



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

SPEED
For a Better Business
Environment

IMPACTO DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO TURISMO E NA ECONOMIA EM GERAL EM MOÇAMBIQUE

ESBOÇO – OUTUBRO DE 2013

Esta publicação foi produzida para revisão pela Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. Foi preparada por DAI e Nathan Associates.

IMPACTO DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO TURISMO E NA ECONOMIA EM GERAL EM MOÇAMBIQUE

Título do Programa: Programa de Apoio para o Desenvolvimento Económico e Empresarial em Moçambique (SPEED).

Escritório da USAID Patrocinador: USAID/Moçambique

Número do Contrato: EDH-I-00-05-00004-00/13

Contratante: DAI e Nathan Associates

Data de Publicação: PROJECTO – Outubro de 2013

Autor: Rafael Enriquez

As opiniões do autor, expressas nesta publicação, não reflectem necessariamente as opiniões da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional ou do Governo dos Estados Unidos.

ÍNDICE

ÍNDICE	I
ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS	IV
SUMÁRIO EXECUTIVO	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.↵
A MUDANÇA REGULAMENTAR E INSTITUCIONAL	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.↵
A MUDANÇA OPERACIONAL	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.↵
AVALIAÇÃO DO IMPACTO ECONÓMICO DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.↵
CONCLUSÕES.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.↵
1. ÂMBITO DO TRABALHO E OBJECTIVOS.....	1
2. INTRODUÇÃO.....	3
3. POLÍTICA E QUADRO JURÍDICO	5
ACTUAL LEGISLAÇÃO DE AVIAÇÃO INTERNACIONAL EM MOÇAMBIQUE	5
A CONVENÇÃO DE MONTREAL	6
BENEFÍCIOS PARA OS CIDADÃOS MOÇAMBICANOS.....	6
A CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO E O SEU PROTOCOLO DE AERONAVES.....	7
ACTUAL LEGISLAÇÃO SOBRE A AVIAÇÃO NACIONAL EM MOÇAMBIQUE	9
SEPARAÇÃO DE FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS, REGULAMENTAÇÃO ECONÓMICA E SUPERVISÃO TÉCNICA	9
O DIRECTOR DO DCA NÃO TEM A COMPETÊNCIA PARA DESENVOLVER, EMITIR E REVER REGULAMENTOS OPERACIONAIS	10
CRIAÇÃO DE UMA UNIDADE AUTÓNOMA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES	11
ACORDOS REGIONAIS.....	12
ESTADO DE SEGURANÇA DE MOÇAMBIQUE	12
ACORDOS BILATERAIS DE SERVIÇOS AÉREOS	13
BASA ENTRE MOÇAMBIQUE E A REPÚBLICA DA ÁFRICA DO SUL	13
SUMÁRIO	15
4. O SECTOR DE AVIAÇÃO EM MOÇAMBIQUE	15
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS EM MOÇAMBIQUE	16
SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE.....	20
CONCORRÊNCIA	22
CONCORRÊNCIA NACIONAL	22
CONCORRÊNCIA REGIONAL	23
TAXAS AÉREAS REGIONAIS E NACIONAIS EM MOÇAMBIQUE	24
5. THE TOURISM SECTOR IN MOZAMBIQUE.....	29
6. A MUDANÇA PROPOSTA	31
A MUDANÇA REGULAMENTAR E INSTITUCIONAL.....	31
A MUDANÇA OPERACIONAL	32
O CAMINHO DA LAM PARA A CONCORRÊNCIA COMPLETA	33

7. A NOVA PERSPECTIVA DO MERCADO LIBERALIZADO.....	35
8. AVALIAÇÃO DO IMPACTO ECONÓMICO PROVOCADO PELA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO.....	37
A METODOLOGIA DO WTTC.....	38
CONTRIBUIÇÃO DIRECTA	38
CONTRIBUIÇÃO TOTAL.....	38
Os PRESSUPOSTOS DA NATHAN	40
Os RESULTADOS DA NATHAN	42
9. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	44
ANEXO A CENÁRIOS DE PREVISÃO DE TRÁFEGO.....	I
APÊNDICE B. CENARIOS DO IMPACTO ECONÓMICO	1
APÊNDICE C. LIBERDADES DO AR	4

ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

ADM	Aeroportos de Moçambique
CAGR	Taxa de crescimento Anual Composta
BASA	Acordo Bilateral de Serviços Aéreos
bn MZN	Mil milhões de meticais (1,000,000,000 meticais)
bn US\$	Mil milhões de dólares americanos (1,000,000,000 dólares)
FDI	Investimento Directo Estrangeiro
EBITDA	Lucro antes dos Impostos, Taxas, Depreciações e Amortizações
FAA	Administração Federal da Aviação dos EUA
GDP	Produto Interno Bruto
GoM	Governo de Moçambique
IACM	Instituto de Aviação Civil de Moçambique
IATA	Associação do Transporte Aéreo Internacional
IASA	Avaliação de Segurança Operacional da Aviação Internacional
ICAO	Organização da Aviação Civil Internacional
IMF	Fundo Monetário Internacional
IOSA	Auditoria de Segurança Operacional da IATA
MoTC	Ministério dos Transportes e Comunicações
MPM	Aeroporto Internacional de Maputo
MEX	Moçambique Expresso, S.A.
MZN	Meticais
LAM	Linhas Aéreas de Moçambique
LLC	Transportadora de Baixo Custo
PPP	Pareceria Pública Privada
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
WTO	Organização Mundial do Turismo
WTTC	Conselho Mundial de Viagens e Turismo
YD	A Decisão de Yamoussoukro

SUMÁRIO EXECUTIVO

Moçambique deu passos importantes rumo a uma política de céu liberalizado, mas são necessários mais esforços para implementar essas políticas e promover uma maior concorrência e a participação do sector privado. No entanto, o governo de Moçambique continua a considerar que a LAM é um activo estratégico para o país, pelo que a política formal e o quadro institucional da aviação civil de Moçambique se combinam para proteger a companhia aérea.

O tráfego de passageiros nos aeroportos de Moçambique aumentou significativamente nos últimos 10 anos, desde 829.337 em 2002 para um total de 1.675.948 passageiros em 2012, o que representou uma CAGR de 7,3 por cento. No entanto, o tráfego cresceu menos do que o PIB do país, mostrando uma elasticidade de 0.97X.¹ Isto compara-se a 1.44X no Quênia e 1.45X na Tanzânia, países vizinhos que foram submetidos a uma substancial liberalização.

A LAM e a MEX são dominantes no mercado nacional de Moçambique. A LAM e a MEX têm apenas dois pequenos concorrentes a servir o mercado nacional: a Kaya Airlines e a TTA AirlinK. No entanto, estes fornecem serviços fundamentalmente diferentes e não constituem uma ameaça competitiva.

As tarifas aéreas regionais são mais elevadas em Moçambique do que noutros destinos regionais, devido à conectividade ser limitada e às ofertas serem reguladas. As condições de concorrência garantem, para a maior parte destes mercados, tarifas mais baratas aos viajantes provenientes da África do Sul do que para um voo para Maputo.

A tarifa aérea média entre Joanesburgo e Maputo é uma das mais elevadas da região. É duas vezes superior ao preço por milha, em comparação com uma amostra de rotas semelhantes na região. A partir daqui é evidente que a South African Airways e a LAM, longe de estabelecer uma concorrência leal, conseguiram manter os preços tão elevados quanto possível, através de um acordo informal num mercado dominado por viajantes de negócios com muito baixa elasticidade de preço. Esta situação está a impedir o acesso, a preços razoáveis, de viajantes não-comerciais da África do Sul ao mercado do turismo em Moçambique.

As tarifas domésticas em Moçambique (em US\$ por milha) são 27,4 por cento mais elevadas do que na Tanzânia; 33,5 por cento mais elevadas do que na África do Sul e 46,5 por cento mais elevadas do que na Índia.

Moçambique encontra-se entre os destinos turísticos mais atractivos na região, com uma variedade de recursos naturais e culturais. No entanto, por várias razões, este sector não desenvolveu o seu verdadeiro potencial.

