,804,916,715	27,610,694,082
Empréstimos obtidos	25	13,184,649,214	17,372,674,096
Passivos por impostos diferidos	26	3,085,307,036	3,345,060,332
Outros passivos não correntes	28	7,534,960,466	6,892,959,654
Passivos Correntes		7,911,167,971	8,576,509,661
Provisões	38	96,806,448	59,401,399
Fornecedores	29	432,685,638	620,130,946
Empréstimos obtidos	25	929,691,781	668,527,778
Outros passivos financeiros	27	5,939,943,759	6,931,430,411
Outros passivos correntes	30	512,040,345	297,019,127
Total dos Passivos		31,716,084,686	36,187,203,743
Total de Capital Próprio e Passivos		30,859,242,675	33,394,180,794

A Directora Financeira


Sheila Chemane

A Técnica de Contas


Fázia Cuamba





Demonstração dos Resultados

Para o ano findo em 31 de Dezembro de 2025

MT

ACTIVOS	Notas	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Rédito	31	2,859,203,914	3,016,303,274
Gastos com o pessoal	32	(1,522,272,300)	(1,371,104,726)
Fornecimento e serviços de terceiros	33	(649,848,717)	(528,576,768)
Amortizações e depreciações	15 e 16	(1,876,515,352)	(1,843,364,990)
Imparidade de contas a receber	19	(224,489,404)	(12,488,715)
Reversões de perdas por imparidade	19	2,478,230,094	20,892,825
Outros Ganhos / (Perdas) operacionais	35	127,705,024	135,297,528
Lucro Operacional		1,192,013,259	(583,041,573)
Rendimentos financeiros	36	14,909,906	128,047,311
Gastos financeiros	36	(812,670,885)	(902,468,591)
Resultados Antes dos Impostos		394,252,280	(1,357,462,853)
Imposto sobre o rendimento	37	242,788,923	(173,884,201)
Resultados Líquidos do Exercício		637,041,203	(1,531,347,054)

A Directora Financeira

Sheila Chemane

A Técnica de Contas

Fázia Cuamba



Demonstração de Alterações no Capital Próprio
para o ano findo em 31 de Dezembro de 2025

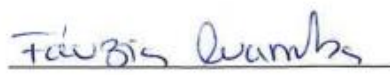
MT

Descrição	Capital Social	Reservas	Excedentes de Revalorização	Resultados transitados	Resultado Líquido do Período	Resultados do exercício
Saldo a 1 de Janeiro de 2024	4,537,484,732	80,230,730	7,661,432,660	(12,691,299,347)	(849,524,664)	(1,261,675,888)
Transferência para Resultados Transitados	-	-	-	(849,524,664)	849,524,664	-
Ajustamentos de Períodos Anteriores	-	-	-	-	-	-
Realização do Excedente de Reavaliação	-	-	-	-	-	-
Desreconhecimento do Imposto Diferido do Excedente	-	-	(553,179,455)	553,179,455	-	-
Resultado Líquido do Exercício	-	-	-	-	(1,531,347,054)	(1,531,347,054)
Saldo a 1 de Janeiro de 2025	4,537,484,732	80,230,730	7,108,253,206	(12,987,644,562)	(1,531,347,054)	(2,793,022,949)
Transferência para Resultados Transitados	-	-	-	(1,531,347,054)	1,531,347,054	-
Ajustamentos de Períodos Anteriores	-	-	-	-	-	-
Realização do Excedente de Reavaliação	-	-	(551,975,754)	551,975,754	-	-
Aumento de Capital	1,299,139,734	-	-	-	-	1,299,139,734
Resultado Líquido do Exercício	-	-	-	-	637,041,203	637,041,203
Saldo em 31 de Dezembro de 2025	5,836,624,466	80,230,730	6,556,277,451	(13,967,015,862)	637,041,203	(856,842,011)

A Directora Financeira


Sheila Chemane

A Técnica de Contas


Fázia Cuamba



Demonstração de Fluxos de Caixa

para o ano findo em 31 de Dezembro de 2025

MT

Descrição	Nota	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Fluxos de caixa de actividades operacionais			
Resultado Líquido		637,041,203	(1,531,347,054)
Ajustamentos ao resultado relativo a:			
Amortizações	15 e 16	1,876,515,352	1,843,364,990
Reversão de Imparidade de Contas a Receber	18	(2,253,740,689)	12,488,715
Juros e Rendimentos Similares	36.1	724,282,352	111,605,966
Provisões	38	37,405,049	59,401,399
Ajustamentos		-	-
Menos Valia no Abate de Activos Tangíveis e Intangíveis	15 e 16	-	-
		1,021,503,266	495,514,016
Aumento/Diminuição de outros passivos não correntes		642,000,811	(248,928,971)
Aumento de Activos por Impostos Diferidos		16,964,373	434,203,945
Aumento de clientes e outras contas a receber		3,978,691,588	(530,177,535)
Aumento/Diminuição de outros activos financeiros		(27,424,234)	(103,186,087)
Aumento/Diminuição de outros activos correntes		1,511,529	16,719,780
Aumento de fornecedores		(187,445,307)	(93,331,876)
Aumento de outros passivos financeiros		(991,486,652)	610,879,248
Aumento de Passivos por Impostos Diferidos		(259,753,296)	260,319,744
Aumento de outros passivos correntes		215,021,218	84,637,690
Caixa Líquida Gerada pelas Actividades Operacionais		4,409,583,296	926,649,953
Fluxo de Caixa de Actividades de Investimento			
Pagamentos Respeitante a:			
Aquisição de Activos Tangíveis	15	(1,095,753,475)	(161,364,743)
Aquisição de Activos Intangíveis	16	-	(3,439,767)
Recebimentos Respeitantes a:			
Venda de Activos Tangíveis		2,669,724	1,561,899
Investimentos em Associadas		12,320,000	105,429,483
Juros e Rendimentos Similares		-	6,176,483
Caixa Usada nas Actividades de Investimento		(1,080,763,751)	(51,636,642)
Fluxo de Caixa das Actividades de Financiamento			
Recebimentos Respeitantes a:			
Empréstimos e Outros Financiamentos Obtidos		-	313,976,568
Aumento do capital social		1,299,139,734	
Juros recebidos		477,641	
Pagamentos Respeitantes a:			
Reembolso de Empréstimos		(3,926,860,879)	(276,134,529)
Juros Empréstimos		(737,079,993)	(843,350,305)
Caixa Líquida Gerada nas Actividades de Financiamento		(3,364,323,498)	(805,508,267)
Variação de Caixa e Equivalentes de Caixa		(35,503,953)	69,505,036
Caixa e Equivalentes de Caixa no Início do Período		126,116,010	56,610,974
Caixa e Equivalentes de Caixa no Fim do Período	21	90,612,057	126,116,010

A Directora Financeira


Sheila Chemane

A Técnica de Contas


Fázia Cuamba





ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

14. Base de Apresentação

As demonstrações financeiras anuais foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações a partir dos livros e registos contabilísticos da Empresa, de acordo com as disposições do PGC-NIRF aprovado pelo Decreto 70/2009 de 22 de Dezembro.

As principais políticas contabilísticas adoptadas pela Empresa na preparação das demonstrações financeiras anuais são as que seguem:

Mensuração

As demonstrações financeiras são preparadas na base do custo histórico, exceptuando alguns activos tangíveis e propriedades de investimento que são mensurados pelo método de revalorização e ao justo valor respectivamente (vide 14j).

Moeda funcional e de apresentação

As demonstrações financeiras são apresentadas em Meticais, que constitui a moeda funcional da Empresa. Toda a informação financeira apresentada em Meticais foi arredondada para a unidade do Metical mais próxima.

Uso de estimativas e julgamento

A preparação das presentes demonstrações financeiras reportadas, exige que a Administração faça julgamentos, estimativas e pressupostos que afectam a aplicação das políticas e dos valores reportados em activos, passivos, receitas e despesas. Os resultados reais podem diferir destas estimativas. As estimativas são efectuadas com base no melhor conhecimento existente, à data de aprovação das demonstrações financeiras, dos eventos e transacções em curso.

As estimativas e pressupostos subjacentes são revistos numa base contínua. As revisões às estimativas contabilísticas são reconhecidas no período em que a estimativa é revista e em todos os períodos futuros que a revisão vier a afectar.

Estas demonstrações financeiras reflectem o resultado das operações e a posição financeira dos ADM, E.P. com referência a 31 de Dezembro de 2024 e 2023. As principais políticas contabilísticas adoptadas pela Empresa na preparação das demonstrações financeiras anuais são as que seguem:





14.1. Principais Políticas Contabilísticas

a) Investimentos Financeiros

Investimentos financeiros em Empresas associadas

As participações financeiras em entidades associadas são registadas pelo método de equivalência patrimonial quando a ADM, E.P. tem influência significativa (20% ou mais do poder de voto) e pelo método de custo quando detém directa ou indirectamente menos de 20% do poder de voto da investida.

Os investimentos realizados na SMS, SDCM, Transcom, Epsilon, Marcê e Aeropalma, a ADM contabiliza usando o método de custo pelos motivos abaixo:

- A ADM, não participa nas decisões das políticas financeiras e operacionais das investidas; e
- A ADM, não tem controlo, direito a voto para nomear o presidente ou membro do CA, ou outro cargo administrativo.

O excesso do custo de aquisição face ao justo valor de activos e passivos identificáveis da associada na data de aquisição é reconhecido como Goodwill e mantido no valor do investimento financeiro em associadas. Caso o diferencial entre o custo de aquisição e o justo valor dos activos e passivos líquidos adquiridos seja negativo, o mesmo é reconhecido como um proveito do exercício, após confirmação do justo valor atribuído.

É efectuada uma avaliação dos investimentos em associadas quando existem indícios de que a participação possa estar em imparidade, bem como uma avaliação anual do valor do Goodwill, sendo registadas como custo as perdas de imparidade que se demonstrem existir. Quando as perdas por imparidade reconhecidas em exercícios anteriores deixam de existir são objecto de reversão.

Contudo, imparidades existentes em Goodwill não serão revertidas.

Quando a proporção dos ADM, E.P. nos prejuízos acumulados da associada excede o valor pelo qual a participação se encontra registada, a participação financeira é reportada por valor nulo, excepto quando os ADM, E.P. tenham assumido compromissos com a associada e nesse caso, os ADM, E.P. registam uma perda pelo montante da responsabilidade solidária assumida junto da associada.



Os ganhos e perdas não realizados em transacções com associadas são eliminados proporcionalmente ao interesse dos ADM, E.P. na associada, por contrapartida do investimento nessa mesma associada.

As perdas não realizadas são similarmente eliminadas, mas somente até ao ponto em que a perda não evidencie que o activo transferido esteja em situação de imparidade.

a) Activos detidos para a venda

Os activos não correntes a alienar são classificados como detidos para venda se é expectável que o seu valor contabilístico venha a ser recuperado através da venda e não através do seu uso continuado. Esta condição só se considera cumprida no momento em que a Administração dos ADM, E.P. toma a decisão e a torne pública e a venda seja altamente provável e o activo esteja disponível para venda imediata nas condições actuais. Adicionalmente, devem estar em curso acções que permitam concluir ser expectável que a venda se venha a realizar no prazo de 12 meses após a data de classificação nesta rubrica.

Os activos não correntes a alienar classificados como detidos para venda são mensurados ao menor entre o seu valor contabilístico e o justo valor deduzido de custos com a venda. Em contrapartida a depreciação destes activos cessa a partir da data em que for tomada a decisão da sua venda.

b) Rédito

Todo o rédito da Empresa provém da prestação de serviços.

Rédito é reconhecido quando o desfecho das transacções pode ser adequadamente estimado e quando é provável que os benefícios económicos associados à transacção irão fluir para a Empresa:

- Os proveitos são reconhecidos nos períodos contabilísticos em que os serviços são prestados. O reconhecimento do proveito nesta base proporciona informação útil sobre a extensão da actividade de serviço e desempenho durante um período;
- Os critérios de reconhecimento de rédito são aplicados separadamente a cada transacção;



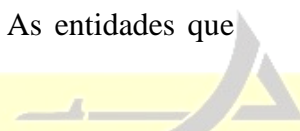
- O Rédito é mensurado pelo justo valor da retribuição recebida ou a receber;
- Quando há um diferimento a diferença entre o valor nominal e o justo valor é reconhecida como juro.

A Empresa presta serviços aeronáuticos (de aviação) e não aeronáuticos (de não aviação). As principais fontes de receitas da Empresa, com indicação do momento de reconhecimento de rédito, são descritas nos pontos seguintes:

Receitas Aeronáuticas

Taxas de aterragem: são reconhecidas como rédito após a aterragem das aeronaves nos Aeroportos e Aeródromos nacionais;

- Taxas de estacionamento: são reconhecidas como rédito quando as aeronaves permanecem na placa de estacionamento por um período superior a uma hora e trinta minutos e a partir do momento que as aeronaves entram na área de manutenção ou noutras áreas no espaço aeroportuário;
- Taxas de passageiros: são reconhecidas como rédito depois do embarque de passageiros nos ARP's/ARD's;
- Taxa de carga: é reconhecida como rédito depois do despacho da carga doméstica e internacional e depois do desembarque da carga internacional;
- Taxa de segurança aeroportuária: é reconhecida como rédito depois do uso dos equipamentos de inspecção não intrusiva;
- Serviço de Navegação Aérea Puro: o rédito é reconhecido após o sobrevoo no espaço aéreo nacional, nos casos em que as aeronaves não aterram nos ARP's/AR 's, evento que marca o reconhecimento do rédito é o sobrevoo. Por isso o rédito é reconhecido por estimativa logo que o sobrevoo tiver ocorrido. Depois que for feita a confirmação do sobrevoo com o proprietário da aeronave poderá ser ajustado o rédito inicialmente reconhecido;
- SNA misto: nos casos em que as aeronaves aterram nos ARP's/AR 's, o rédito é reconhecido na aterragem;
- Sobretaxa mínima: é aplicável às aeronaves e por acréscimo ao valor das aterragens. O rédito é reconhecido quando o ARP/ARD é usado fora do horário normal de funcionamento;
- Serviços de exploração: são serviços prestados por outras entidades dentro do espaço dos ARP's/AR 's com o objectivo de dar assistência, reabastecer o combustível, aprovisionar as aeronaves, entre outras. As entidades que





prestam este serviço dentro do espaço aeroportuário pagam taxas os ADM, E.P.