As chegadas internacionais a Moçambique (de todas as modalidades) rondaram os 1.830.000 em 2012 (WTTC, 2013), estimando-se uma contribuição directa de 2,97 por cento das Viagens & Turismo (T&T) para o PIB, ou seja, cerca de MZN 8,5 mil milhões (US\$ 290 milhões).²

A MUDANÇA REGULAMENTAR E INSTITUCIONAL

A liberalização exige uma regulação eficaz pelo governo, para garantir que as forças de mercado funcionam de forma eficaz e que as regras são cumpridas na prestação de serviços de transporte aéreo.

¹ Indica que, para cada 1,00 por cento de crescimento do PIB, o tráfego aumentou em apenas 0,97 por cento.

² Fonte: *WTTC-Mozambique 2013*.

Este estudo propõe a aplicação de um quadro institucional que separe, estritamente, as funções da formulação de políticas, das operações, do regulamento técnico e da investigação. O Ministério dos Transportes e Comunicações deve ser responsável por formular políticas, incluindo os acordos bilaterais, a regulação das tarifas e o acesso ao mercado /às rotas. O IACM deve assegurar a observância das normas internacionais de segurança dos transportes aéreos. Os três componentes operacionais do sector: a infra-estrutura aeroportuária, os serviços de controlo de tráfego aéreo e as companhias aéreas, deveriam ser geridos por entidades separadas, não controladas directamente pelo governo. Finalmente, é necessária uma comissão independente antitrust com capacidade técnica para regular as práticas monopolistas e incentivar a concorrência. Tal entidade está prevista ao abrigo da Lei da Concorrência, recentemente aprovada.

A MUDANÇA OPERACIONAL

A lógica por trás da liberalização é a criação de concorrência entre os prestadores de serviços aéreos, o que irá induzir tarifas aéreas mais baixas e melhores serviços aéreos. Isto irá provocar um aumento do tráfego e desenvolvimento económico. As informações sugerem que o mercado responde a serviços melhorados e mais acessíveis.

A liberalização do mercado da aviação civil irá induzir a concorrência e a entrada de novas companhias aéreas no mercado. Isto irá conduzir à redução dos preços, aumentando ao mesmo tempo o nível de serviços e de fiabilidade. Tudo isso irá gerar a credibilidade e a certeza exigidas pelos grandes investidores estrangeiros para retomar os investimentos de longo prazo no sector do turismo em Moçambique e isso, juntamente com as melhorias no sector de aviação, irá gerar um produto mais competitivo e induzir um aumento significativo no afluxo de viajantes estrangeiros. Por sua vez, isto irá desenvolver a indústria do turismo e fortalecer o sistema aéreo nacional, permitindo viagens mais eficazes e menos dispendiosas. Haverá então um sistema interno mais fiável capaz de apoiar o turismo e os investimentos, tanto estrangeiros como locais. O tráfego estrangeiro irá depois aumentar porque serão cumpridas as suas exigências de um produto melhor.

A Exposição ES- 1 apresenta uma análise de mercado da situação actual em Moçambique, em comparação com outros países num estágio mais avançado da liberalização. Note-se a correlação entre o estágio do processo de liberalização e os indícios do desenvolvimento económico.

EXPOSIÇÃO ES-1

Análise Comparativa do Mercado

Parâmetro	Índia	Quênia	Tanzânia	Moçambique
Ambiente Institucional e Regulamentar do Sector da Aviação Civil: Separação entre Política, Operações e Regulação	Separação clara	Separação clara	Em Transição	Sem Separação Efectiva
Regulação Económica	Entidade reguladora independente efectiva	Entidade reguladora independente	Entidade reguladora independente	Sem entidade reguladora independente funcional
Prestação de Serviços de Aviação (Companhias Aéreas)	Mais de Cinco com uma quota de mercado inferior a 25%	Concentrada mas com alguns novos participantes	Concentrada mas com alguns novos participantes	Altamente Concentrada e Protegida
Propriedade e Operações das Linhas Aéreas	Principalmente Sector Privado	PPP	PPP	Governo
Prestação de Serviços Aeroportuários	PPP/Governo responsável pelos aeroportos mais pequenos	PPP	PPP	Governo
Serviços de assistência em escala	Vários Participantes	Concentrados	Concentrados	Concentrados
Tarifas aéreas nacionais e regionais	Baixas, Entrada das LCC com sucesso	Médias-Elevadas	Médias-Elevadas	Elevadas
Procura geral de serviços de transporte aéreo. (Chegada ou Partida de Passageiros por 1000 habitantes)	Média de 104 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 25 no Ano 2000	Média de 204 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 143 no Ano 2000	Baixa 62 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 26 no Ano 2000	Baixa 74 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 44 no Ano 2000
Actual Perfil do Passageiro	Negócios e Lazer (60/40?)	Negócios e Lazer (70/30)	Negócios e Lazer (75/25)	Na maioria Negócios (80/20 no máximo)
Historial do crescimento de tráfego face ao crescimento do PIB (2000-2012)	>2.50X. O mercado nacional mostra uma CAGR de 20% ao longo dos últimos 10 anos	1.44X	1.45X	0.97X
Infraestrutura aeroportuária	Insuficiente devido à profusão do mercado nacional durante a última década. Mas a desenvolver-se muito rapidamente ao abrigo de acordos de PPP	Aeroportos precisam de investimentos moderados	Aeroportos precisam de investimentos substanciais	Maputo expandido e modernizado recentemente. Outros aeroportos precisam de investimentos substanciais
Sector do Turismo (Fonte WTO/IMF/WTTC))	A desenvolver-se rapidamente	A desenvolver-se a uma taxa moderada	A desenvolver-se lentamente	Não desenvolvido

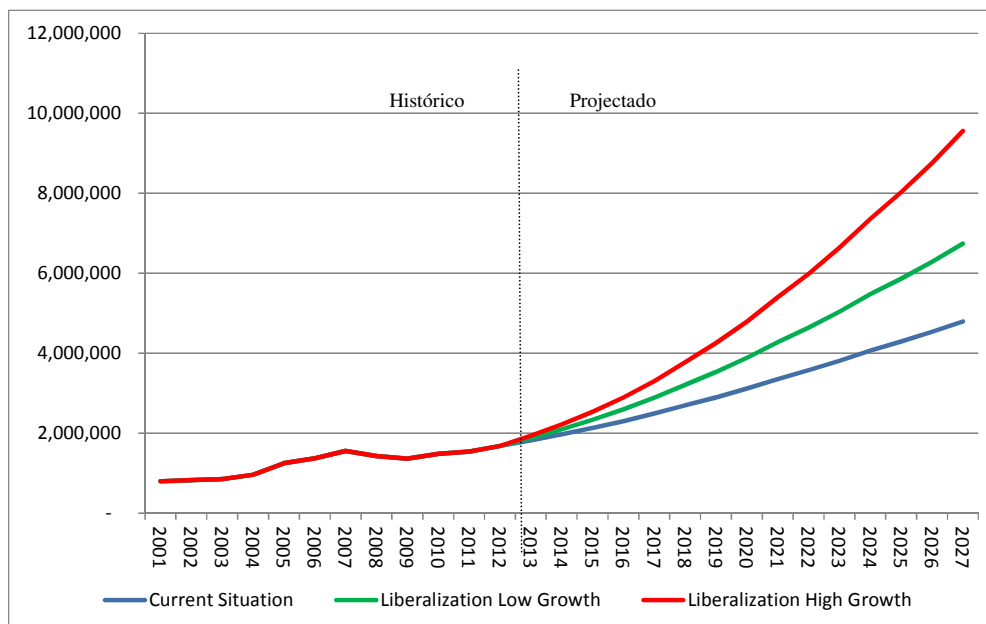
Fonte: investigação própria de Nathan

A Nathan criou dois cenários considerando uma maior liberalização do transporte aéreo em Moçambique. Um cenário de baixo crescimento, considerando uma elasticidade do crescimento de Tráfego-PIB de 1,4X, semelhante à elasticidade experimentada em países como o Quênia e a Tanzânia, e um cenário de crescimento elevado, considerando uma elasticidade do crescimento de Tráfego PIB de 1,8X. Este cenário mais optimista deve ser comparado com um caso de

liberalização mais avançado, tal como a Índia, onde nos últimos 10-12 anos as reformas induziram uma elasticidade do crescimento de Tráfego-PIB de mais de 2,5X. A Figura ES-2 apresenta um resumo das previsões de tráfego da Nathan para os aeroportos de Moçambique (ADM). O Apêndice A apresenta os resultados econométricos do tráfego previsto.

EXPOSIÇÃO ES-2

Previsão preliminar de longo prazo do tráfego nos ADM, com base no crescimento do PIB e da população (número de passageiros), da Nathan



Fonte: previsão da Nathan com base nas estatísticas de tráfego nos ADM e nas estatísticas do FMI para o PIB e população e numa previsão de curto prazo.

AVALIAÇÃO DO IMPACTO ECONÓMICO DA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Há fortes indícios em todo o mundo de que a liberalização do transporte aéreo traz importantes benefícios para o sector do turismo e para toda a economia de um país. Vários estudos têm sugerido que a redução das barreiras à entrada no mercado do transporte aéreo de Moçambique resultaria numa grande expansão do tráfego e do crescimento.

O Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC) tem estado a investir em pesquisas do impacto económico há mais de 20 anos. Estas investigações avaliam a contribuição da indústria de Viagens & Turismo para o PIB e para o emprego, em 184 países e 24 regiões e grupos económicos no mundo, incluindo Moçambique.

A Nathan considera a metodologia e os pressupostos utilizados pelo Conselho como sólidos e válidos. No entanto, temos de considerar que a avaliação do conselho inclui visitantes em geral, ou seja, os visitantes e turistas que chegam a Moçambique em todos os meios de transporte. De acordo com as nossas estimativas, baseadas nas estatísticas dos ADM e do WTTC, apenas 17 por cento dos visitantes e turistas internacionais em Moçambique chegam por via aérea, o que equivale a 316.472 visitantes internacionais que chegam por via aérea em 2012.

Com base na metodologia do WTTC e nos cenários da previsão do tráfego da Nathan, projectámos o impacto económico da reforma proposta. Tal como referido anteriormente, os cenários de projecção da Nathan incluem alguns pequenos ajustes nos parâmetros históricos do WTTC, para poder incorporar alguns dos pressupostos de liberalização do mercado aéreo no âmbito dos cenários propostos.

CONCLUSÕES

1. O quadro legal e regulador de Moçambique para o Sector da Aviação Civil passou por importantes mudanças fundamentais ao longo dos últimos 5 anos. O governo, através da liberalização do sector, obteve sucesso na introdução e sustentação de mudanças que têm e terão um efeito muito positivo sobre a economia. No entanto, algumas alterações fundamentais estão ainda por fazer.
2. Apesar das importantes reformas legais e reguladoras, ainda não há uma separação clara entre a formulação de políticas, as operações e a regulação. O Governo de Moçambique ainda detém e controla a ADM e a LAM. A independência e as capacidades do IACM como entidade reguladora devem ser reforçadas.
3. É o governo, na sua capacidade de formulador de políticas, e não a LAM, que deve promover e negociar BASAs mais liberalizados com os países vizinhos, com mais flexibilidade nas restrições em termos operacionais e de propriedade e com a intenção séria de conceder a quinta liberdade em geral na região.
4. O sector do turismo tem o potencial para contribuir para a prosperidade de Moçambique, se oferecer um produto de qualidade a um preço competitivo. Prevemos que as reformas no sector da aviação irão dar ao investidor internacional no sector do turismo os incentivos para fazer os investimentos necessários a longo prazo, mas o Ministério do Turismo deve facilitar e orientar este processo.

Principais Prioridades

1. Assegurar uma clara separação da formulação de políticas pelo governo, da regulação e das funções de operação.
2. Fortalecer um IACM independente.
3. Rever toda a legislação que impede o surgimento de mais operadores nacionais.
4. Promover a entrada de novos participantes no mercado nacional de aviação civil.
5. Tornar a LAM independente do Governo.
6. Negociar direitos de quinta liberdade com os países da SADC.
7. Fornecer um produto turístico de qualidade a um preço competitivo.

O consultor estima que o actual valor líquido de um plano de liberalização bem implementado na Indústria de Aviação Civil, combinado com uma estratégia de turismo bem concebida e implementada para Moçambique, se situa entre os 105 e 165 mil milhões de meticais (US\$ 3,6 e US\$ 5,7 mil milhões)

Exoneração de responsabilidade

Esta análise, apoia-se em dados técnicos, financeiros e económicos fornecidos pelo SPEED, pela ADM e por outras partes interessadas, bem como em dados de fontes oficiais e não oficiais. Estas fontes são consideradas fiáveis; entretanto, os resultados da nossa análise podem alterar-se significativamente caso alguns dados se revelem imprecisos ou incompletos.³

³ Apesar dos vários pedidos, a Nathan Associates não recebeu as estatísticas oficiais actualizadas do MITUR. Por isso, algumas estimativas baseiam-se em estatísticas publicadas pelo Conselho Mundial de Viagens e Turismo (principalmente na Avaliação do Impacto Económico do WTTC, de 2013).

O consultor recorreu ao seu conhecimento e experiência para modelar uma avaliação razoável e consistente do impacto económico; no entanto, não pode prever o futuro ou garantir as previsões do desempenho económico da política de liberalização recomendada, a qual está sujeita aos riscos e incertezas típicos da economia em geral e da região da África Austral em particular.

1. ÂMBITO DO TRABALHO E OBJECTIVOS

O consultor foi contratado pelo SPEED, um projecto financiado pela USAID, para elaborar uma avaliação do impacto económico de uma maior liberalização do sector da aviação civil em Moçambique, como um documento de apoio para aqueles que defendem a promoção de um mercado de transporte aéreo eficaz e competitivo na região.

Como parte da primeira fase do estudo, um grupo de consultores contratados pelo SPEED desenvolveram as seguintes tarefas.

1. Avaliação da compatibilidade entre a Estratégia de Turismo e a Estratégia de Transporte, e o grau de implementação.
2. Revisão do Quadro Jurídico e das Práticas do Transporte Aéreo em Moçambique.
3. Análise dos Acordos Bilaterais de Serviços Aéreos Regionais (BASA).
4. Avaliação da eficácia da Autoridade de Aviação Civil.
5. Identificação das barreiras à entrada no mercado.

Nesta segunda parte do estudo, baseado parcialmente na análise feita na primeira parte do estudo e, principalmente, em trabalhos relacionados conduzidos anteriormente pela Nathan em Moçambique, a Nathan realizou uma avaliação do impacto económico da proposta de Reforma para a Liberalização do Transporte Aéreo sobre o turismo e a economia em geral, em Moçambique. O âmbito específico do trabalho a ser realizado pelo consultor era:

1. Avaliar os benefícios económicos e os custos dos potenciais cenários de liberalização.
2. Aperfeiçoar a proposta de reforma da liberalização.
3. Estabelecer um plano de implementação.

Para alcançar os objectivos do estudo, o consultor realizou as seguintes actividades durante Maio-Julho de 2013:

1. Entrevistou as partes interessadas relevantes e recolheu informação relevante relacionada com o potencial desenvolvimento dos mercados de turismo e de aviação civil em Moçambique.
2. Com base na primeira parte do estudo, propôs uma estratégia clara para a liberalização do transporte aéreo. Isto foi feito em coordenação com o grupo de consultores que já se encontravam a trabalhar no estudo.
3. Identificou os cenários de desenvolvimento de mercado, com e sem a proposta de reforma.
4. Projectou o número de passageiros e de turistas induzidos pela estratégia proposta em diferentes cenários.
5. Calculou os custos e benefícios económicos dos diferentes cenários.

No início do estudo, a Nathan realizou uma reunião inicial com a equipe do SPEED, a fim de discutir em pormenor os objectivos do estudo, os progressos actuais do estudo e suas principais conclusões preliminares. A Equipa do SPEED incluiu a COP Sra. Brigit Helms e o Sr. António S. Franco, assim como o Sr. Lance Brogden, o líder da equipa na primeira parte do estudo, e a Sra. Anne-Maria Chiobvu, uma perita local em questões jurídicas e regulamentares.