Receitas não aeronáuticas

Integram este conjunto, as tarifas não aeroportuárias que a Empresa recebe por via de rendas. Em todos os casos o rédito somente é reconhecido pela utilização e depois da prestação do serviço e nunca antes:

- Taxas de ocupação/ utilização de instalações;
- Taxas de letreiros;
- Taxas de publicidade;
- Taxa de exploração variável;
- Taxas de estacionamento/ estacionamento de viaturas.

Taxa de passageiros e fundo de infra-estruturas

As taxas de passageiros actualmente cobradas, por força do Diploma Ministerial 34/2013 de 24 de Abril têm duas componentes, conforme a tabela a seguir:

Descrição	Desde Abril de 2013 (DM n° 34/2013)	
	Valor Total por Passageiros (USD)	Componentes para Infraestrutura (USD)
Voos Domésticos	13.00	5.20
Voos Regionais	35.00	21.00
Voos Internacionais	35.00	21.00

Juros e dividendos

Para o caso de juros e dividendos o reconhecimento obedece os seguintes princípios:

1. Os juros são reconhecidos usando o método do juro efectivo;
2. Os dividendos são reconhecidos quando for estabelecido o direito do recebimento por declaração pela entidade investida.

d) Locações

Os contratos de locação são classificados como:

- Locações financeiras, se forem transferidos substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à posse; e





- Locações operacionais, nas situações em que tal não se verifique.

A classificação das locações financeiras ou operacionais é efectuada em função da substância e não da forma legal do respectivo contrato.

Os activos tangíveis adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades, são contabilizados pelo método do juro efectivo. De acordo com este método, o custo do activo é registado na rubrica de activos tangíveis, a correspondente responsabilidade é registada no passivo e os juros incluídos no valor das rendas e a amortização do activo, são registados na rubrica de gastos financeiros e gastos com depreciações, da demonstração dos resultados do exercício a que respeitam, respectivamente.

Nas locações consideradas como operacionais, as rendas são reconhecidas como gastos do exercício na demonstração dos resultados, de forma linear durante o período do contrato de locação.

e) Moeda estrangeira

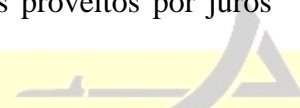
Na preparação das demonstrações financeiras, as transacções em moedas estrangeiras são registadas, utilizando as taxas de câmbio em vigor na data da transacção. No final de cada período de relato, os activos e passivos monetários expressos em moeda estrangeira são convertidos para Meticais utilizando as taxas de câmbio vigentes naquela data. Os itens não monetários mensurados ao justo valor em moeda estrangeira são convertidos ao câmbio da data em que o justo valor tiver sido determinado. Os itens não monetários mensurados ao custo histórico numa moeda estrangeira não são reconvertidos.

As diferenças de câmbio, favoráveis e desfavoráveis, originadas pelas diferenças entre as taxas de câmbio em vigor na data das transacções e as vigentes na data das cobranças, dos pagamentos ou à data do balanço, são registadas como proveitos e/ou gastos na demonstração dos resultados.

f) Custo de empréstimos obtidos

Os custos de empréstimos obtidos são reconhecidos na demonstração dos resultados do exercício em que ocorrerem.

Os custos resultantes de empréstimos contraídos para financiar os investimentos em activos tangíveis são imputados a activos tangíveis em curso, na proporção dos gastos totais incorridos naqueles investimentos, até à entrada em funcionamento dos mesmos, sendo os restantes reconhecidos na demonstração dos resultados do exercício. Os eventuais proveitos por juros



obtidos com empréstimos directamente relacionados com o financiamento de activos tangíveis em construção são deduzidos aos encargos financeiros capitalizáveis.

g) Subsídios Governamentais

Os subsídios governamentais são reconhecidos de acordo com o seu justo valor quando existe certeza que sejam recebidos e que os ADM, E.P. irão cumprir com as condições exigidas para a sua atribuição.

Os ADM, E.P. como uma Empresa pública, reconhecem subsídios governamentais, com maior destaque para:

- Bens de Domínio Público: activos tangíveis pertencentes ao Estado mas sob sua gestão (edifícios, pistas, placas de estacionamento, caminhos de circulação de aeronaves, diverso equipamento de apoio a navegação, entre outros);
- Comparticipação nos investimentos: o Estado comparticipa nos investimentos realizados pelos ADM, E.P., assumindo parte dos encargos de investimentos.

Tratamento contabilístico dos bens de domínio público

Os bens de domínio público são reconhecidos em activos tangíveis e pelo valor correspondente é reconhecido um passivo. As depreciações anuais dos Bens de Domínio Público são debitadas na demonstração dos resultados.

O subsidio é reconhecido sistematicamente na demonstração dos resultados em contrapartida do passivo.

Tratamento contabilístico da comparticipação do Estado nos investimentos

A comparticipação do Estado nos investimentos realizados é reconhecida como subsídio sistematicamente na demonstração dos resultados durante a vida útil do bem.

As transferências de activos não monetários do governo são mensurados pelo justo valor e registados como rendimento diferido, e é reconhecido como rendimento numa base sistemática e racional durante a vida útil do activo.



h) Benefícios dos empregados

As contribuições para o Instituto Nacional de Segurança Social (INSS), um plano de contribuição definida que todas as Empresas moçambicanas são, por lei, obrigadas a fazer, são baseadas numa percentagem dos salários e são reconhecidas como gasto na demonstração dos resultados conforme forem incorridas.

i) Imposto sobre o rendimento

Imposto corrente

O imposto é calculado de acordo com as taxas estipuladas por lei, tomando-se por base os resultados reportados na demonstração dos resultados da Empresa, após ajustamento para efeitos fiscais.

O imposto é reconhecido na demonstração dos resultados, excepto na medida em que for relativo aos itens reconhecidos directamente em capitais próprios, caso em que é reconhecido em capitais próprios.

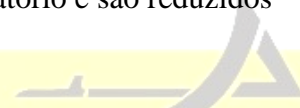
O imposto corrente é o imposto que se espera pagar sobre o lucro tributável do ano, usando as taxas legisladas ou substancialmente legisladas à data do Balanço e quaisquer ajustamentos ao imposto a pagar respeitante a anos anteriores.

Imposto diferido

O imposto diferido é reconhecido usando o método do balanço, fornecendo diferenças temporais entre os valores contabilísticos dos activos e passivos para propósitos de relato financeiro e os valores usados para propósitos fiscais. O imposto diferido não é reconhecido para as seguintes diferenças temporais: o reconhecimento inicial do goodwill, o reconhecimento inicial dos activos e passivos numa transacção que não seja uma concentração de actividades Empresariais e que não afecte a contabilidade nem o lucro tributável e as diferenças que se relacionam com investimentos em subsidiárias e entidades que sejam conjuntamente controladas, na medida em que, provavelmente, as mesmas não serão anuladas num futuro previsível.

O imposto diferido é medido às taxas do imposto cuja aplicação se prevê para as diferenças temporais quando as mesmas são anuladas, com base nas leis que foram decretadas ou substancialmente decretadas à data do relatório.

Um activo por imposto diferido é reconhecido na medida em que seja provável que os lucros tributáveis futuros estarão disponíveis, e contra os quais as diferenças temporais possam ser utilizadas. Os activos por imposto diferido são revistos na data de cada relatório e são reduzidos



na medida em que não seja mais provável que o benefício de imposto relacionado será realizado. Impostos sobre o rendimento adicionais que possam surgir da distribuição de dividendos são reconhecidos ao mesmo tempo que a responsabilidade de pagar os respectivos dividendos é reconhecida.

j) Activos tangíveis

São reconhecidos como activos tangíveis itens tangíveis que:

- i. Sejam detidos para uso na actividade principal da Empresa (prestação de serviços de aviação e de não aviação); e
- ii. Se espera que sejam usados durante mais do que um período.

O custo de um item de activo tangível é reconhecido como activo se, e apenas se:

- For provável que futuros benefícios económicos associados ao item fluirão para a entidade; e
- O custo do item puder ser mensurado fiavelmente.

Mensuração inicial dos activos tangíveis

Os activos tangíveis são mensurados inicialmente pelo seu custo. Se o pagamento for diferido para além das condições normais de crédito, a diferença entre o equivalente ao preço a dinheiro e o pagamento total é reconhecida como juro durante o período de crédito a não ser que esse juro seja reconhecido na quantia escriturada do item de acordo com o tratamento alternativo permitido na NCRF 27-Custo de Empréstimos Obtidos. O custo de um item do activo tangível compreende: O seu preço de compra, incluindo os direitos de importação e os impostos de compra não reembolsáveis, após dedução dos descontos comerciais e abatimentos;

- i. Quaisquer custos directamente atribuíveis para colocar o activo na localização e condições necessárias para o mesmo ser capaz de funcionar da forma pretendida pelos ADM, E.P.

O custo dos activos de construção própria inclui o custo dos materiais e do trabalho directo, e todos os outros custos directamente atribuíveis para colocar o activo em condições de executar o trabalho para o qual o mesmo se destina, e os custos de demolição e remoção dos itens e de



restauração do sítio em que os mesmos estão localizados. O software adquirido que seja parte integrante e concorra para a funcionalidade do respectivo equipamento é capitalizado como parte do equipamento.

Nos casos em que partes de um item de activo tangível tiverem tempos de vida útil diferentes, os mesmos são contabilizados como itens separados.

Mensuração subsequente dos activos tangíveis

Os custos de substituir parte de um item de activo tangível são reconhecidos no valor contabilístico do item, se for provável que os benefícios económicos futuros incorporados em parte desse item fluirão para a Empresa e o seu custo puder ser medido de forma fiável. Os custos diários com a prestação de serviços de manutenção de activos tangíveis são reconhecidos na demonstração ose resultados conforme forem incorridos.

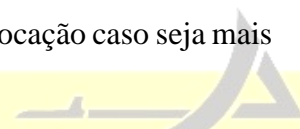
Subsequentemente ao reconhecimento inicial, os activos tangíveis são mensurados ao custo, com a excepção dos activos directamente relacionados com a actividade principal da Empresa e edifícios que são revalorizados. (*vide nota 15*)

Depreciações

As depreciações são calculadas sobre o valor de custo de aquisição, pelo método das quotas constantes a partir da data em que os bens se encontram disponíveis para serem usados como pretendidos pela gestão, durante a vida útil estimada de cada activo. As vidas úteis dos principais activos tangíveis constam da tabela a seguir:

<u>Item</u>	<u>Vida útil (anos)</u>
Edifícios	50
Pistas e Placas de Estacionamento	25
Viaturas	4-8
Outros equipamentos	4-8
Equipamento de Apoio a Navegação	6
Mobiliário de Escritório	10
Equipamento informático e <i>software</i>	4

Os activos em locação financeira são depreciados durante a sua vida útil na mesma base que outros activos pertencentes a Empresa ou durante a duração do contrato de locação caso seja mais





curta. O valor residual dos activos tangíveis é a quantia estimada que se obteria correntemente pela sua alienação, após dedução dos custos estimados de alienação, se o activo já tivesse a idade e as condições esperadas no final da sua vida útil.

A Empresa considera valor residual apenas para os seguintes itens de activos tangíveis:

- Edifícios, pistas e placas de estacionamento de aeronaves;
- Viaturas de combate a incêndio, ambulâncias e tractores;
- Equipamento de apoio à navegação aérea.

A estimativa das vidas úteis, o método de depreciação e os valores residuais são revistos anualmente. As mais ou menos-valias resultantes da alienação ou abate dos activos fixos tangíveis são determinadas pela diferença entre o preço de venda e o valor líquido contabilístico na data de alienação.

O valor líquido contabilístico incorpora as perdas por imparidade acumuladas. As mais e menos valias contabilísticas apuradas são registadas na demonstração dos resultados.

Implantações

Os ADM, E.P. têm a prerrogativa de autorizar privados a implantarem infra-estruturas nas zonas aeroportuárias podendo ser dentro ou fora das aerogares. Entre as infra-estruturas implantadas fora das aerogares existem as implantadas em locais onde existem outras infra-estruturas e outras implantadas em terrenos baldios.

Antes da implantação, o investidor celebra um contrato que estabelece a renda mensal a ser paga e os critérios da amortização do investimento por ele realizado.

O contrato assinado entre as partes estipula sem condicionalismos que no seu término, a posse legal dos activos implantados passa para os ADM, E.P.

O tratamento contabilístico das implantações obedece ao princípio abaixo descrito:

- O valor total da despesa com implantações é registado como gasto ou como activo em contrapartida de um passivo;
- As rendas são reconhecidas em rédito pelo valor total que o cliente pagaria sem a parte destinada a amortização do investimento;
- A diferença entre o proveito reconhecido e o valor a receber do cliente amortiza o passivo reconhecido em 1 acima;





- Deve se aplicar todas as políticas contabilísticas da Empresa apropriadas para activos tangíveis e propriedades de investimento, para as implantações que se qualificam para o efeito.

k) Activos tangíveis de investimento

Activos tangíveis de investimento é a propriedade detida (pelo proprietário ou pelo locatário numa locação financeira) para obter rendas ou para valorização do capital ou para ambas, e não para uso na produção ou fornecimento de bens ou serviços ou para finalidades dos ADM, E.P. administrativas, ou venda no curso ordinário do negócio.