O presente relatório inclui:

1. Análise da actual situação, incluindo uma análise sumária:
 - a. Do panorama geral do mercado da aviação civil e do turismo em Moçambique.
 - b. Das perspectivas, benefícios e consequências da actual e da nova política de liberalização.
 - c. De outras limitações para os mercados de transporte aéreo (infraestrutura, cumprimento do regulamento intencional, quadro regulamentar, etc.).
2. Identificação de cenários de desenvolvimento - incluindo um resumo:
 - a. Das justificações económicas para uma maior liberalização do transporte aéreo em Moçambique.
 - b. Da identificação das rotas aéreas que serão incluídas na reforma.
 - c. Do serviço de viagens aéreas e atracções turísticas como um produto integrado.
 - d. Do impacto das melhorias nos serviços de viagens aéreas (reduções das tarifas, programação, conectividade, serviço directo, frequências, amenidades, etc.).
 - e. Dos benefícios para o sector do turismo e negócios complementares fornecidos por um mercado de transporte aéreo desregulado.
 - f. Da perspectiva da aviação civil e dos mercados de turismo e da projecção das actividades previstas no futuro.
3. Avaliação do impacto económico - incluindo um resumo da metodologia aplicada e dos resultados:
 - a. Analisar os factores económicos das principais rotas (passagens aéreas, taxas de aeroporto, etc.)
 - b. Avaliação do impacto económico.
 - c. Actual valor líquido dos custos e benefícios económicos.

De acordo com os ToR, o consultor realizou uma visita técnica a Maputo de 1 de Maio a 9 de Maio de 2013. O consultor teve diversas reuniões com a equipa do SPEED, para rever e discutir a situação e o potencial do sector de aviação civil. O consultor conseguiu reunir uma quantidade substancial de informações. No entanto, algumas informações relevantes não estavam disponíveis; por isso, assumiram-se vários pressupostos importantes de modo a realizar o estudo.

Como parte da visita referida, o consultor realizou reuniões iniciais com a equipa do SPEED para discutir os objectivos do estudo para o desenvolvimento do sector dos aeroportos e do turismo. Durante essas reuniões iniciais, o consultor também se reuniu com funcionários do Ministério do Turismo, da ADM, da LAM e de outras partes interessadas. As reuniões iniciais permitiram à equipa obter uma melhor compreensão da evolução recente do Sector da Aviação Civil em Moçambique.

A análise do consultor baseia-se em dados técnicos, financeiros e económicos fornecidos pelo Grupo SPEED, MITUR, ADM e outras partes interessadas, bem como em outros dados de fontes oficiais e não oficiais. Estas fontes são consideradas fiáveis; no entanto, os resultados da nossa análise podem alterar-se significativamente caso alguns dados se revelem imprecisos ou incompletos.

O consultor recorreu ao seu conhecimento e experiência para modelar uma avaliação razoável e consistente do impacto económico; no entanto, o consultor não pode prever o futuro ou garantir as previsões do desempenho económico da política de liberalização recomendada, a qual está sujeita aos riscos e incertezas típicos da economia em geral e da região da África Austral, em particular.

2. INTRODUÇÃO

Moçambique está a emergir como uma das economias com melhor desempenho na região. A estabilidade macroeconómica, os investimentos estrangeiros directos, as reformas estruturais e a reconstrução, têm impulsionado o crescimento pós-conflito que se tem mantido ao longo da última década, com o apoio de importantes projectos na área de mineração e produção de energia. O Fundo Monetário Internacional (FMI) reportou um crescimento económico sustentado na economia moçambicana, com uma CAGR de 7,5 por cento do PIB desde 2001 até 2012 e prevê que o crescimento deste indicador económico se mantenha nos próximos anos.⁴

Os gastos infraestruturais, bem como os investimentos estrangeiros em novos projectos estratégicos, devem impulsionar um crescimento económico significativo a médio e longo prazo. Nos últimos anos, o Governo de Moçambique descobriu quantidades significativas de gás natural e outros recursos de hidrocarbonetos. O desenvolvimento dos recursos de gás e de hidrocarbonetos, incluindo o petróleo, terá grandes implicações para a economia de Moçambique, produzindo novas fontes de receitas substanciais para o governo e reduzindo a importância da assistência estrangeira.

Moçambique encontra-se entre os destinos mais atractivos para o turismo na região, com uma variedade de atracções naturais e culturais. No entanto, este sector não se desenvolveu em todo o seu potencial.

As políticas de aviação proteccionistas limitam gravemente o desenvolvimento do turismo, bem como o das actividades comerciais, incluindo aquelas relacionadas com a agricultura de elevado valor agregado e o fabrico no tempo certo (*just-in-time*). Este proteccionismo, por exemplo, afasta os clientes de toda a cadeia de viagens e turismo – desde hotéis, restaurantes e pousadas até ao aluguer de automóveis, sistemas de reserva por computador, e entretenimento bem como das praias e atracções culturais. Uma maior liberalização do transporte aéreo irá facilitar o acesso dos potenciais turistas regionais e nacionais, ajudando a aumentar os rendimentos dos hotéis e de outras actividades relacionadas com o turismo e os negócios. Além disso, um sector dos transportes aéreos mais liberalizado proporcionará um maior acesso dos produtos de Moçambique aos mercados internacionais, reduz os custos de fazer negócios com e dentro de Moçambique e melhora um ambiente favorável aos negócios em geral. Irá também atrair mais investimento privado o que, por sua vez, irá gerar mais empregos e mais oportunidades de exportação. É fundamental uma estratégia de liberalização bem planeada e realista no Sector de Aviação em Moçambique para estimular o acesso à participação do sector privado e para promover a competitividade e a diversificação da economia do país.

A Decisão de Yamoussoukro, assinada em 1999, reconhece a necessidade de adoptar medidas com o objectivo de estabelecer progressivamente um mercado de aviação intra-africano liberalizado, no que diz respeito a, entre outras coisas, direitos de tráfego, capacidade, frequência e a fixação de preços. Além disso, considera a importância de reforçar a cooperação entre as companhias aéreas africanas de modo a estimular o desenvolvimento do transporte aéreo inter-africano e a necessidade de melhorar a qualidade dos serviços aos consumidores.

Influenciados pela Decisão de Yamoussoukro e pela globalização da economia mundial, os países africanos procuram sistemas de aviação civil que se baseiem na concorrência de mercado efectiva, com a mínima interferência do governo, limitando-se o papel do governo a uma regulação eficaz.

⁴ Fundo Monetário Internacional, *World Economic Outlook Database*, Abril de 2013

Internacionalmente, os governos africanos estão a iniciar negociações com vista a acordos bilaterais/ multilaterais de serviços aéreos mais “liberais”. Há indícios de desenvolvimentos relevantes na liberalização do transporte aéreo, em países em desenvolvimento tais como o Quênia e a Tanzânia. A Índia, o Brasil e o México, também são bons exemplos dos efeitos positivos da liberalização do transporte aéreo. Os indicadores do desempenho da aviação civil nestes países estão a apresentar sinais de sucesso, visto que os seus mercados de transporte aéreo têm estado a registar um crescimento significativo. Vamos recorrer a alguns destes exemplos para tentar gerar cenários económicos para um sector de aviação civil mais liberalizado em Moçambique, tanto no mercado interno como nos mercados regionais/internacionais.

Moçambique deu passos importantes rumo a uma política de céu liberalizado, mas são necessários mais esforços para implementar essas políticas e promover uma maior concorrência e a participação do sector privado.

3. POLÍTICA E QUADRO JURÍDICO

O Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM) é a entidade responsável pela política, o regulador técnico e o investigador de acidentes no sector. A consolidação dessas funções num único órgão gera vários conflitos de interesse que limitam a eficácia do desempenho. Esta disposição institucional altamente concentrada é contrária às melhores práticas internacionais e impede o crescimento saudável e seguro do sector da aviação civil em Moçambique.

Como tal, a legislação da República de Moçambique no sector da aviação está numa fase “enferma”, uma vez que não prevê um sistema de supervisão regulamentar robusto para a aviação civil. O IACM não tem capacidade para uma supervisão efectiva da segurança da aviação ao abrigo da lei. Em primeiro lugar a lei combina, numa mesma autoridade, a política, a segurança e funções de regulamentação económica. A atribuição da supervisão política e económica à mesma agência que é responsável pela supervisão da segurança, apresenta um conflito imediato de interesses, que pode levar o órgão a aceitar um menor nível de segurança nas operações aéreas do que aquele exigido pela Lei Nº 21/2009, de 28 de Setembro, a Lei de Aviação Civil e pela legislação subsidiária. Em segundo lugar, as responsabilidades pela investigação de acidentes devem ser separadas do regulador. Tal como está, o regulador técnico está autorizado a investigar-se a si próprio, o que contraria as orientações do ICAO e as melhores práticas internacionais.

As disposições institucionais adequadas que regem e supervisionam a política, a economia e a segurança do sistema, constituem o elemento mais crítico para assegurar o crescimento seguro e próspero da aviação civil em Moçambique, especialmente no movimento rumo à liberalização e ao aumento do tráfego de passageiros.

Esta secção (A) apresenta e analisa as actuais disposições legais e institucionais de Moçambique e (b) debate as reformas legais e institucionais recomendadas que estão em conformidade com as melhores práticas internacionais.

ACTUAL LEGISLAÇÃO DE AVIAÇÃO INTERNACIONAL EM MOÇAMBIQUE

O Governo da República de Moçambique é signatário e ratificou os seguintes tratados internacionais de aviação:

- Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) e os seus Anexos
- Artigo 83bis
- Artigo 3 bis
- Convenção sobre Infracções e Certos Outros Actos Praticados a Bordo de Aeronaves (Convenção de Tóquio)
- Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Convenção de Haia)
- Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil
- Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional, Suplemento da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil
- Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos para Efeitos de Detecção

Moçambique ainda não ratificou os seguintes tratados internacionais de aviação:

- Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, Montreal, 28 de Maio de 1999 (Convenção de Montreal) – Apenas assinada, não ratificada
- Convenção relativa a Garantias Internacionais sobre Materiais de Equipamento Móvel, Cidade do Cabo - Ratificou apenas a Convenção, mas não o Protocolo de Equipamento Aeronáutico.⁵

Moçambique deve considerar a ratificação dos seguintes tratados:

A CONVENÇÃO DE MONTREAL

Moçambique deve considerar a ratificação da Convenção de Montreal, de 1999. Embora Moçambique tenha assinado o tratado em 1999, a assinatura está sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação. A mera assinatura não impõe obrigações a Moçambique, no âmbito do tratado.

Esta Convenção estabelece um quadro moderno e consolidado para a responsabilização das transportadoras aéreas por:

- lesão ou morte de um passageiro
- perda ou dano de carga e bagagens, e
- danos causados pelo atraso na chegada prevista de um passageiro, bagagem e carga, que ocorra no decurso do transporte aéreo internacional.

A Convenção prevê um sistema de dois níveis de responsabilidade. Os candidatos poderão requerer até 100.000 Direitos Especiais de Saque (SDR) numa base de responsabilidade objectiva (ou seja, não terão que provar que a transportadora estava em falta). Danos acima do limiar de 100.000 SDR estão disponíveis para o requerente, a menos que a transportadora aérea possa provar, ou que o dano não foi causado por negligência ou por outro acto doloso ou omissão por parte da transportadora, seus funcionários ou agentes, ou que este se deveu unicamente a negligência ou a outro acto doloso ou omissão por parte de um terceiro.

BENEFÍCIOS PARA OS CIDADÃOS MOÇAMBICANOS

A Convenção de Montreal de 1999 inclui uma série de mecanismos inovadores, aperfeiçoamentos e reformas. Melhora substancialmente a defesa do consumidor no transporte aéreo internacional e moderniza o fluxo regular de passageiros, bagagem e carga. Mais importante ainda, melhora o regime internacional de responsabilidade das transportadoras aéreas, particularmente em relação a ferimentos ou morte.

Os consumidores moçambicanos que solicitam a indemnização das transportadoras também irão beneficiar com a disposição na Convenção de Montreal para uma “quinta jurisdição”. Isto daria o acesso da maioria dos cidadãos moçambicanos aos tribunais moçambicanos, para intentar acções relacionadas com os voos aos quais se aplica a Convenção de Montreal.

A Convenção de Montreal pretende ser um novo começo. A implementação da convenção tornará mais fácil aos moçambicanos pedir uma indemnização justa e oportuna, o que representa um grande passo em frente na defesa dos passageiros e consumidores. Também será bom para os negócios, reduzindo a perda de tempo com a documentação actualmente associada ao transporte de passageiros e de carga, abrindo caminho a modernos sistemas de facturação electrónica. Em Julho de 2013, havia 104 Estados partes da Convenção de Montreal, incluindo alguns dos parceiros da aviação de Moçambique, tal como a África do Sul e Quénia.

⁵ Moçambique depositou o seu instrumento de adesão em relação apenas à Convenção De acordo com o Artigo 49 (2), a Convenção entrará em vigor para Moçambique no que se aplica ao equipamento aeronáutico quando houver a adesão ao Protocolo de Equipamento Aeronáutico.

Recomenda-se que Moçambique proceda à ratificação de tal convenção e que, entretanto, as disposições da Convenção de Montreal sejam aplicáveis em Moçambique, para todos os contratos de transporte aéreo de passageiros, bagagem e carga, quer se trate de transporte aéreo nacional em Moçambique, quer de transporte internacional em que Moçambique seja o ponto de origem, o ponto de destino ou o ponto de paragem acordado.

A CONVENÇÃO DA CIDADE DO CABO E O SEU PROTOCOLO DE AERONAVES

Embora o Governo de Moçambique tenha ratificado a Convenção relativa a Garantias Internacionais sobre Materiais de Equipamento Móvel, (Convenção da Cidade do Cabo) em 2012, não ratificou o seu Protocolo Aeronáutico. De acordo com o Artigo 49 (2) da Convenção da Cidade do Cabo, a Convenção da Cidade do Cabo entrará em vigor em Moçambique no que se aplica a equipamento aeronáutico, quando houver a adesão ao Protocolo Aeronáutico. Como tal, Moçambique não pode, actualmente, colher os benefícios da Convenção da Cidade do Cabo em si.

A Convenção da Cidade do Cabo foi adoptada numa conferência diplomática na África do Sul em Novembro de 2001, sob os auspícios conjuntos da ICAO e do Instituto Internacional para a Unificação do Direito Privado (UNIDROIT). A Convenção da Cidade do Cabo é composta por dois instrumentos: a Convenção, que contém o quadro geral do tratado, e o Protocolo Aeronáutico, que contém disposições específicas da aeronave e concede à Convenção o seu efeito operativo. Tanto a Convenção como o Protocolo Aeronáutico entraram em vigor no dia 1 de Março de 2006, e ambos foram ratificados por cinquenta e um Estados até à data.⁶

Visto que as aeronaves se movimentam constantemente entre diferentes jurisdições são, pela sua própria natureza, susceptíveis de atravessar fronteiras políticas no decurso regular da actividade. Embora um credor possa beneficiar com uma compreensão mais liberal dos direitos sobre equipamentos aeronáuticos, permitida pelas leis do país de origem do credor, ainda existe um risco inerente de o devedor se encontrar localizado num ambiente mais hostil aos credores. Como tal, a disponibilidade de financiamento de aeronaves num determinado país, depende muito da clareza e da eficácia das leis que regem a protecção dos credores naquele país. A forma como as leis de um país lidam com a protecção dos direitos e interesses em aeronaves é relevante para os credores decidirem acerca da possibilidade e das condições em que irão disponibilizar financiamento num determinado mercado.

Como tal, os financiadores de aeronaves enfrentam incertezas consideráveis. Em muitos países, as leis locais podem não proteger devidamente os credores, em caso de incumprimento do devedor ou de falência. Além disso, visto que as aeronaves se movimentam facilmente entre países, pode ser difícil, para os credores, saber onde se encontra a aeronave à data do incumprimento ou falência, criando ainda mais incertezas para os credores que tentam obter o controlo ou a posse de garantias colaterais. Esta incerteza pode obrigar os credores a aumentar os custos associados ao financiamento de aeronaves.