Os activos tangíveis de investimento são reconhecidos como um activo quando, e apenas quando:

- i. For provável que os futuros benefícios económicos que estejam associados à propriedade de investimento fluirão para a Empresa;
- ii. O custo do activo tangível de investimento possa ser mensurado fiavelmente.

Os activos tangíveis de investimento são mensurados inicialmente pelo seu custo. Os custos de transacção são incluídos na mensuração inicial.

Para o caso dos edifícios com múltiplas utilizações a classificação como activo tangível de investimento ou como activo tangível depende da proporção do espaço destinado para o uso próprio e para o arrendamento. Se o espaço destinado para o uso próprio for insignificante, o edifício é classificado como activo tangível de investimento, caso contrário é classificado como um activo tangível. Nos casos em que for possível separar e vender as partes do edifício em uso próprio independentemente das partes em aluguer, e os ADM, E.P consideram classificar tais partes como activos tangíveis e activo tangível de investimento separadamente.

A classificação de um activo como activo tangível de investimento ou como activo tangível é revista todos os anos e caso tenha-se verificado uma alteração o item é reclassificado.

Para a mensuração subsequente das propriedades de investimento os ADM, E.P. EP aplicam o modelo do justo valor e as alterações no justo valor são reconhecidas na demonstração dos resultados do exercício em que ocorrerem.



I) Activos intangíveis

Reconhecimento inicial

Os activos intangíveis são reconhecidos se e apenas se:

- É capaz de ser separado ou dividido da entidade e vendido, transferido, licenciado, alugado ou trocado, seja individualmente ou em conjunto com um contrato, activo ou passivo relacionado;
- Resultar de direitos contratuais ou de outros direitos legais, quer esses direitos sejam transferíveis quer sejam separáveis da Empresa ou de outros direitos e obrigações;
- For provável que os benefícios económicos futuros esperados que sejam atribuíveis ao activo intangível fluam para a Empresa;
- O custo do activo intangível possa ser fiavelmente mensurado.

Mensuração inicial

Um activo intangível é mensurado inicialmente pelo seu custo. O custo de um activo intangível adquirido separadamente compreende:

- O seu preço de compra, incluindo os direitos de importação e os impostos de compra não reembolsáveis, após dedução dos descontos comerciais e abatimentos; e
- Qualquer custo directamente atribuível de preparação do activo intangível para o seu uso pretendido.

Mensuração subsequente

Após o reconhecimento inicial os activos intangíveis são escriturados pelo seu custo menos as amortizações acumuladas e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

Os activos intangíveis com vida útil finita são amortizados pelo método das quotas constantes, a partir da data em que se encontram disponíveis para serem utilizados como requerido pela gestão.

As taxas de amortização variam conforme a expectativa de uso do activo intangível.



m) Imparidade excepto o Goodwill

Activos financeiros

O valor recuperável de um activo financeiro pode vir a ser reduzido se houver uma evidência objectiva de que um ou mais acontecimentos afectaram negativamente os fluxos de caixa estimados futuros desse activo.

Uma perda por imparidade a respeito de um activo financeiro registado pelo custo amortizado é calculada como a diferença entre o seu valor contabilístico, e o valor actual dos fluxos de caixa estimados futuros, descontados à taxa de juro efectivo original. Uma perda por imparidade a respeito de um activo financeiro disponível-para venda é calculada por referência ao seu justo valor corrente.

Os activos financeiros individualmente significativos são testados para imparidade numa base individual. Os activos financeiros remanescentes são avaliados em grupos que partilhem características de risco de crédito semelhantes.

Todas as perdas por imparidade são reconhecidas em lucros ou perdas. Todas as perdas acumuladas respeitantes a um activo financeiro disponível-para-venda que foram previamente reconhecidas em capitais próprios são transferidas para lucros ou perdas.

Uma perda por imparidade é anulada se a anulação puder ser objectivamente relacionada a um acontecimento que ocorrer depois da perda por imparidade ter sido reconhecida. Para os activos financeiros mensurados ao custo amortizado e activos financeiros disponíveis-para-venda que sejam títulos de dívida, a anulação é reconhecida em lucros ou perdas. Para os activos financeiros disponíveis-para-venda que sejam títulos negociáveis de capitais próprios, a anulação é reconhecida directamente em capitais próprios.

Activos não financeiros

As quantias registadas dos activos não-financeiros da Empresa, com excepção dos inventários, são revistos na data de cada relatório para determinar se existe alguma indicação de imparidade. No caso de existir essa indicação, o valor recuperável do activo é estimado. Para o Goodwill e activos intangíveis com uma vida útil indefinida, o valor recuperável é estimado na data de cada relato.





Uma perda por imparidade é reconhecida sempre que a quantia registada de um activo ou da sua unidade geradora de caixa exceder o seu valor recuperável. Uma unidade geradora de caixa é o grupo de activo identificável mais pequeno que gera fluxos de caixa largamente independentes dos outros activos e grupos. As perdas por imparidade são reconhecidas na demonstração dos resultados. As perdas por imparidade reconhecidas a respeito das unidades geradoras de caixa são atribuídas para reduzir a quantia registada dos activos na unidade geradora de caixa numa base pro rata.

O valor recuperável de um activo ou unidade geradora de caixa é o maior entre o seu valor em uso e o seu justo valor menos os custos de venda. Na avaliação do valor em uso, os fluxos de caixa futuros estimados são descontados ao seu valor presente, usando uma taxa de desconto antes do efeito do imposto que reflecte as avaliações actuais do mercado do valor do dinheiro no tempo e os riscos específicos para o activo. As perdas por imparidade reconhecidas em períodos anteriores são reavaliadas à data de cada relato para se verificar se há alguma indicação da perda ter diminuído ou deixado de existir. Uma perda por imparidade é anulada se tiver havido alguma alteração nas estimativas usadas para determinar o valor recuperável.

Uma perda por imparidade é anulada apenas na medida em que a quantia registada do activo não exceder a quantia registada que teria sido determinado, líquido de depreciação ou amortização, se não tivesse sido reconhecida nenhuma perda por imparidade.

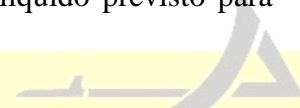
n) Provisões

Princípio geral

As provisões são reconhecidas, quando e somente quando, os ADM, E.P. têm uma obrigação presente (legal ou construtiva) resultante de um evento passado, seja provável que para a resolução dessa obrigação ocorra uma saída de recursos e o montante da obrigação possa ser razoavelmente estimado. As provisões são revistas na data de cada balanço e são ajustadas de modo a reflectir a melhor estimativa a essa data.

Contratos onerosos

Uma provisão para contratos onerosos é reconhecida quando os benefícios que a Empresa prevê obter de um contrato são inferiores ao custo em que irá, inevitavelmente, incorrer para cumprir as suas obrigações ao abrigo desse contrato. A provisão é medida tomando-se como base o valor actual do custo mais baixo previsto para terminar o contrato e o custo líquido previsto para





continuar o contrato. Antes de uma provisão ser constituída, a Empresa reconhece todas as perdas por imparidade nos activos associados a esse contrato.

o) Instrumentos financeiros

Os instrumentos financeiros compreendem os investimentos em capitais próprios, clientes e outros devedores, caixa e equivalentes de caixa, empréstimos e fornecedores e outros credores. Os instrumentos financeiros são inicialmente reconhecidos pelo justo valor mas, no caso dos instrumentos financeiros que não seja pelo justo valor através dos lucros ou prejuízos, os custos de transacção que sejam directamente atribuíveis à aquisição.

Um instrumento financeiro é reconhecido se a Empresa se tornar uma parte das disposições contratuais do instrumento. Os activos financeiros deixam de ser reconhecidos se os direitos contratuais da Empresa aos fluxos de caixa do activo financeiro expirarem ou se a Empresa transferir o activo financeiro para uma outra parte sem reter o controlo ou, substancialmente, todos os riscos e prémios do activo. Os passivos financeiros deixam de ser reconhecidos se as obrigações da Empresa especificadas no contrato expirarem ou forem revogadas ou canceladas.

A seguir ao reconhecimento inicial, os instrumentos financeiros são mensurados pelo custo amortizado, usando-se o método da taxa de juro efectiva, deduzido das perdas por imparidade.

Investimentos

Os investimentos classificam-se como se segue:

- i. Investimentos detidos até ao vencimento;
- ii. Investimentos mensurados pelo custo; e
- iii. Investimentos disponíveis para venda.

Os investimentos detidos até ao vencimento são classificados como Investimentos não correntes, excepto se o seu vencimento for inferior a 12 meses da data do balanço, sendo registados nesta rubrica os investimentos com maturidade definida e para os quais os ADM, E.P. tem intenção e capacidade de os manter até essa data.

Os investimentos disponíveis para venda são classificados como activos não correntes.





Todas as compras e vendas destes investimentos são reconhecidas à data da assinatura dos respectivos contratos de compra e venda, independentemente da data de liquidação financeira. Os investimentos são inicialmente registados pelo seu valor de aquisição, que é o preço pago, incluindo despesas de transacção.

Após o reconhecimento inicial, os investimentos são mantidos pelo custo e testados anualmente para imparidade e os investimentos disponíveis para venda são reavaliados pelos seus justos valores por referência ao seu valor de mercado à data do balanço, deduzido dos custos de transacção que possam vir a ocorrer até à sua venda.

Os ganhos ou perdas provenientes de uma alteração no justo valor dos investimentos disponíveis para venda são registados no capital próprio, até o investimento ser vendido, recebido ou de qualquer forma alienado ou até que o justo valor do investimento se situe abaixo do seu custo de aquisição de forma prolongada, em que o ganho ou perda acumulada é registada na demonstração dos resultados.

Dívidas de terceiros

As dívidas de terceiros são registadas pelo custo amortizado, existindo. Na data de cada balanço, este montante é deduzido de eventuais perdas por imparidade, reconhecidas na rubrica de perdas por imparidade em contas a receber, para que as mesmas reflectam o seu valor realizável líquido. Usualmente as dívidas de terceiros decorrentes da actividade operacional não vencem juros.

Classificação de capital próprio ou passivo

Os passivos financeiros e os instrumentos de capital próprio são classificados de acordo com a substância contratual, independentemente da forma legal que assumem.

Empréstimos

Os empréstimos são registados no passivo pelo valor nominal recebido, líquido de despesas com a emissão desses empréstimos.

Os encargos financeiros são calculados de acordo com a taxa de juro efectiva, e contabilizados na demonstração dos resultados de acordo com o princípio da especialização dos exercícios. Os





encargos financeiros incluem os juros e eventualmente os gastos de comissões com a estruturação dos empréstimos.

Contas a pagar a fornecedores e outras dívidas a terceiros

As contas a pagar decorrentes da actividade operacional são registadas pelo custo amortizado.

Caixa e equivalentes de caixa

Os montantes incluídos na rubrica de caixa e equivalentes de caixa correspondem aos valores de caixa, depósitos bancários, depósitos a prazo e outras aplicações de tesouraria, vencíveis a menos de três meses, e que possam ser imediatamente mobilizáveis com risco de alteração de valor insignificante.

Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, a rubrica de caixa e equivalentes de caixa compreende também os descobertos bancários incluídos na rubrica de empréstimos e descobertos bancários, no balanço.

14.2. Principais Julgamentos, Estimativas e Pressupostos Contabilísticos

A Empresa prepara as suas demonstrações financeiras de acordo com o PGC-NIRF, cuja aplicação, muitas vezes, requer que a Administração efectue julgamentos quando formula a posição financeira e resultados da Empresa. Os julgamentos, incluindo os que envolvem estimativas, efectuados no processo de aplicação das políticas contabilísticas da Empresa são desenvolvidos abaixo. A Administração considera que estes julgamentos têm um efeito material sobre as demonstrações financeiras anuais.

A determinação de estimativas requer o exercício de julgamento com base nos vários pressupostos e outros factores como a experiência histórica, as condições económicas correntes e esperadas.

Embora as estimativas sejam baseadas no melhor conhecimento da Administração sobre eventos correntes e das acções que poderá tomar no futuro, os resultados reais poderão ser diferentes dessas estimativas. As estimativas contabilísticas bem como os pressupostos subjacentes são revistos numa base contínua.





Imparidades

A Administração efectua um teste anual de imparidade para os activos intangíveis não disponíveis para uso. Para activos com uma vida útil finita, o teste de imparidade é efectuado se eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que a quantia escriturada de um activo poderá não ser recuperada.

O teste de imparidade é uma área que envolve o julgamento da Administração, exigindo uma avaliação sobre se o valor escriturado dos activos pode ser suportado pelo montante mais alto entre o justo valor menos custos para vender e o valor de uso.

A Empresa usa entidades externas com o conhecimento necessário para determinar o justo valor menos custos para vender dos seus activos.

Reconhecimento de activos e passivos por impostos diferidos

O reconhecimento de activos por impostos diferidos depende de até que ponto é provável que haverá lucros tributáveis no futuro, contra os quais as diferenças temporárias dedutíveis serão utilizadas.

O reconhecimento envolve, portanto, o julgamento sobre o futuro desempenho financeiro da Empresa.

Estimativa de vida útil e valores residuais

O gasto relativo às amortizações do período é obtido depois da determinação da vida útil esperada e do valor residual esperado de um activo. O aumento da vida útil e do valor residual estimado resultaria num gasto de amortizações reduzido na demonstração dos resultados.

A estimativa da vida útil é baseada em certos indicadores tais como a experiência histórica com activos similares bem como a antecipação de eventos futuros, os quais podem afectar a sua vida, tais como as mudanças na tecnologia. A vida útil dependerá também do futuro desempenho dos activos assim como do julgamento da Administração sobre o período ao longo do qual os benefícios económicos serão obtidos do activo. Historicamente, as alterações na vida útil e valores residuais não resultaram em variações materiais no gasto das amortizações da Empresa.

Comparativos

Certas quantias comparativas foram reclassificadas, onde requerido ou necessário, de acordo com as classificações e apresentação do período corrente.