⁶ Convenção relativa a Garantias Internacionais sobre Materiais de Equipamento Móvel, 1 de Março de 2006, <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/mobile-equipment.pdf>. Protocolo da Convenção relativa a Garantias Internacionais sobre Materiais de Equipamento Móvel, em Matéria Específica de Equipamento Aeronáutico, 1 de Março de 2006, <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/aircraftprotocol.pdf>. A partir de 16 de Julho de 2013, a Convenção da Cidade do Cabo e o Protocolo Aeronáutico entraram em vigor para os seguintes Estados: Afeganistão, Albânia, Angola, Bangladesh, Bahrain, Belarus, Brasil, Camarões, Canadá, Cabo Verde, China, Colômbia, Congo, Costa Rica, Cuba, Etiópia, União Europeia, Fiji, Índia, Indonésia, Irlanda, Jordânia, Cazaquistão, Quênia, Letónia, Lesoto, Luxemburgo, Madagáscar, Malásia, Malta, México, Mongólia, Moçambique, Mianmar, Países Baixos, Nova Zelândia, Nigéria, Noruega, Omã, Paquistão, Panamá, Rússia, Ruanda, Arábia Saudita, Senegal, Seychelles, Singapura, África do Sul, Síria, Tadjiquistão, Togo, Turquia, Ucrânia, Emirados Árabes Unidos, República Unida da Tanzânia e os Estados Unidos da América. Veja <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/main.htm>.

A Convenção da Cidade do Cabo pretende resolver este problema através da criação de um registo de garantias de segurança internacionais sobre equipamentos aeronáuticos. Os credores poderão registar as suas garantias de segurança no registo e identificar eventuais garantias pré-existentes. O Governo de Moçambique, caso ratificasse o Protocolo Aeronáutico, estaria sujeito a um conjunto de regras para o caso de existirem garantias concorrentes no mesmo equipamento aeronáutico ou de haver incumprimento por parte do devedor.

Em suma, o objectivo da Convenção é reduzir a incerteza e os riscos incorridos pelos financiadores de aeronaves na concessão de crédito, o que poderia levar a uma conseqüente redução dos custos de financiamento cobrados ao devedor. A Convenção e o Protocolo, no que se refere às aeronaves, visam facilitar a compra, a venda, a locação e o uso eficaz de aeronaves e equipamentos aeronáuticos. Nos seus termos mais concretos, o objectivo da Convenção e do Protocolo Aeronáutico é disponibilizar o financiamento aonde este não existe e, aonde existe, permitir que se compre e venda de forma mais barata através de um financiamento que minimiza os riscos de perda financeira. Da mesma forma, a Convenção e o Protocolo Aeronáutico irão aliviar a pressão sobre o Governo de Moçambique para financiar a aquisição de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, ou para os garantir. No seu sentido mais lato, quanto menor for risco para o credor, menor é o custo para o devedor.

Moçambique deveria considerar a ratificação do Protocolo Aeronáutico da Convenção da Cidade do Cabo. O regime de registo e de insolvência estabelecido no âmbito do tratado dá mais confiança aos financiadores na sua decisão de participar em operações de financiamento de aeronaves. Isto pode traduzir-se numa redução de custos dos empréstimos concedidos a quaisquer transportadoras futuras em Moçambique, resultando numa frota mais moderna.

Embora a Convenção da Cidade do Cabo seja basicamente uma peça de legislação destinada a proteger os interesses dos credores, iria conferir, a qualquer futura transportadora moçambicana, enquanto potencial compradora ou arrendatária de aeronaves, algumas vantagens que não se encontram em muitas jurisdições. Por exemplo, o direito de uso e usufruto tranquilo de uma aeronave de uma transportadora moçambicana, e o seu direito de opção de compra, poderia deixar a transportadora moçambicana menos vulnerável caso o título de uma aeronave alugada fosse posteriormente vendido ou hipotecado a um terceiro. Os custos de empréstimo poderiam ser reduzidos para as transportadoras moçambicanas se o Governo de Moçambique ratificasse o Protocolo Aeronáutico, visto que os financiadores beneficiam de uma maior certeza no que respeita à protecção e à observância dos seus direitos.

As transportadoras moçambicanas poderiam beneficiar da ratificação da Convenção da Cidade do Cabo e do Protocolo Aeronáutico pelo Governo de Moçambique, em cinco áreas fundamentais:

1. Acesso a taxas de financiamento internacional mais favoráveis, devido ao menor risco para os credores.
2. Acesso ao financiamento garantido.
3. Melhoria das classificações de crédito soberano (uma avaliação da qualidade de crédito das pessoas físicas e jurídicas. Esta baseia-se na história de empréstimos e de reembolsos, bem como na disponibilidade de activos e na dimensão das responsabilidades).
4. Melhoria das classificações das linhas aéreas, devido à modernização da frota (melhorias na segurança e impactos ambientais mais baixos).
5. Benefícios para os accionistas das linhas aéreas na forma de um aumento dos preços das acções.

As previsões apontam para que as transportadoras de Moçambique possam modernizar a sua frota de aeronaves com mais regularidade, devido à redução dos custos de financiamento. Prevê-se que isto resulte em aeronaves mais seguras e mais limpas a serem utilizadas nos serviços.

ACTUAL LEGISLAÇÃO SOBRE A AVIAÇÃO NACIONAL EM MOÇAMBIQUE

A responsabilidade do governo é estabelecer um órgão regulador para o desenvolvimento e a implementação de regulamentos e de segurança económica da área de aviação civil.⁷ O Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM) é o tal órgão regulador e a “instituição designada pelo Governo para regular e controlar o desenvolvimento de actividades no âmbito da aviação civil em todos os aspectos técnicos, operacionais e económicos, incluindo a ordem pública e a integridade territorial, de acordo com a legislação aplicável.”⁸ Segundo a Lei de Aviação Civil, o IACM está sob a tutela do MoTC.

Algumas das competências do IACM são: (a) a supervisão económica, incluindo o licenciamento do transporte aéreo, a negociação de acordos internacionais para o transporte aéreo bilateral, bem como a abertura e a atribuição de rotas; (b) a supervisão da segurança relacionada com as operações de voos, a aeronavegabilidade, o licenciamento de pessoal, as normas de aeroportos e os padrões de serviços de tráfego aéreo; (c) a regulação do espaço aéreo para garantir que se presta um serviço eficaz para satisfazer uma procura razoável da aviação; e (d) a investigação de acidentes e incidentes.

A supervisão adequada e eficaz da segurança do sistema de transporte aéreo e da regulação, só pode ser assegurada quando é executada por um órgão governamental técnico independente, relativamente distanciado do processo de elaboração de políticas e da regulamentação económica. Devido à actual disposição, a regulação técnica pode ser manipulada e a imparcialidade e credibilidade do regulador pode ser afectada. Além disso, um corpo técnico imparcial e objectivo deve ser responsável pela investigação de acidentes e incidentes, garantindo assim uma avaliação aberta e transparente dos acontecimentos. O regulador não deve ser responsável por tais investigações, caso contrário, o investigador torna-se o polícia, o juiz e a parte, quando houver questões regulamentadoras e de supervisão envolvidas num acidente.

Em seguida mostram-se as deficiências dos actuais dispositivos legais e institucionais em Moçambique:

SEPARAÇÃO DE FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS, REGULAMENTAÇÃO ECONÓMICA E SUPERVISÃO TÉCNICA

A regulamentação técnica do sector deve ser independente do regulador económico e do decisor político, para garantir a independência do julgamento técnico. A concentração das duas funções num só órgão facilita a manipulação da regulamentação em nome da economia e da política. Com o IACM tanto como decisor político/regulador económico, como regulador técnico, a política e a economia podem estar a afectar o julgamento do regulador técnico. Deve-se criar um novo dispositivo institucional, em que as funções de formulação de políticas, regulamentação e investigação sejam completamente separadas.