14.3. Alterações de políticas contabilísticas, de estimativas e erros

Nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2025 e 2024 não ocorreram quaisquer alterações contabilísticas que produzam efeito na comparabilidade desses exercícios

15. Activos Tangíveis

Descrição								MT
	Construções	Equipamento Básico	Mobiliário e Equipamento Administrativo	Equipamento de Transporte	Ferramentas e Utensílios	Outras Activos Tangíveis	Investimentos em curso	Total
Activos Tangíveis								
Em 1 de Janeiro de 2024	39,348,740,465	5,349,365,391	1,990,524,658	318,304,968	14,307,079	138,383,921	487,234,269	47,646,860,750
Aquisições	-	2,309,960	15,969,263	48,901,926	-	-	94,183,594	161,364,743
Abates e ajustamentos	-	-	-	(1,189,744)	-	-	-	(1,189,744)
Transferências	12,359,417	167,923,765	6,093,074	57,584,818	-	-	(243,961,075)	-
Total em 31 de Dezembro 2024	39,361,099,882	5,519,599,116	2,012,586,995	423,601,969	14,307,079	138,383,921	337,456,788	47,807,035,750
Em 1 de Janeiro de 2025	39,361,099,882	5,519,599,116	2,012,586,995	423,601,969	14,307,079	138,383,921	337,456,788	47,807,035,750
Aquisições	853,809,281	93,830,052	7,439,822	51,724,228	-	-	88,950,093	1,095,753,475
Abates e ajustamentos	-	-	-	(38,360,375)	-	-	-	(38,360,375)
Transferências	62,326,198	7,080,000	13,946,310	-	-	-	(83,352,508)	-
Total em 31 de Dezembro 2025	40,277,235,361	5,620,509,168	2,033,973,127	436,965,821	14,307,079	138,383,921	343,054,373	48,864,428,850
Amortizações Acumuladas								
Em 1 de Janeiro de 2024	11,353,428,578	5,031,496,089	1,317,059,385	191,944,377	13,330,553	132,197,846	-	18,039,456,828
Amortizações do exercício	1,564,132,479	95,535,808	124,780,371	55,098,551	79,070	-	-	1,839,626,280
Abate e ajustamentos	-	-	-	(1,462,314)	-	-	-	(1,462,314)
Em 31 de Dezembro 2024	12,917,561,057	5,127,031,897	1,441,839,756	245,580,614	13,409,623	132,197,846	-	19,877,620,794
Em 1 de Janeiro de 2025	12,917,561,057	5,127,031,897	1,441,839,756	245,580,614	13,409,623	132,197,846	-	19,877,620,794
Amortizações do exercício	1,590,247,390	89,043,973	125,462,440	68,296,335	79,070	-	-	1,873,129,209
Abate	-	-	-	(35,690,651)	-	-	-	(35,690,651)
Ajustamentos	-	-	-	-	-	-	-	-
Em 31 de Dezembro 2025	14,507,808,447	5,216,075,870	1,567,302,197	278,186,298	13,488,693	132,197,846	-	21,715,059,351
Valores Líquidos								
31 de Dezembro de 2024	26,443,538,825	392,567,219	570,747,239	178,021,355	897,456	6,186,075	337,456,788	27,929,414,957
31 de Dezembro de 2025	25,769,426,914	404,433,298	466,670,930	158,779,524	818,386	6,186,075	343,054,373	27,149,369,499

O valor bruto na rubrica “Activos Tangíveis” aumentou em 02 pontos percentuais no ano findo à 31 de Dezembro de 2025 face ao período homólogo de 2024. Este acréscimo é reflexo de novas aquisições, investimentos efectuados pelo Governo e transferências de projectos concluídos no período.

O aumento observado na rubrica, deve-se essencialmente aos encargos incorridos com:

- Conclusão da 1ª fase de remodelação do parque de auto e sistema de cobrança no Aeroporto Internacional de Maputo e Terminal de Carga;
- Investimento público na construção de infraestruturas logísticas no Aeroprtto de Mueda;

- Recepção de 24 *kits* de equipamentos de proteção respiratória e 90 máscaras faciais destinados aos Aeroportos de Tete, Chimoio, Inhambane, Filipe Jacinto Nyusi e Maputo e Beira, respectivamente;
- Reforço da frota com a aquisição de 16 viaturas (08 para Gestão, 04 operacionais para os serviços centrais e 04 para transporte de pessoal);
- Aquisição de diversos equipamentos administrativos e sociais.

A redução registada na sub-rubrica “Equipamento de Transporte” no ano findo, decorre processo de alienação de viaturas de afectação e da venda de bens abatidos em concurso interno.

Em 31 de Dezembro de 2025, o saldo de investimentos em curso reflecte o grau de execução dos seguintes projectos:

- Instalação e operacionalização do sistema VSAT Doméstico na FIR da Beira;
- Construção da Torre Provisória de Aeroporto de Vilankulo e reconstrução do perímetro de vedação (1100 metros lineares de extensão) do Aeroporto de Nampula;
- Processo de aquisição de 03 viaturas operacionais de SLCI;
- Adiantamento para o projecto de climatização nas áreas públicas dos Aeroportos de Vilankulo, Tete e Pemba.
- Reabilitação da Aerogare da Beira

Reavaliações

Com o fim de tornar os Activos Tangíveis da Empresa mais próximos da realidade e a preços de reposição a ADM, E.P. adjudicou um avaliador independente nacional para o efeito. Foi realizado no exercício de 2016 a reavaliação efectiva de 45,9% dos Activos Tangíveis. O valor de reavaliação foi determinado pelo critério do Valor de Substituição Depreciado. O valor de reposição (valor de referência) foi determinado a partir dos preços de mercado para aquisição ou custos de construção de um activo com características similares a 31 de Dezembro de 2016.

Não foram abrangidos neste âmbito, para além dos Activos Intangíveis, as pistas e placas de estacionamento do Aeroporto Internacional de Maputo, pois aquando da inspecção física, encontravam-se em processo de reabilitação profunda, pelo que os indicadores de depreciação



técnica que seriam apurados pela reavaliação não seriam realísticos e conseqüentemente o valor da reavaliação.

Para o cálculo do valor residual foram aplicados princípios geralmente aceites na valorização de activos tangíveis. Na base desses princípios foram aplicadas taxas que variam de 5% a 10% para equipamentos mecânicos, electromecânicos e electrotécnicos e 20 a 25% para edifícios. O valor residual foi calculado aplicando a taxa aplicável ao bem, sobre o seu valor de substituição depreciado. Para a determinação da vida útil esperada foram aplicados os mesmos ponderadores utilizados para o cálculo do valor de substituição depreciado sobre a vida útil total dos activos.

A reavaliação produziu no período em referência um incremento do património líquido da ADM, E.P. de 19,433,742,410MT, observando assim um fortalecimento dos Activos não Correntes em 120%, comparativamente a 2015.

O movimento da rubrica Excedente de Reavaliação é como se segue:

Descrição	Excedentes de Revalorização	Realização	Saldo do Período
Saldo a 31 de Dezembro de 2016	19,121,658,996	(6,118,930,879)	13,002,728,117
Realização do Excedente de Realização 2017	(1,334,276,144)	426,968,366	(907,307,778)
Realização do Excedente de Realização 2018	(1,334,276,144)	426,968,366	(907,307,778)
Realização do Excedente de Realização 2019	(1,334,247,332)	426,959,146	(907,288,186)
Realização do Excedente de Realização 2020	(1,099,249,909)	351,759,971	(747,489,938)
Realização do Excedente de Realização 2021	(1,069,252,401)	342,160,768	(727,091,633)
Realização do Excedente de Realização 2022	(852,179,718)	272,697,510	(579,482,208)
Realização do Excedente de Realização 2023	(831,364,612)	266,036,676	(565,327,936)
Realização do Excedente de Realização 2024	(813,499,199)	260,319,744	(553,179,455)
Realização do Excedente de Realização 2025	(811,729,050)	259,753,296	(551,975,754)
Total em 31 de Dezembro de 2025			6,556,277,451



16. Activos Intangíveis

Descrição	MT			
	Direito de Exploração de estrada	Software	Investimentos em curso	Total
Activos Intangíveis				
Em 1 de Janeiro de 2024	39,071,100	42,578,730	-	81,649,830
Aquisições	-	-	3,439,767	3,439,767
Abates/Regularizações	-	-	-	-
Total em 31 de Dezembro de 2024	39,071,100	42,578,730	3,439,767	85,089,597
Em 1 de Janeiro de 2025	39,071,100	42,578,730	3,439,767	85,089,597
Aquisições	-	-	-	-
Abates e ajustamentos	-	-	-	-
Transferências	-	3,439,767	(3,439,767)	-
Total em 31 de Dezembro de 2025	39,071,100	46,018,497	-	85,089,597
Amortizações Acumuladas				
Em 1 de Janeiro de 2024	19,846,089	37,914,319	-	57,760,408
Amortizações do exercício	1,562,844	2,175,866	-	3,738,710
Transferências	-	-	-	-
Em 31 de Dezembro de 2024	21,408,933	40,090,185	-	61,499,118
Em 1 de Janeiro de 2025	21,408,933	40,090,185	-	61,499,118
Amortizações do exercício	1,562,844	1,823,299	-	3,386,143
Transferências	-	-	-	-
Em 31 de Dezembro de 2025	22,971,777	41,913,484	-	64,885,261
Valores líquidos				
31 de Dezembro de 2024	17,662,167	2,488,545	3,439,767	23,590,479
31 de Dezembro de 2025	16,099,323	4,105,013	-	20,204,336

A rubrica de “Activos Intangíveis” respeita essencialmente o direito de exploração da estrada de Vilankulo, outras licenças e *softwares* (que inclui os Sistemas de Gestão de Taxas, Sistema Integrado PHC e Sistema Airpave).

O aumento registado na sub-rubrica “*software*”, no período findo, decorre da contraentrega de certificados de licenciamento de novos módulos do PHC CS (Orçamento p/ Gestão, Formação, Qualidade e Imóveis), no âmbito do contrato de assistência técnica e *upgrade* do sistema.



17. Investimentos em Associadas

			MT	
Descrição	Participação	31-Dez-2025	31-Dez-2024	
Sociedade de Desenvolvimento do Corredor de Maputo	10%	8,447,295	8,447,295	
Sociedade Moçambicana de Serviços	50%	3,000,000	3,000,000	
Transcom	3%	2,099,242	2,099,242	
Epsilon Investimentos, SA	0.5%	6,504	6,504	
Marcê	20%	208,000	208,000	
Aeropalma	30%	300,000	300,000	
Total		14,061,041	14,061,041	

O detalhe da rubrica “Investimentos em Associadas” encontra-se reflectido na tabela acima. No exercício findo em 31.12.2025, não se registou nenhuma variação na sua quantia escriturada.

Em conformidade com as suas políticas contabilísticas, ADM, E.P. utiliza o método de custo histórico para a mensuração desta rubrica.

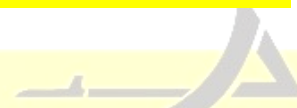
18. Activos por Impostos Diferidos

			MT	
Descrição	Δ 2025/2024 %	31-Dez-2025	31-Dez-2024	
Activo por Imposto Diferido (Diferenças Cambiais)	-1%	1,421,598,525	1,438,562,897	
Total	-1%	1,421,598,525	1,438,562,897	

O decréscimo em 4% nos “Activos por Impostos Diferidos” resulta de diferenças cambiais e das amortizações entre a base fiscal e a contabilística. Os impostos diferidos activos são reconhecidos apenas na medida em que seja expectável que existam lucros tributáveis no futuro, capazes de absorver as diferenças temporárias dedutíveis.

19. Clientes

			MT	
Descrição	Δ 2025/2024 %	31-Dez-2025	31-Dez-2024	
Aeronáuticos	-65%	2,147,309,880	6,073,328,705	
Não aeronáuticos	-16%	279,873,612	332,546,375	
Imparidade acumulada	-79%	-604,689,114	-2,858,429,804	
Total	-49%	1,822,494,378	3,547,445,277	



A rubrica “Contas a Receber” registou uma redução expressiva de 49% em relação ao período homólogo. Este decréscimo foi influenciado, essencialmente, pelo processo de saneamento da dívida histórica da LAM, SA para com a ADM, E.P. O referido processo foi coordenado pelo o IGEPE, na qualidade de representante do Estado e gestor do Sector Empresarial do Estado (SEE), através da adopção do mecanismo de regularização de operações financeiras activas entre as entidades envolvidas e o Accionista (Estado).

A variação registada na rubrica de “Perdas por Imparidade” decorre da reversão das provisões anteriormente constituídas sobre os saldos em mora da LAM, SA, face à extinção do risco de incobrabilidade associado.

Impacto da LAM na Conta de Clientes
MT

Descrição	$\Delta 2025/2024\%$	31-Dez-2025	31-Dez-2024
LAM - Linhas Aéreas de Moçambique, SA	-76%	1,327,828,631	5,451,647,831
Outros Clientes	15%	1,099,354,861	954,227,250
Imparidades	-79%	-604,689,114	-2,858,429,804
Total	-49%	1,822,494,378	3,547,445,277

O saldo da dívida da companhia de bandeira (LAM, SA) registou uma redução substancial de 76%, face ao período homólogo. Esta variação favorável decorre do processo de saneamento da dívida histórica coordenado pelo IGEPE.

A evolução das Perdas por Imparidade dos saldos de Clientes apresenta-se como se segue:

MT

Reconciliação das Imparidades	$\Delta 2025/2024\%$	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Saldo no início do período	0%	2,858,429,804	2,866,832,170
Ajustamentos:			1,744
Reforço	1698%	224,489,404	12,488,715
Reversões	11762%	(2,478,230,094)	(20,892,825)
Saldo no final do período	-79%	604,689,114	2,858,429,804

20. Outros Activos Financeiros

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Pessoal	66%	50,385,957	30,421,416
Devedores diversos	5%	172,193,525	164,733,832
Total	14%	222,579,482	195,155,248

A rubrica “Pessoal” registou um acréscimo de 66%, decorrente, essencialmente da concessão de uma linha de crédito sem juros, no valor global de aproximadamente 9,3 milhões de Meticaís destinado a apoiar aos colaboradores que foram assolados pela ocorrência de depressões tropicais (ciclone Tropical Chido e Jude) que atingiu a costa norte de Moçambique, com especial incidência nas províncias de Cabo Delgado, Nampula e Niassa. Adicionalmente, o saldo inclui cerca de 4,7 Milhões de Meticaís relativos a dívida proveniente do concurso interno de alienação de viaturas (venda de bens abatidos).

O detalhe da rubrica “Devedores Diversos” e a respectiva variação, a 31.12.25, consta da tabela abaixo:

21. Outros Activos Correntes

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Adiantamentos a fornecedores	-5%	95,551,190	100,306,809
Estado (IVA)	-100%	-	2,507,495
Outros activos correntes	34%	22,772,167	17,020,582
Total	-1%	118,323,357	119,834,886

A sub-rubrica de “Adiantamentos a Fornecedores” registou um decréscimo de 5%, motivado essencialmente pela regularização de adiantamentos efectuados à LAM, SA, Petromoc e Sotema, os quais se encontravam pendentes a data de fecho do exercício de 2024.

O saldo nulo na rubrica “Estado (IVA)” no período findo em 31 de dezembro de 2025 decorre da regularização integral do imposto a recuperar, que transitava do período anterior.



O incremento da sub-rubrica “Outros Activos Correntes” em 34%, deve-se fundamentalmente, ao “acréscimo de gastos” para os custos pagos em exercicio corrente mas que diz respeito ao(s) exercicio(s) seguinte(s).

- Seguros: Cobertura de risco de sinistro de 41 viaturas de afectação;
- Manutenção: Plano de manutenção (100.000 km) para 04 viaturas de afectação recém-adquirida; e
- Combustível: Reabastecimento relativo a Janeiro de 2026 para as viaturas destinadas ao transporte de pessoal e carregamento de cartões de combustível dos colaboradores.

22. Caixa e Equivalentes de Caixa

Para efeitos da Demonstração de Fluxos de Caixa, Caixa e Equivalentes de Caixa compreendem dinheiro em caixa e depósitos à ordem, líquido de descobertos autorizados, disponíveis para uso da Empresa. A 31 de Dezembro, o saldo da rubrica Caixa e Equivalentes de Caixa apresentava-se conforme os detalhes abaixo:

			MT	
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024	
Caixa	17%	761,693	650,427	
Bancos	-28%	89,850,364	125,465,582	
Total	-28%	90,612,057	126,116,010	





O detalhe da rubrica “Caixa e Equivalentes de Caixa” a 31.12.25, era conforme a tabela seguir:

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Tesouraria Central			
Fundo Fixo/Sede	0%	120,000	120,000
Fundo Fixo /Aer/InhamBane	0%	5,000	5,000
Fundo Fixo ARP/Ma	0%	40,000	40,000
Fundo Fixo- ARD/ VI	0%	10,000	10,000
Fundo Fixo/ Aerp/ Beira	0%	20,000	20,000
Fundo Fixo/ ARD/Tete	0%	10,000	10,000
Fundo Fixo/Aerd/QI	0%	10,000	10,000
Fundo Fixo /Ap/Nampula	0%	20,000	20,000
Fundo Fixo/ ARD/Lichinga	0%	5,000	5,000
Fundo Fixo /Ad/PemBA	0%	10,000	10,000
Fundo Fixo/ ARD/Chimoio	0%	5,000	5,000
Fundo Fixo/ ARD/Nacala	0%	20,000	20,000
Sub Total (1)	0%	275,000	275,000
Valores Em Caixa - Aeroportos			
Fundo de Troco/ ARP/Ma		348,500	-
Sub Total (2)		348,500	-
Tesouraria / Aeroportos			
ARP/Maputo	-52%	121,887	251,500
ARP/Beira	-100%		5,596
ARD/Tete	-98%	2,180	106,903
ARD/Quelimane	-61%	766	1,980
ARP/Nampula	67%	7,140	4,280
ARD/Lichinga	-100%		266
ARD/PemBA	73%	5,220	3,020
ARD/Chimoio	-100%		1,882
ARP/ Nacala		1,000	-
Sub Total (3)	-63%	138,193	375,427
Grande Total	17%	761,693	650,427





- Na sub-rubrica “Bancos” o decréscimo verificado em 28% resulta essencialmente, do maior volume de pagamentos efectuados a fornecedores e credores durante o período de 2025, face ao período homólogo. O detalhe do saldo bancário da empresa, por instituição bancária consta da tabela a seguir:

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
MT			
<u>Saldos em moeda nacional</u>			
Banco Comercial e de Investimentos	205%	15,093,218	4,948,303
Millennium BIM	149%	9,985,038	4,006,308
Standard Bank	521%	7,638,113	1,229,033
Barclays	-24%	20,460,733	26,862,947
First National Bank	-	-	-
Banco Único	93%	329,600	170,964
Mozabanco	462%	2,115,512	376,506
Sub Total (1)	48%	55,622,215	37,594,062
<u>Saldos em moeda estrangeira</u>			
<u>Dólares Norte-Americanos</u>			
Banco Comercial e de Investimentos	-372679%	24,516	(7)
Millennium BIM	-27%	4,853,615	6,643,485
Standard Bank	-90%	2,231,782	22,473,467
Barclays	-54%	26,992,974	58,642,608
Sub Total (2)	-61%	34,102,886	87,759,552
<u>Randes Sul Africanos</u>			
Banco Comercial e de Investimentos	11%	65,911	59,315
Millennium BIM	13%	7,210	6,396
Barclays	13%	51,657	45,827
Standard Bank	13%	485	430
Sub Total (4)	12%	125,262	111,968
Grande Total	-28%	89,850,364	125,465,582





23. Capital Social

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Estado Moçambicano	29%	5,836,624,466	4,537,484,732
Total	29%	5,836,624,466	4,537,484,732

A ADM, E.P, é uma Empresa pública pelo que o seu capital é 100% detido pelo Estado Moçambicano.

O aumento do Capital Social resulta do saneamento financeiro levado a cabo pelo Estado que orientou para a transferência dos aportes financeiros para esta rubrica.

24. Reservas

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Reservas Estatutárias	-	9,967,175	9,967,175
Reservas Legais	-	70,263,555	70,263,555
Total	-	80,230,730	80,230,730

25. Empréstimos Obtidos

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Standard Bank (nota 25.1)	-25%	616,656,394	822,208,525
Banco Comercial e de Investimentos (nota 25.2)	-9%	1,388,796,267	1,531,713,423
Mozabanco (nota 25.3)	-29%	253,940,376	355,516,526
Banco Nacional de Desenvolvimento Social (nota 25.4)	0%	6,960,009,131	6,960,009,131
Estado Moçambicano (nota 25.5)	-42%	4,644,697,169	7,978,931,621
Deutsche Bank (nota 25.6)	-36%	250,241,658	392,822,648
Total	-22%	14,114,340,994	18,041,201,874
Longo prazo	-24%	13,184,649,214	17,372,674,096
Curto prazo	39%	929,691,781	668,527,778

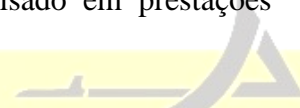




25.1. Standard Bank

- Facilidade de Crédito no valor de 10.000.000 USD contraído em 22 de Dezembro de 2010. O valor começou a ser desembolsado a partir de 10 de Fevereiro de 2011. O empréstimo teve por finalidade a construção do Aeroporto Internacional de Nacala, a amortizar por um período 120 meses e vence juros a taxa *Libor* 3 meses acrescido de um *spread* de 6.73%. O contrato possui um termo de garantia emitida pelo Ministério da Economia e Finanças, Direcção Nacional do Tesouro, nos termos do qual o Estado Moçambicano se compromete, em caso de incumprimento da ADM, E.P. ao pagamento parcial ou total das referidas obrigações, sempre que assim exigidas pelo Banco.
- Empréstimo no valor de 22.000.000 USD contraído em 29 de Março de 2013. O valor começou a ser desembolsado a partir de 02 de Maio de 2013. O empréstimo teve por finalidade a construção do Aeroporto Internacional de Nacala, a amortizar por um período 84 meses e vence juros a taxa *Libor* 3 meses acrescida de um *spread* de 7.2%. O contrato possui uma carta conforto de garantia emitida pelo Ministério de Economia e Finanças, Direcção Nacional do Tesouro, nos termos do qual o Estado Moçambicano se compromete em caso de incumprimento da ADM, E.P. ao pagamento parcial ou total das referidas obrigações, sempre que assim exigidas pelo Banco.
- Facilidade de Crédito no valor de 1.906.000 USD contraído em 01 de Dezembro de 2015 com a finalidade de reforçar a tesouraria. Este empréstimo está sujeito a taxa anual correspondente *Libor* (3meses), acrescida de um *spread*, o reembolso do capital far-se-á com prazo "*On Demand*" mas não superior a 6 meses, e o capital utilizado deverá ser reembolsado na sua totalidade.

Depois de duas reestruturações das facilidades de crédito acima, a ADM, E.P, propôs o cancelamento e consolidação dos 3 financiamentos à data de 20 de Dezembro de 2021, num único empréstimo no montante de 19.120.551,73 USD e o Standard Bank anuiu. Um novo contrato foi rubricado entre as partes, o Standard Bank concedeu a exposição pelo prazo total de 7 anos, incluído um ano de carência de capital e deverá ser reembolsado em prestações





trimestrais, a taxa *SOFRA* acrescida de uma margem de 7.5%, com Garantias emitidas pelo Ministério das Finanças, a favor do Banco.

A 31 de Dezembro de 2025 o saldo da exposição era de 9.559.082,22 USD, 616.656.394MT

25.2. Banco Comercial e de Investimento

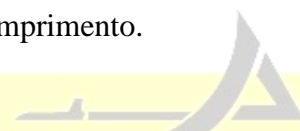
A Empresa contraiu dois empréstimos neste banco:

- Facilidade de Crédito no valor em moeda nacional correspondente a 41.534.260 USD contraídos a 24 de Junho de 2014 com o objectivo de financiar a construção do Aeroporto Internacional de Nacala. Este empréstimo tem prazo de 15 anos com um período de graça de 2 anos. O empréstimo está sujeito a uma taxa de juro de 12%. Para além da Carta Conforto emitida pelo Ministério da Economia e Finanças, este empréstimo também possui como garantia uma livrança de caução em branco, subscrita pelos Aeroportos de Moçambique, reconhecendo ao Banco Comercial e de Investimentos o direito de preenche-la em caso de incumprimento.

Com o objetivo de ajudar a ADM, E.P. a mitigar os efeitos económicos do surto do Covid-19 causados à aviação civil, a pedido da Empresa, o BCI concedeu uma carência temporária de pagamento de capital e juros da exposição em causa, com efeitos a partir de Abril de 2020 até 2021. O valor das moratórias foi objecto de uma recapitalização.

Em 31 Dezembro de 2025 o valor em dívida do empréstimo era de 1.195.678.600,34 MT.

- Facilidade de Crédito no valor de 17.000.000 USD contraídos a 01 de Julho de 2008, com o objectivo de reabilitar e ampliar o edifício Sede dos Aeroportos de Moçambique e reabilitação do Aeródromo de Vilankulo. Este empréstimo tem prazo de 180 meses com um período de carência de capital de 18 meses e, está sujeito a uma taxa de *Libor* 1 mês acrescida de um *spread* de 3,25% e possui como garantia uma livrança com o valor e data de vencimento em branco e com a cláusula sem despesas incerta subscrita pelos Aeroportos de Moçambique, reconhecendo ao Banco Comercial e de Investimentos o direito de preenche-la em caso de incumprimento.





À semelhança do empréstimo anterior, a exposição em causa beneficiou-se de uma carência temporária de capital e juro nos mesmos termos e condições.

Importa referir que estes empréstimos estão em incumprimento.

Em 31 Dezembro de 2025 o valor em dívida do empréstimo acrescido dos juros do período não pagos era de 2.993.608,22 USD, equivalentes a 193.117.666,27MT

25.3. Moza Banco S.A.

- Conta caucionada com o limite de 196.625.000 MT, contratada em 5 de Janeiro de 2015 com a finalidade de reforçar a tesouraria e aprovisionar a *collateral*. Esta conta está sujeita a taxa de juro “*Prime Top* do Moza Banco”, reduzida de um *spread*. A conta possui como garantia soberana, a favor do banco e foi entregue uma garantia bancária “*paid on fast demand*” emitida pelo Ministério da Economia e Finanças no montante de 5.500.000 USD, para cobrir o empréstimo em causa e os respectivos encargos. Os juros não pagos no ano em curso foram capitalizados.

A conta corrente caucionada foi convertida em empréstimo em 05 de Janeiro de 2018, os juros vencidos e não pagos foram acrescidos ao capital em dívida. Este empréstimo tem prazo de 60 meses, está sujeito a uma Taxa Prime do Sistema Financeiro, acrescido de um *spread* de 2%.

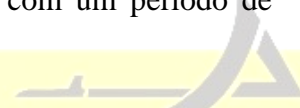
Conversações junto ao Moza banco para reestruturação do saldo em dívida resultaram na reestruturação da exposição em Dezembro de 2022, e com vencimento a 15 de Janeiro de 2028, com a taxa de juro de 18,9%.

Este financiamento está em incumprimento.

O saldo em dívida à 31.12.2025 do empréstimo acima descrito era de 253.940.376,38MT

25.4. Banco Nacional de Desenvolvimento Económico Brasil (BNDES)

- Empréstimo no valor de 80.000.000 USD contraídos a 28 de Abril de 2011, com o objectivo de financiar a construção do Aeroporto Internacional de Nacala, Este empréstimo tem prazo de 32 semestres com um período de



carência de capital de 48 meses e, está sujeito a uma taxa de juro *Libor* 60 meses acrescido de um *spread* de 2 % e possui uma garantia soberana emitida pelo Ministério da Economia e Finanças.