O IACM tem a difícil tarefa de equilibrar dois interesses que podem estar frequentemente, se não inerentemente, em conflito: por um lado, a protecção da segurança da aviação e, por outro lado, a promoção de um comércio aéreo de sucesso e, conseqüentemente, a promoção da rentabilidade das companhias aéreas. Colocar a supervisão económica e política no mesmo departamento que é responsável pela supervisão técnica da segurança, apresenta um conflito de interesses imediato que pode fazer com que o IACM seja persuadido a aceitar um menor nível de segurança nas operações aéreas do que aquele exigido pela ICAO, a Lei de Aviação Civil, e a sua legislação subsidiária. Isto apresenta a possibilidade de uma tensão permanente entre as oportunidades económicas e a

⁷ Lei n.º 21/2009 de 28 de Setembro Aprova a Lei de Aviação Civil (Lei de Aviação Civil), §8(c).

⁸ *Id.* at Glossario, “Órgão Regulador Aeronáutico”.

segurança da aviação civil. Por exemplo, o esforço para incentivar a concorrência pode pôr em causa a supervisão da segurança ou torná-la menos rigorosa.

O IACM é responsável pela emissão dos Certificados de Aeronavegabilidade e dos Certificados de Exploração Aérea. O problema óbvio é que, para cada determinação de segurança recomendada que seja emitida pelos técnicos do IACM, o Director Geral também tem a possibilidade de avaliar os custos de implementação, os benefícios económicos e tem a capacidade para determinar se essa determinação técnica compensa a carga financeira sobre as companhias aéreas. A combinação dos dois papéis aumenta o risco das pressões económicas para certificar uma transportadora insegura poderem influenciar o papel da autoridade de supervisão de segurança.

Tendo em conta todas estas considerações, é aconselhável separar a função de supervisão económica de Moçambique da função de supervisão da segurança da aviação civil. Colocar a supervisão da segurança e a supervisão económica exclusivamente no IACM, coloca Moçambique numa posição prejudicial de ser obrigado a defender-se contra perguntas e preocupações relacionadas com conflitos de interesse.

Um Ministério com uma perspectiva de desenvolvimento económico que abrange toda a economia, tal como o MoTC, deve ser responsável pela política, incluindo a negociação e a implementação de acordos bilaterais e multilaterais, pela regulamentação económica e pelo acesso ao mercado/rotas. Deve ser responsável, em consulta com os outros ministérios relevantes, pela execução da política de aviação e deve, portanto, ser responsabilizado em conformidade.

O DIRECTOR DO DCA NÃO TEM A COMPETÊNCIA PARA DESENVOLVER, EMITIR E REVER REGULAMENTOS OPERACIONAIS

Os materiais de orientação da ICAO exigem que o Director-Geral tenha a autoridade para “desenvolver, emitir e rever os regulamentos de funcionamento e as regras consistentes com o código de regulamentos de navegação aérea”.⁹ No entanto, a Lei de Aviação Civil dá ao Governo, e não ao Director-Geral do IACM, a competência para “aprovar e promulgar regulamentos e normas técnicas da aviação civil”.¹⁰ Além disso, a Lei de Aviação Civil dá ao Governo a competência para “estabelecer as regras validar licenças e autorizações concedidas a estrangeiros, em conformidade com as convenções e tratados internacionais de que a República de Moçambique é parte”.¹¹

Embora o Director-Geral, aparentemente, dirija e coordene as actividades técnicas do IACM, só pode avaliar e executar a legislação e os procedimentos relativos às actividades de aviação civil sobre as quais o MoTC tem a autoridade final. A Lei da Aviação não dá ao Director-Geral a competência final para desenvolver, emitir e rever os regulamentos e regras operacionais compatíveis com as normas da navegação aérea e com as disposições dos Anexos da Convenção de Chicago. Esse poder é dado ao MoTC, que tem a autoridade para aprovar e promulgar tais regulamentos técnicos. O poder para aprovar vem acompanhado do poder para reprovar ou anular as recomendações técnicas do DG. Como tal, o poder do DG para fiscalizar a segurança da aviação de forma efectiva fica diluído quando os interesses governamentais se sobrepõem às determinações técnicas.

Visto que o MoTC poderá não dispor da mão-de-obra qualificada e dos conhecimentos técnicos em matéria de segurança da aviação, de preferência e de acordo com os mandatos da ICAO, o IACM, especificamente o Director-Geral, deve ter a competência para tomar decisões em nome da segurança e estabelecer regras, regulamentos, instruções, normas e demais actos normativos aplicáveis a outros órgãos e às pessoas físicas e jurídicas envolvidas em actividades de aviação

⁹ ICAO *Guidance Material* (GM) Doc 8335, §2.1.2.b.

¹⁰ Lei de Aviação Civil, *supra* note §8(h).

¹¹ *Id.*, §34(3).

civil. Por exemplo, no mínimo, o Director-Geral deve ter a autoridade para adoptar Regulamentos de Emergência.

Insta-se firmemente a que as leis e regulamentos de Moçambique permitam ao Director-Geral ter a última palavra no que se refere a elaborar, emitir e examinar os regulamentos de funcionamento, em conformidade com os SARP da ICAO e com as melhores práticas internacionais.

CRIAÇÃO DE UMA UNIDADE AUTÓNOMA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

O Artigo 49 da Lei de Aviação Civil estabelece que o IACM tem a responsabilidade de investigar acidentes e incidentes. Tal autoridade encontra-se sob o Departamento de Segurança de Voo, do IACM.¹² De acordo com o Diploma Ministerial nº 117/2011, de 3 de Maio, o Director-Geral pode nomear o chefe da comissão de inquérito para investigar qualquer acidente ou incidente.

Os SARP da ICAO e as melhores práticas internacionais ditam que o órgão responsável pela investigação de acidentes deve ser independente do regulador, cumprir o Anexo 13 da ICAO, e implementar o conceito de investigação de “não atribuição de culpa” nele fixado. A autoridade de investigação de acidentes deve ser estritamente objectiva e completamente imparcial, e também deve ser entendida como assim sendo. A unidade de investigação de acidentes de Moçambique deve ser estabelecida de tal forma que disponha de capacidade para resistir a interferências e pressões políticas ou outras. Como tal, o Governo de Moçambique pode atingir esse objectivo ao criar a sua autoridade de investigação de acidentes como um órgão estatutário independente, separado do IACM.

No entanto, como o IACM tem a autoridade para conduzir a investigação de acidentes com aeronaves e para nomear o chefe da comissão de inquérito, isto levanta sérios potenciais conflitos de interesses, pois o regulador fica na posição de regular e investigar-se a si próprio. A determinação da causa de acidentes de aviação é normalmente confiada a uma autoridade governamental diferente do regulador, incluindo o poder de emitir regulamentos para a investigação de qualquer acidente. Combinar, no seio da mesma organização governamental, a análise da causa provável com a regulamentação da segurança e a aplicação, apresenta um potencial de conflito permanente.

Além disso, se os investigadores provierem do próprio IACM, isto não seria uma situação ideal, pois os investigadores do IACM podem temer represálias quando do regresso às suas funções normais, se a reacção do IACM for desfavorável às conclusões incluídas no relatório final da investigação.

O potencial conflito de interesses do IACM, decorrente de regular e de se investigar si próprio, poderia ter implicações para a segurança das transportadoras moçambicanas, em particular, e para a segurança global da aviação civil de Moçambique, em geral. Como tal, é importante que Moçambique promova o estabelecimento de uma unidade de investigação de acidentes separada ao nível federal.

A unidade de investigação de acidentes deve ser um órgão independente e autónomo, e deve ser completamente independente da indústria da aviação, do IACM e das demais autoridades públicas, agentes e entidades envolvidas no transporte aéreo. A unidade de investigação de acidentes não deve receber o seu financiamento a partir do mesmo orçamento que financia o IACM. A unidade de investigação de acidentes deve ter acesso imediato a fundos suficientes que lhe permitam investigar de forma adequada aqueles acidentes e incidentes que se integram no seu domínio de competência. Uma vez que é impossível prever com exactidão as necessidades orçamentais anuais para a investigação de acidentes, deve prever-se um financiamento suplementar, conforme necessário. Só então é que a unidade de investigação de acidentes, como entidade independente, sem ligação a

¹² http://faa.gov/air_traffic/publications/ifim/country_info/PDF/mz.pdf (last visited July 15, 2013).

qualquer órgão regulador ou responsável pela formulação de políticas da aviação civil, poderá manter a sua integridade e produzir investigações e recomendações que sejam não só imparciais, mas também percebidas como tal. Portanto, recomenda-se vivamente que o IACM renuncie às suas funções reguladoras e de averiguação, da investigação de acidentes.