- Facilidade de Crédito no valor de 45.000.000 USD contraídos a 06 de Setembro de 2013, com o objectivo de financiar a construção do Aeroporto Internacional de Nacala, Este empréstimo tem prazo de 23 semestres e, está sujeito a uma taxa de juro *Libor* 60 meses acrescido de um *spread* de 2% e possui uma garantia soberana emitida pelo Ministério da Economia e Finanças.

Sob as orientações do governo, plasmadas no Plano Quinquenal do Governo 2015-2019, desenhados essencialmente para completar a cadeia de infra-estruturas necessárias para conduzir o desenvolvimento de Nacala e da zona norte em particular, a ADM teve necessidade de construir este Bem Público (Aeroporto Internacional de Nacala).

As dívidas da construção da infraestrutura foram contraídas pela empresa Aeroportos de Moçambique, na qualidade de gestor do sistema aeroportuário moçambicano, junto do Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (BNDES), instituição financeira do Governo brasileiro, mas com Garantias do Estado Moçambicano.

Devido à incapacidade do empreendimento em produzir tráfego suficiente para gerar um rendimento à altura de assegurar a amortização da dívida contraída junto do BNDES, a empresa viu-se sem capacidade para honrar com as suas obrigações económicas com aquela instituição financeira.

O Governo Brasileiro, através do Fundo de Garantia de Exportações (FGE), vinculado ao Tesouro

Nacional Brasileiro, foi accionado para cobrir inadimplência de todos os contratos do Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (BNDES) por financiar obras em Moçambique construídas por empreiteiras brasileiras.

O Governo Brasileiro reestruturou e saneou a carteira da dívida do BNDES e este por sua vez accionou a garantia soberana emitida pelo Ministério da Economia e Finanças.

Referir que decorrem negociações entre o Estado Moçambicano e o Governo do Brasil com a finalidade de reestruturar a facilidade de crédito.



O saldo em dívida dos dois empréstimos à 31.12.2025 somava 107.890.391,11 USD, equivalente a 6.960.009.130,51MT

25.5. Estado Moçambicano

Os financiamentos obtidos do Estado Moçambicano consubstanciam-se nos seguintes:

- Contrato firmado entre o Estado Moçambicano e os Aeroportos de Moçambique a 18 de Fevereiro de 2015 na qual tendo o Estado Moçambicano tendo obtido do Banco Europeu de Investimento um crédito no valor de vinte milhões de Euros, correspondentes a vinte e seis milhões de Dólares norte Americanos, com o objectivo de financiar a reabilitação das infraestruturas do Aeroporto Internacional de Maputo, repassou aos Aeroportos de Moçambique um crédito naquele montante nas seguintes condições:
 - Reembolso em 32 Prestações semestrais de capital e juro após um período de graça do capital de quatro anos.
 - Taxa de juro de 0,99% anual incidir sobre os valores utilizados e não amortizados

A data do balanço, o valor em dívida era de 1.532.541.440 MT (23.756.667 USD) e juros capitalizados de 117.235.194,95MT.

- Contrato firmado entre o Estado Moçambicano e os Aeroportos de Moçambique a 4 de Junho de 2014 na qual tendo o Estado Moçambicano obtido da Agencia Francesa de Desenvolvimento, um crédito no valor de quarenta e quatro milhões de Euros, com o objectivo de financiar a reabilitação da pista e áreas de manobras do Aeroporto Internacional de Maputo repassou aos Aeroportos de Moçambique um crédito naquele montante nas seguintes condições:
 - Reembolso em 32 Prestações semestrais de capital e juro após um período de graça do capital de quatro anos.
 - Taxa de juro de 0,80% anual incidir sobre os valores utilizados e não amortizados





A data do balanço, o valor em dívida era de 2.814.243.451 MT (43.624.917,86 USD) e juros capitalizados de 175.249.490,95MT.

- A dívida para com o Estado Moçambicano representado pelo Instituto de Gestão das Participações do Estado (IGEPE), reduziu em 91% face ao período homologado, resultante do mecanismo de saneamento financeiro da dívida da LAM, SA. A dívida a data do balanço no valor de 5.427.593,06 Meticais. A dívida não vence juros e não possui um prazo definido para o seu reembolso.

25.6. Deutsche Bank S.A.E

- Facilidade de Crédito no valor de 9.690.801,35 USD contraídos a 17 de Dezembro de 2013 com o objectivo de financiar o fornecimento de sistemas de controlo de tráfego aéreo para a F.I.R da Beira. Este empréstimo tem prazo de 16 anos com um período de graça de 2 anos. O empréstimo está sujeito a uma taxa de juro “ Libor” acrescida de uma margem. Para além da carta conforto emitida pelo Estado, este empréstimo também possui como garantia uma livrança de caução em branco subscrita pelos Aeroportos de Moçambique reconhecendo ao banco o direito de preenchê-la em caso de incumprimento e uma carta conforto emitida pelo Ministério da Economia e Finanças.

Este financiamento está em incumprimento.

O financiamento foi reestruturado, tendo culminado com diferimento do capital até 2023, mantendo a sua maturidade. O saldo em dívida à 31.12.2025 do empréstimo acima descrito, era de 3.879.114,22 USD equivalentes a 250.241.658,34MT



26. Passivo por Imposto Diferido

MT			
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Passivo por Imposto Diferido (Reserva de Reavaliação)	-8%	3,085,307,036	3,345,060,332
Total	-8%	3,085,307,036	3,345,060,332

O valor do “Passivo por Imposto” diferido registado no montante de 3.085.307.036,07 MT, respeita a quantia a favor do Estado Moçambicano, resultante de diferenças entre a valorização contabilista de passivos e a respectiva base fiscal.

27. Outros Passivos Financeiros

MT			
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Fornecedores de Bens de Capital	-2%	1,013,380,942	1,030,220,866
Credores Diversos	-17%	4,926,562,817	5,901,209,545
Total	-14%	5,939,943,759	6,931,430,411

A variação negativa em 2% verificada em “Fornecedores de Bens de Capital” é essencialmente explicada pelo esforço que a Empresa tem envidado em amortizar dívidas com fornecedores com destaque para:

- Razel, no âmbito do Projecto de Reabilitação da Pista e Áreas de Manobra do Aeroporto Internacional de Maputo;
- GECEI Espanhola, pelo fornecimento e instalação do sistema AMHS1 (Automated Message Handling System) no Aeroporto Internacional da Beira.

A redução em cerca de 17% nos “Credores Diversos”, respeita a saneamento Credores de Taxa de Segurança (IACM) e Credores de Taxa de Serviço de Navegação Aérea (INAM e IACM).

Nesta sub-rúbrica “Credores Diversos” estão registados os juros reconhecidos e não pagos a diversas instituições bancárias (BNDES, BCI e Deutsche Bank). Igualmente se encontram registados nesta sub-rúbrica as dívidas de diversos credores de bens e serviços (Kudumba, IACM, Serviços de Acção Social da ADM, Odebrecht, entre outros). A tabela abaixo mostra mais detalhes:



Detalhe Credores Diversos

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
BNDES-Banco Nacional de Desenvolvimento	12%	2,721,384,460	2,429,918,900
Concessionário - KudumBA Passageiro	1%	1,449,666,536	1,432,614,558
INAM - Instituto Nacional de Meteorologia	-100%	-	680,713,379
IACM-Instituto Da Aviação Civil De Moçambique	-69%	178,196,715	579,007,177
SAS - Serviços De Acção Social Adm	17%	237,531,650	202,560,658
AFD-Agencia Francesa de Desenvolvimento	-100%	-	155,453,016
BEI - Banco Europeu de Investimento	-100%	-	105,996,651
Construtora Norberto Odebrecht, SA	0%	78,583,260	78,583,260
BCI- Banco Comercial de Investimento	100	101,748,686	74,431,945
DEUTSCHE BANK, SA	-84%	6,146,733	37,278,935
MOÇAMBIQUE PREVIDENTE	-11%	1,516,064	1,709,910
Afecc-Anhui Foreign Economic Constr	-15%	12,069,308	14,219,983
AGUAS DA REGIÃO DE MAPUTO S.A.R.L	-4%	13,470,415	14,077,615
Outros	33%	126,248,990	94,643,556.79
Total	-17%	4,926,562,817	5,901,209,544.91

28. Outros Passivos Não Correntes

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Activos de Domínio Público	-3%	1,768,024,907	1,821,227,910
Subsídio para Investimento - Nacala	-3%	771,001,688	794,649,224
Donativo Danida - BR, QL, TT	-1%	68,552,212	69,554,299
Subsídio - Pista do aeroporto de Maputo	-5%	319,957,137	337,035,374
Subsídio para Investimento - FJN	-6%	3,637,107,128	3,870,492,847
Donativo - ARP Mueda		970,317,394	-
Total	9%	7,534,960,466	6,892,959,654

A variação dos “Outros Passivos Não Correntes” é conforme os quadros a seguir:

2025	Saldo inicial	Aumentos	Realização do Subsídio	Saldo final
Activos de Domínio Público	1,821,227,910	-	(53,203,003)	1,768,024,907
Subsídio para Investimento - Nacala	794,649,224	-	(23,647,536)	771,001,688
Donativo Danida - BR, QL, TT	69,554,299	-	(1,002,087)	68,552,212
Subsídio - Pista do aeroporto de Maputo	337,035,374	-	(17,078,237)	319,957,137
Subsídio para Investimento - FJN	3,870,492,847	-	(233,385,720)	3,637,107,128
Donativo - ARP Mueda	-	1,016,176,332	(45,858,938)	970,317,394
Total	6,892,959,654	-	(374,175,521)	7,534,960,466



MT

2024	Saldo inicial	Aumentos	Realização do Subsídio	Saldo final
Activos de Domínio Público	1,876,298,569	-	(55,070,660)	1,821,227,910
Subsídio para Investimento - Nacala	820,003,539	-	(25,354,315)	794,649,224
Donativo Danida - BR, QL, TT	70,571,035	-	(1,016,735)	69,554,299
Subsídio - Pista do aeroporto de Maputo	270,954,777	83,786,047	(17,705,450)	337,035,374
Subsídio para Investimento - FJN	4,104,060,706	-	(233,567,858)	3,870,492,847
Total	7,141,888,626	83,786,047	(332,715,018)	6,892,959,654

Em “Activos Tangíveis de Domínio Público” está escriturada a dívida pela cedência, pelo Estado, dos activos tangíveis à Empresa, na data da transformação de Empresa Estatal para Empresa Pública, nomeadamente: pistas, aerogares e equipamentos de ajuda a navegação aérea.

Donativo do Aeroporto de Filipe Jacinto Nyusi

Trata-se de um donativo concedido ao Estado Moçambicano pelo Governo Chinês no âmbito do Acordo entre as partes, para atender e dinamizar o desenvolvimento económico da província de Gaza, especialmente do turismo.

Subsídio para Investimento – Nacala

Trata-se de valores de Imposto sobre Valor Acrescentado das facturas do empreiteiro da obra de construção do Aeroporto Internacional de Nacala, que segundo o contracto estariam a cargo do Ministério dos Transportes e Comunicações. A sua variação decrescente reflecte a depreciação dos activos.

Donativo DANIDA – BR, QL, TT

Trata-se de um crédito e donativo da DANIDA ao Estado Moçambicano, que este por sua vez repassou aos ADM, E.P. sob forma de acordo de retrocessão, com a finalidade de melhoramento das condições operacionais nos aeroportos da Beira, Tete e Quelimane. A sua variação decrescente reflecte a depreciação acumulada dos activos tangíveis objecto do donativo.

Donativo AFD – Pista do Aeroporto Internacional de Maputo

Trata-se de conjugação de donativo da Agência Francesa de Desenvolvimento e do Imposto sobre

Valor Acrescentado da facturação do empreiteiro (Razel) da obra de reabilitação da pista do aeroporto internacional de Maputo que está a cargo do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Donativo do Aeroporto de Mueda

Trata-se de um activo de domínio público concedido pelo Estado Moçambicano à Empresa Aeroportos de Moçambique, E.P. no âmbito da gestão de infraestruturas aeroportuárias.

29. Fornecedores

			MT	
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024	
Nacionais	-30%	428,686,113	614,580,162	
Estrangeiros	-28%	3,999,525	5,550,784	
Total	-30%	432,685,638	620,130,946	

A redução da rubrica de fornecedores em 30% demonstra os esforços que a empresa vem empreendendo com vista a liquidação das suas obrigações.

30. Outros Passivos Correntes

			MT	
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024	
Adiantamento de Clientes	57%	51,387,983	32,723,144	
Acréscimo de gastos	-10%	67,472,910	74,668,435	
Estado	270%	2,161,673	584,759	
Outros Adiantamentos	-100%	-	19,353,000	
Outros passivos correntes	130%	391,017,779	169,689,789	
Total	72%	512,040,345	297,019,127	

A aumento em 57% na sub-rubrica, na sub-rubrica, “Adiantamento de Clientes”, resulta essencialmente pelos adiantamentos efectuados pelos seguintes clientes:

- DHL Moçambique LDA – EXPRESS;



- Solenta Aviation;
- SA AIRLINK (pty) LDA;
- Menzies Aviation Mozambique, LimitadaArtes Gráficas, Lda.

O decréscimo em 10% na rubrica “Acréscimo de Gastos” é explicado, em grande medida pelo pagamento parcelado de equipamento fornecidos em exercicios anteriores.

Integra na sub-rubrica “Outros Passivos Correntes”, valores referentes aos impostos (IRPS) retidos na fonte pela empresa sobre o salário do trabalhador.

31. Rédito

MT			
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Serviços aeronáuticos			
Taxas de aterragem	-3%	269,246,784	276,701,591
Taxas de passageiros	-11%	1,156,103,867	1,305,399,171
Serviços de navegação aérea	2%	875,053,226	854,660,053
Taxa De Seguranca Aeroportuária	-17%	102,848,710	124,269,811
Taxa de Carga	-24%	29,289,299	38,390,013
Outros serviços aeronáuticos	-11%	136,666,705	153,330,540
Sub-Total	-7%	2,569,208,592	2,752,751,179
Serviços não aeronáuticos			
Ocupação e Utilização De Instalações	4%	194,232,271	185,932,725
Taxa de Estacionamento De Viaturas	27%	18,868,632	14,882,672
Taxa de Publicidade	20%	20,721,146	17,322,833
Outros Proveitos Não Aeronauticos	24%	56,173,274	45,413,866
Sub-Total	10%	289,995,323	263,552,095
Total	-5%	2,859,203,914	3,016,303,274

No exercício findo a 31 de dezembro de 2025, o volume de negócios registou uma diminuição consolidada de 5% face ao período homólogo de 2024. Esta variação negativa resulta da redução de 7% nos proveitos aeronáuticos (com maior peso na facturação), embora parcialmente mitigada pelo crescimento de 10% no segmento não aeronáutico.

O desempenho do mercado de aviação nacional e capacidade de captação de receitas foram negativamente impactados pelos seguintes factores:



- O clima de instabilidade pós-eleitoral de 2024, que resultou em paralisações significativas e incertezas durante o primeiro trimestre do período em análise, resultando na redução acentuada da mobilidade turística e de negócios. Este cenário afectou transversalmente as taxas de passageiros (-11%), de segurança (-17%) e de carga (-24%);
- As irregularidades operacionais, o cancelamento sistemático de voos e o cancelamento da rota Maputo-Lisboa-Maputo pela transportadora de bandeira (LAM, SA), impactaram drasticamente o tráfego aéreo doméstico e internacional; e
- Redução significativa na frequência de voos internacionais de companhias estrangeiras no Aeroporto da Beira.

Em contraste, o crescimento de 10% no segmento não aeronáutico, com destaque para o estacionamento de viaturas e publicidade, reflecte esforços de rentabilização de activos imobiliários e concessões nos espaços aeroportuários, com destaque para a reabertura do parque de estacionamento de viaturas do Aeroporto Internacional de Maputo, factores que atenuaram a queda global do volume de negócios.

32. Gastos com o Pessoal

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Remunerações	12%	1,269,670,337	1,138,164,910
Outros Custos com o pessoal	8%	252,601,963	232,939,816
Total	11%	1,522,272,300	1,371,104,726

Aumento em 11 pontos percentuais é resultante de :

- Novas contratações;
- Progressões de carreira profissional.

Como resultado do aumento da rubrica “Gastos com o Pessoal”, o peso deste sobre os “Gastos Operacionais”, situou-se em 33 pontos percentuais, menos 02 pontos percentuais que 2024.

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Gastos Operacionais	17%	4,640,551,048	3,957,087,133
Gastos com o Pessoal	11%	1,522,272,300	1,371,104,726
Gastos com o Pessoal sobre Gastos Operacionais (%)		33%	35%

Até o último dia do ano, o universo laboral situou-se em 843 colaboradores, representando um aumento de 1% comparativamente ao mesmo período do ano anterior.

Descrição	Δ2025/2024%	2025	2024
Conselho de Administração	67%	5	3
Colaboradores	1%	838	827
Total		843	830

33. Fornecimento e Serviços de Terceiros

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Serviços de Limpeza	16%	54,580,638	46,947,274
Água e Electricidade	9%	139,825,230	128,123,878
Consultoria Externa	-68%	1,997,277	6,251,485
Material de Manutenção e Reparação	97%	35,919,183	18,197,115
Manutenção e Reparação	130%	88,043,460	38,241,505
Combustíveis e Lubrificantes	2%	47,737,943	46,792,579
Transporte de Pessoal	-6%	45,399,111	48,312,655
Rendas e Alugueres	27%	64,823,631	51,003,568
Formação	3%	12,199,563	11,855,909
Alimentação	7%	27,907,779	26,139,786
Comunicações	-16%	25,967,511	30,816,960
Contecioso e Notariado	302%	7,090,186	1,763,968
Seguros	82%	18,683,924	10,289,496
Ferramentas e Utensílios de Desgaste Rápido	-4%	6,510,324	6,765,348
Material de Escritório	27%	9,969,375	7,847,578
Deslocações e Estadias	-21%	2,638,868	3,342,779
Vigilância e Segurança	32%	8,485,480	6,435,378
Outros Fornecimentos e Serviços de Tereceiros	32%	52,069,233	39,449,510
Total	23%	649,848,717	528,576,768

Em 2025 foi lançado um novo concurso para os serviços de limpeza pois o anterior já vigorava há mais de 03 anos. O aumento de 16% na rubrica “Serviços de Limpeza”, reflecte a revisão e a actualização de preços dos concorrentes vencedores;

O crescimento em 9% na rúbrica “Água e Electricidade”, resulta sobretudo pela extensão dos horários de fecho dos aeroportos em aeroportos que normalmente encerram as 15:30h. Tais



prolongamentos de horários foram verificados com maior incidência no primeiro semestre de 2025 para atender as constantes alterações de horários da companhia de bandeira.

No segundo semestre de 2024, a ADM, E.P retomou o controle pelos serviços de CUTE – Outrora sob gestão da MAHS. Estes serviços tem o custo mensal de aproximadamente USD 25 mil e em 2025 o custo total foi de cerca USD 300 mil. A variação da rubrica “Rendas e Alugueres” em 2025 foi fortemente influenciada pelos custos suportados destes serviços. Por outro lado, também contou para a aumento desta rubrica, os custos pelas deslocações constantes a Mueda de técnicos e demais quadros da empresa no âmbito da requalificação daquele aeródromo em aeroporto misto (Civil e Militar). Dada a situação de tensão militar na zona norte da provincia de Cabo Delgado, as deslocações foram feitas, na sua maioria, pela via aérea através de aluguer de aeronaves.

A sub-rubrica “Contencioso e Notariado” reflecte as custas judicias dos vários processos que a empresa enfrenta junto dos Tribunias. Em 2025, a empresa foi processada pelo NED Bank, Municipio de Pemba entre outros, sendo os custos destes processos bastante elevados.

Em 2025 foram adquiridas novas viaturas operacionais, de transporte de pessoal (colaboradores) e de afectação pessoal. A variação desta rubrica reflecte os custos adiconais dos seguros das mesmas.

34. Depreciações e Amortizações

MT			
Descrição	Δ 2025/2024 %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Depreciação e amortização do ano	2%	1,876,515,352	1,843,364,990
Total	2%	1,876,515,352	1,843,364,990

O aumento na rubrica “Depreciações e Amortizações” em 2% é explicado pela inclusão de novo imobilizado nas contas da empresa; Aeroporto de Mueda e Parque Auto do Aeroporto Internacional de Maputo.





35. Outros Ganhos e Perdas Operacionais

MT			
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Outros ganhos operacionais			
Subsídio ao Investimento (nota 28)	12%	374,175,521	332,715,018
Alienação de Bens Corpóreos	239%	5,289,442	1,561,899
Outros	4396%	115,665,336	2,572,545
Sub-Total	47%	495,130,298	336,849,462
Outras Perdas Operacionais			
Impostos e taxas	165%	65,929,024	24,851,647
Quotizações	-8%	2,203,961	2,384,070
Donativos	-59%	30,971,690	74,988,164
Provisões	-37%	37,405,049	59,401,399
Outros	478%	230,915,550	39,926,654
Sub-total	82%	367,425,274	201,551,934
Outros Ganhos Operacionais Líquidos	-6%	127,705,024	135,297,528

A rubrica “Outros Ganhos Operacionais” registou um crescimento geral de 47% em relação ao período homólogo, explicado pelo seguinte:

- O crescimento na sub-rubrica “Subsídio ao Investimentos”, deve-se ao reconhecimento do subsídio relativo ao Aeroporto de Mueda;
- O crescimento na sub-rubrica “Alienação de Bens Corpóreos”, deve-se ao abate de viaturas de afectação e a venda de bens abatidos através de concurso interno;
- A sub-rubrica “Outros” variou substancialmente em resultado do encontro de contas das facturas da Tmcel.

Em relação a rubrica “Outras Perdas Operacionais”, assinalou um aumento geral de 82%, influenciado pelo seguinte:

- O aumento na sub-rubrica “Impostos e Taxas”, reflecte aos IPRA pagos em varios municipios, com destaque para Pemba e Nampula, cujos valores são avultados.
- A sub-rubrica “Donativos” referem-se a acções de responsabilidade social, com destaque para o apoio ao Moçambola 2025 (25 milhões de MT em espécie via taxas de passageiro e segurança) e ao Clube de Desportos



do Maxaquene. A redução justifica-se pela inexistência de outros donativos materiais face ao ano anterior;

- O aumento na sub-rubrica “Outros”, decorre do reconhecimento de perdas operacionais de exercícios anteriores, identificadas no período corrente. Destacam-se as facturas da LAM e da SITA, reconhecidas em 2025.

36. Rendimentos e Gastos Financeiros

36.1. Rendimentos Financeiros

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Diferenças cambiais favoráveis realizadas	-98%	158,222	7,821,928
Diferenças cambiais favoráveis não realizadas	-81%	1,656,174	8,619,418
Juros recebidos	-92%	477,641	6,150,410
Rendimentos de participação em empresas associadas	-88%	12,320,000	105,429,483
Outros rendimentos financeiros	1042%	297,869	26,073
Total	-88%	14,909,906	128,047,311

A rubrica de “Rendimentos Financeiros” registou um decréscimo global de 88% face ao período homólogo, influenciado pelos seguintes factores:

- As sub-rubricas “Diferenças Cambiais Favoráveis Realizadas” e “Diferenças Cambiais Favoráveis não Realizadas”, registaram decréscimos decorrente da estabilização da taxa de câmbio no exercício findo a 31 de Dezembro 2025;
- Em 2024, a empresa recebeu juros resultantes do estorno pelos juros indevidamente cobrados em 2023 pelo BCI. Este fenómeno, não ocorreu em 2025, daí o decréscimo acentuado na sub-rubrica “Juros Recebidos”
- Em 2025, excepto a SDCM, as outras empresas participadas da ADM, E.P, não registaram resultados positivos. Pelo facto, não houve distribuição de lucros, implicando na redução drástica da sub-rubrica “Rendimento de Participação em Empresas Associadas”.

36.2. Gastos Financeiros

Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Juros suportados de empréstimos bancários	-13%	737,079,993	843,350,305
Comissões Bancárias	3.9%	41,331,385	39,783,603
Diferenças cambiais desfavoráveis realizadas	1435%	1,752,996	114,171
Diferenças cambiais desfavoráveis não realizadas	69%	32,506,511	19,218,278
Outros gastos financeiros	-100%	-	2,234
Total	-10%	812,670,885	902,468,591

A rubrica de “Gastos Financeiros” registou uma redução global de 10% face ao período homólogo, reflectindo o impacto dos seguintes factores:

- O saldo dos Juros suportados de empréstimos bancários fixou-se em 737.079.993,00MT representando uma diminuição de 13% quando comparado com o período homólogo de 2024. A variação é explicada pela base de incidência que proporcionalmente vem reduzindo em função das amortizações das prestações de financiamento;
- As sub-rubricas das “Diferenças Cambiais Desfavoráveis Realizadas” e “Diferenças Cambiais Desfavoráveis Não Realizadas”, cresceram substancialmente em resultado do pagamento em 2025, das facturas de fornecedores em Moeda Estrangeira registadas em anos anteriores a cambios baixos em relação ao de 2025.

37. Imposto Sobre o Rendimento

As diferenças tempestivas dos momentos de liquidação da tributação entre o Estado e a Empresa têm origens nas variações cambiais não realizadas, nas imparidades de créditos a receber e nas amortizações. As tabelas abaixo mostram a origem e o movimento na demonstração de resultados dos impostos diferidos e o apuramento do Imposto Corrente:

Descrição	MT	
	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Imposto Corrente	-	-
Imposto Diferido-Perdas/Ganhos	242,788,923	-173,884,201
Total	242,788,923	-173,884,201



O movimento nos impostos foi o seguinte:

Descrição	Saldo em 01 de Janeiro de 2025	Reconhecido na Demonstração de Resultados	Reconhecido nos Capitais Próprios	MT
				Activo por Imposto Diferido em 31-12-2025
Movimentos de Imposto Diferido na Demonstração de Resultados				
Activo por Imposto Diferido no Fim do Período	1,438,562,897	(16,964,373)	-	1,421,598,525
Diferenças Cambiais Desfavoráveis não Realizadas	1,438,562,897	8,196,124	-	1,446,759,021
Depreciações Económicas e Fiscais		(25,160,496)		(25,160,496)
Passivo por Imposto Diferido no Fim do Período	-	3,605,380,076	-	3,085,307,036
Reserva de Reavaliação	(3,345,060,332)	259,753,296	-	(3,085,307,036)
Saldo no Final do Período	1,438,562,897	(276,717,669)	-	1,161,845,229

Descrição	Saldo em 01 de Janeiro de 2024	Reconhecido na Demonstração de Resultados	Reconhecido nos Capitais Próprios	MT
				Activo por Imposto Diferido em 31-12-2024
Movimentos de Imposto Diferido na Demonstração de Resultados				
Activo por Imposto Diferido no Fim do Período	1,872,766,842	(434,203,945)	-	1,438,562,897
Diferenças Cambiais Desfavoráveis não Realizadas	1,872,766,842	4,243,014	-	1,877,009,856
Depreciações Económicas e Fiscais		(438,446,959)		(438,446,959)
Passivo por Imposto Diferido no Fim do Período	3,605,380,076	3,605,380,076	-	3,345,060,332
Reserva de Reavaliação	3,605,380,076	(260,319,744)	-	3,345,060,332
Saldo no Final do Período	(1,732,613,234)	(173,884,201)	-	(1,906,497,435)

Responsabilidades emergentes de diferentes interpretações da legislação fiscal

As autoridades fiscais têm a possibilidade de rever a situação fiscal da Empresa durante um período de 5 anos, podendo daí resultar eventuais correcções de impostos devido a diferentes interpretações e/ou incumprimento de legislação fiscal, nomeadamente em sede do Imposto Sobre o Rendimento de Pessoas Colectivas (IRPC), Imposto Sobre o Rendimento de Pessoas Singulares (IRPS) e Imposto Sobre o Valor Acrescentado (IVA).

38. Provisões

Estas provisões provém de contenciosos fiscais incorridos em 2025, relativo ao atraso no pagamento do IRPS:

Descrição	Δ2025/2024 %	31-Dez-2025	MT
			31-Dez-2024
Provisões	100%	96,806,448	59,401,399
Total	%	96,806,448	59,401,399



39. Partes Relacionadas

39.1. Relação das Partes Relacionadas

O detalhe das transacções e saldos com as partes relacionadas no decurso do exercício findo em 31 de Dezembro de 2025 e 2024:

Entidade	Relação	Volume de transacções		Saldo devedor		Saldo credor		MT
		2025	2024	2025	2024	2025	2024	
Estado Mocambicano	Parte Relacionada	-	-	-	-	4,644,697,169	7,978,931,621	
Sociedade Moçambicana de Serviços	Parte Relacionada	50,475,710	38,533,385	110,765,811	58,729,244	60,290,101	20,195,860	
SDCM	Parte Relacionada	-3,746,696	6,573,304	8,573,304	2,099,242	12,320,000	2,000,000	
Transcom (ISUTC)	Parte Relacionada	2,099,242	2,099,242	2,099,242	2,099,242	-	-	
Marce	Parte Relacionada	1,516,787	1,516,787	3,383,796	2,715,269	1,198,483	1,198,483	
Epsilon Investimentos SA	Parte Relacionada	70,218,543	3,345,630	70,218,543	42,449,282	-	39,103,653	
Aeropalma, SA	Parte Relacionada	300,000	-	300,000	300,000	-	-	
LAM	Parte Relacionada	1,324,191,905	5,286,274,372	1,328,055,043	5,428,248,526	3,863,138	141,974,153	
Total		1,445,055,491	5,338,342,719	1,523,395,738	5,536,640,805	4,722,368,890	8,183,403,769	

39.2. Pessoal chave da gestão

O Conselho de Administração da ADM, E.P, em 31 de Dezembro de 2025 e 2024 era composto como se segue:

2025		2024	
Nome	Cargo	Nome	Cargo
Prof. Dra. Amélia Muendane	Presidente do Conselho de Administração	Prof. Dra. Amélia Muendane	Presidente do Conselho de Administração
Dr. Fonseca da Fonseca	Administrador do Pelouro de Operações	Arq. Alberto Nhantumbo	Administrador do Pelouro de Engenharias, Manutenção e Operações
Eng. Acácio Tuendue	Administrador do Pelouro de Engenharia e Infraestruturas		
Eng. Clotilde Mundlovo	Administradora do Pelouro Comercial e Marketing		
Dr. Saíde Júnior	Administrador do Pelouro de Administração e Finanças	Dr. Saíde Júnior	Administrador do Pelouro de Administração, Finanças e Marketing

39.3. Benefícios do pessoal chave da gestão

Os benefícios do pessoal de gestão em 2025 totalizaram 32.052.582 MT.



MT			
Descrição	Δ 2025/2024 %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Remunerações Conselho de Administração	34%	32,052,582	23,848,180
Total	34%	32,052,582	23,848,180

A variação das Remunerações do CA da ADM, E.P é explicada pelo ajustamento dos ordenados (que não eram actualizados desde 2021) e pelo aumento de número dos administradores (de 3 para 5), com efeitos a partir de Outubro de 2025.

40. Gestão de Risco, Objectivos e Políticas

A actividade dos ADM é exposta a uma diversidade de riscos financeiros, o que envolve a análise, aceitação e gestão de certos graus de risco ou combinação dos mesmos. As exposições aos riscos de mercado (risco da taxa de juro e da taxa de câmbio), crédito, liquidez e gestão de capital resultante do decurso normal do negócio da Empresa são continuamente monitorados pela Administração dos ADM, E.P.

As políticas e sistemas de gestão de riscos são revistos periodicamente por forma a reflectir as mudanças nas condições do mercado e nas actividades da Empresa. A Empresa através da sua formação e das normas e procedimentos de gestão, procura desenvolver um ambiente de controlo disciplinado e construtivo, no qual os colaboradores compreendam as suas funções e obrigações. Nesta nota é dada informação a respeito da exposição da Empresa a cada um dos riscos acima mencionados, dos objectivos da Empresa, das políticas e processos para medir e gerir o risco e, do processo mediante o qual a Empresa realiza a gestão do seu capital.

40.1. Risco de Mercado

O risco do mercado é o risco das alterações de preços no mercado, tais como alterações na taxa de câmbio e na taxa de juro afectarem as receitas da Empresa ou os valores dos seus instrumentos financeiros. O objectivo da gestão de risco é gerir e controlar as exposições aos riscos de mercado dentro de parâmetros aceitáveis, ao mesmo tempo optimizando o retorno sobre o risco.

40.1.1 Risco de taxa de juro

O risco de taxa de juro do fluxo monetário é o risco que os fluxos monetários futuros de um instrumento financeiro irão flutuar devido a alterações nas taxas de juro de mercado. O risco do justo valor da taxa de juro é o risco de que o valor de um determinado instrumento financeiro irá





flutuar devido às taxas de juro do mercado. A exposição da Empresa face ao risco da taxa de juro prende-se aos empréstimos com taxas de juro variáveis.

A política dos ADM, E.P. passa por obter financiamento por via de taxas fixas, assim como variáveis, a fim de minimizar as variações das taxas de juro.

A tabela a seguir sumariza a exposição dos ADM E.P ao risco de taxa de juro a 31 de Dezembro de 2025:

	MT			
2025	Até 1 Ano	1 a 5 Anos	Mais de 5 Anos	Total
Empréstimos Bancários	929,691,781	1,707,088,846	11,477,560,368	14,114,340,994
Passivos	6,981,476,190	2,986,304,853	7,633,962,648	17,601,743,692
Total	7,911,167,971	4,693,393,699	19,111,523,016	31,716,084,686

	MT			
2024	Até 1 Ano	1 a 5 Anos	Mais de 5 Anos	Total
Empréstimos Bancários	668,527,778	3,263,920,414	14,108,753,681	18,041,201,873
Passivos	7,907,981,883	4,744,789,130	5,493,230,857	18,146,001,870
Total	8,576,509,661	8,008,709,544	19,601,984,538	36,187,203,743

Análise de Sensibilidade da Taxa de Juro

	MT	
2025	Aumento / Diminuição da Taxa de Juro	Efeito em Resultados Antes de Impostos
Empréstimos bancários	10%	354,163,137
Empréstimos bancários	-10%	(354,163,137)

40.1.2 Risco de taxa de câmbio

Empresa incorre em riscos, como resultado da aquisição de bens e serviços, da cobrança de taxas e da contratação de empréstimos em moeda estrangeira. As moedas em que a Empresa transacciona e que dão origem ao risco cambial são o Dólar norte-americano, o Rand sul-africano



e o Euro. Sempre que possível, a Empresa procura atenuar o efeito do risco cambial contratando empréstimos em Meticais. Para o ano em análise, o câmbio manteve-se estável.

40.2. Risco de Crédito

O risco de crédito é o risco da ADM E.P. incorrer numa perda pelo facto de as contrapartes e clientes não cumprirem com as suas obrigações.

A Administração segue uma política de crédito que lhe permite monitorar continuamente a exposição ao risco de crédito. As avaliações de carteira de crédito são realizadas periodicamente com a intenção de identificar e resolver potenciais riscos de cobrança. A Administração está a tratar esta área como uma área de foco prioritária devido ao seu impacto nos fluxos de caixa da Empresa. A máxima exposição ao risco de crédito é representada pelo valor contabilístico de cada activo financeiro no balanço.

A exposição máxima da Empresa ao risco de crédito a 31 de Dezembro de 2025 é a seguinte:

Descrição	Δ2025/2024 %	MT	
		31-Dez-2025	31-Dez-2024
Clientes	-49%	1,822,494,378	3,547,445,277
Outros Activos Financeiros	14%	222,579,482	195,155,248
Outros Activos Correntes	-1%	118,323,357	119,834,886
Caixa e Equivalentes de Caixa	-28%	90,612,057	126,116,010
Total	-43%	2,254,009,274	3,988,551,420

40.3. Risco de Liquidez

O risco de liquidez é o risco da Empresa não ter capacidade financeira para satisfazer os seus compromissos associados aos instrumentos financeiros quando estes vencem. Para limitar este risco, a gestão recorre a diversas fontes, gerindo os activos com base na sua liquidez e monitoriza periodicamente os fluxos de caixa futuros e liquidez.

A gestão deste tipo de risco, desenvolvida com recurso à análise dos prazos residuais dos diferentes activos e passivos do balanço, evidencia, para cada um dos diferentes intervalos considerados, a diferença entre os volumes de influxos de caixa e ex fluxos de caixa, bem como os respectivos gaps de liquidez.

O objectivo da Empresa é manter o equilíbrio entre a continuidade do financiamento e a flexibilidade através da utilização de descobertos bancários, empréstimos bancários, locações financeiras e as receitas.



MT			
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Vencidos <30 dias	26%	295,841,922	235,306,123
Vencidos > 30 < 60 dias	-79%	272,163,808	1,287,419,549
Vencidos > 60 dias	-38%	1,254,488,648	2,024,719,605
Total	-49%	1,822,494,378	3,547,445,277

40.4. Gestão de Risco de Capital

A estrutura do capital da Empresa consiste na dívida, caixa e equivalentes de caixa e capital próprio ajustado. A Empresa monitora o financiamento com base na relação entre o valor da dívida e o capital próprio. O rácio é calculado como a relação entre a dívida líquida e o capital próprio ajustado.

A dívida líquida consiste em empréstimos sujeitos a juros, empréstimos e outras dívidas de longo prazo, caixa e equivalentes de caixa. O capital próprio ajustado consiste em capital social, reservas distribuíveis e reservas não distribuíveis.

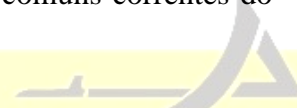
A dívida líquida em relação ao capital próprio no final do ano era conforme a tabela a seguir:

MT			
Descrição	$\Delta 2025/2024$ %	31-Dez-2025	31-Dez-2024
Dívida	-22%	14,114,340,994	18,041,201,874
Caixa e Equivalentes de Caixa	-28%	90,612,057	126,116,010
Dívida Líquida	-22%	14,023,728,937	17,915,085,864
Capital Próprio	-83%	(472,225,221)	(2,793,022,949)
Capital e Dívida Líquida	-10%	13,551,503,716	15,122,062,915
Rácio de Alavancagem		103%	118%

Não houve alterações dos objectivos da Empresa ou das políticas e processos para a gestão do financiamento desde o ano financeiro anterior.

41. Continuidade

As demonstrações financeiras são preparadas na base de políticas contabilísticas aplicáveis ao pressuposto da continuidade e em obediência a PGC-NIRF e as práticas comuns correntes do



mercado. Esta base pressupõe que a empresa continuará a melhorar os seus processos de gestão na busca de equilíbrio entre as necessidades e as fontes de financiamento.

Os passivos correntes da ADM a data do balanço totalizam 7.911.167.971MT, os activos correntes 2.254.009.274MT, facto que resulta num capital de giro negativo de 5.657.158.697MT. Cerca de 12% dos passivos correntes da empresa são compostos por financiamentos de curto prazo obtidos pela ADM, E.P, com o objectivo de melhorar as condições de operacionalidade das unidades aeroportuárias e a segurança aérea.

O efeito do Capital Giro negativo para as contas da ADM, E.P é brutal e com impactos imediatos negativos, pelo que urgiu implementar medidas para inverter a situação económica e financeira da empresa, por forma a evitar uma exposição ao risco de inadimplência, remetendo-a a uma acentuada crise de tesouraria, situação que poderá indicar uma incerteza material quanto a continuidade das suas operações.

O IGEPE, representante do accionista Estado, detentor de 100% do capital social da empresa Aeroportos de Moçambique, E.P está a par da actual situação global da empresa e em particular dos seguintes aspectos:

- Alto endividamento da empresa;
- Valores avultados da conta a receber, em especial valores a receber da LAM.

Posição da Administração

Tal como em outras empresas do Sector Empresarial do Estado, o IGEPE informou que está a trabalhar conjuntamente com os consultores para encontrar soluções com vista a assegurar a viabilidade da empresa e garantir que a mesma continue a operar continuamente. Espera-se que as situações acima indicadas sejam regularizadas a curto prazo com o apoio do IGEPE e outras instituições competentes.

Adicionalmente, como demonstrado no plano de negócios, a administração prevê resultados positivos a partir de 2025. Tais alterações estão relacionadas com:

- Fim da COVID que tem permitido a normal circulação das pessoas a nível nacional e internacional;
- Aumento massivo de passageiros para o norte de Moçambique, fruto das operações do gás;
- Aumento massivo de passageiros para Tete, como resultado do reinício das operações de extração do carvão, produto bastante procurado, após o início da Operação Militar Especial Russa na Ucrânia;



- Aumento massivo de turistas, fruto da flexibilização da emissão de vistos de turismo e maior abertura ao investimento.

43. Passivo contingente

Não foram identificados passivos contingentes.

44. Eventos subsequentes

Não existem eventos que impliquem ajustamentos das demonstrações financeiras.