O Governo de Moçambique pode atingir este objectivo de eliminar todos os conflitos de interesses ao criar a sua autoridade de investigação de acidentes como um órgão estatutário independente, separado do IACM, do MoTC e da indústria. A autoridade de investigação de acidentes deve prestar contas ao Presidente ou ao gabinete do Primeiro-Ministro.

ACORDOS REGIONAIS

Em 1988, na Comissão Económica para a África, 40 países do continente Africano reuniram-se em Yamoussoukro na Costa do Marfim e concordaram com uma declaração sobre uma nova política aeronáutica para África. Esta nova política visa integrar e liberalizar o mercado de aviação africano. Os objectivos de longo alcance da Declaração de Yamoussoukro eram o desenvolvimento de uma Política de Transporte Aéreo Comum para toda a região africana e a integração das empresas africanas de transporte aéreo. Embora a Declaração de Yamoussoukro tenha sido aclamada como um passo importante na definição do futuro do transporte aéreo na região, os objectivos de longo alcance desta declaração não foram alcançados. Houve algumas tentativas, principalmente através de negociações bilaterais, de intercâmbio de direitos de tráfego. No entanto, até Outubro de 1999, 11 anos após a promulgação da declaração, pouco mudou. Portanto, os ministros africanos reuniram-se mais uma vez em Yamoussoukro, Costa do Marfim, para rever a política e, durante a sua reunião, adoptaram a Decisão de Yamoussoukro. A Decisão de Yamoussoukro foi assinada em Lomé, Togo, por todos os países africanos e conta com ratificação suficiente para estar em vigor. As grandes linhas da decisão incidem em liberalizar gradualmente os serviços de transporte aéreo intra-africanos, regulares e não -regulares, a fim de facilitar o acesso ao transporte aéreo em África. Esta decisão estabelece que:

- 1) Os transportadores devem ser capazes de operar entre qualquer par de cidades, sem limites relativamente à capacidade, frequência ou tipo de aeronave.
- 2) Os direitos de quinta liberdade estão livremente disponíveis, quando não existirem operadores terceiros ou quartos e, caso existam, a transportadora deve ficar limitada a não menos de 20 por cento da capacidade oferecida ou de 20 por cento do tráfego de negócios.
- 3) Não se deve prestar atenção ao roteamento.
- 4) Se estimule a partilha de códigos gratuita entre as transportadoras africanas.

Embora este acordo regional não tenha sido totalmente implementado em toda a África, a LAM pode beneficiar com os atrasos na implementação integral, visto que o seu mercado interno será protegido da concorrência.

ESTADO DE SEGURANÇA DE MOÇAMBIQUE

Em Agosto de 1992, a FAA estabeleceu o Programa das Avaliações da Segurança da Aviação Internacional (IASA), através de políticas públicas. O programa de avaliação externa da FAA incide sobre a capacidade de um país, e não da transportadora aérea individual, para aderir às normas internacionais e às práticas recomendadas para a operação e manutenção de aeronaves, estabelecidas pela agência técnica para a aviação das Nações Unidas, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Em 2 de Abril de 2011, a Comissão Europeia anunciou que tinha incluído todas as companhias aéreas registadas em Moçambique na sua lista de “*no fly*” ou “de proibição de embarque”. De acordo com o relatório da União Europeia (UE), em Janeiro de 2010, uma delegação da ICAO visitou Maputo para realizar uma auditoria aos procedimentos de segurança que “reportou um

grande número de deficiências significativas, no que diz respeito à capacidade das autoridades de aviação civil de Moçambique para cumprir as suas responsabilidades de supervisão da segurança aérea”. A lista de proibição manter-se-á até que as autoridades de segurança aérea de Moçambique superem as falhas enumeradas no relatório.

De acordo com a LAM, a questão da lista de proibição não está relacionada especificamente com a LAM ou com qualquer outra companhia aérea moçambicana, mas sim com a agência reguladora, o Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM). A LAM cumpre todas as normas de segurança acima referidas e é totalmente certificada, mas devido aos problemas identificados com o IACM, o país mantém-se todo na lista de proibição da UE.

A LAM recebeu o certificado da Auditoria de Segurança Operacional da IATA (IOSA) pela primeira vez em 2007, e depois foi recertificada em 2009 e de novo em 2011.

ACORDOS BILATERAIS DE SERVIÇOS AÉREOS

Moçambique assinou acordos bilaterais de serviços aéreos (BASA) com os seguintes países: Brasil, Malawi, Portugal, África do Sul, Suazilândia, Tanzânia e Zâmbia. Além disso, Moçambique assinou memorandos de entendimento sobre ASA bilaterais com Angola, China, Etiópia, Maurícias, Quênia, Reino Unido e Singapura. O governo de Moçambique está a trabalhar para negociar ASA com o Egipto, os Emirados Árabes Unidos, os EUA, a Índia, Macau, Qatar e Turquia.

A LAM é a transportadora nacional designada de Moçambique, para efeitos de BASA com países estrangeiros. Os BASA são negociados entre as autoridades da aviação civil e os governos dos vários países. No entanto, embora as decisões dependam, em última análise, do governo, os funcionários da LAM participam nas negociações.

O governo de Moçambique não regula tarifas; a LAM opera como uma empresa comercial e define as taxas que o mercado irá suportar.

BASA ENTRE MOÇAMBIQUE E A REPÚBLICA DA ÁFRICA DO SUL¹³

As partes procuraram liberalizar o BASA actual, enquanto se procede à liberalização total da indústria. Embora o BASA ainda seja de natureza restritiva, contém alguma forma de disposições liberalizadas. Existe uma posição restritiva que se movimenta gradualmente para uma posição mais liberal.

Isto mostra uma maior liberalização em relação ao regime anterior, juntamente com um compromisso documentado de aplicar a Decisão de Yamoussoukro - YD - (Liberdade de Voo e Voo de Céu Aberto entre e no seio de Estados Africanos - Liberalização Total). Isto implica haver mais frequências e um maior envolvimento dos operadores aéreos [Parágrafo 4.1.1 do Memorando de Entendimento].

Frequências: Aumento das frequências e maior envolvimento dos operadores aéreos. Estas medidas apenas constituem uma liberalização parcial entre Moçambique e a RSA, e não com outros países com os quais Moçambique celebrou BASA; também não é sinónimo de acordos de céu aberto. Significa uma abertura, na medida em que se concordou com o BASA, e não é absoluta.

Designação: Confirmação da Dupla Designação de Companhias Aéreas por rota (o que significa haver duas companhias aéreas autorizadas a voar uma rota específica) e Designação Múltipla por país (o que significa que uma companhia aérea de um país pode voar para vários pontos do outro país) - como uma medida interina, enquanto se procede à plena implementação da YD [Parágrafo 4.1.2]. Isto resulta definitivamente num aumento do tráfego. Com a plena implementação da YD, as partes

¹³ This section, and the “textbox” included at the end of the section, was prepared by Lance Brogden and Anne-Mary Chiobvu, consultants hired by SPEED under the Open-Skies analytical work.

podem designar tantas operadoras quantas queiram. A questão ainda por responder é o que acontece no caso de uma parte ter uma transportadora enquanto a outra tem várias?

Limitações em termos da Capacidade de Lugares para Passageiros: Existem limitações em termos da capacidade de lugares para passageiros [Parágrafo 4.4] mas, a partir de Outubro de 2012, estas sofreram um grande aumento (por exemplo, JNB - Maputo tem um aumento de 51% para 3400 lugares e, por exemplo Beira- Lanseria tem um aumento de 30% para 550 lugares). A análise estatística é que irá permitir perceber se isto ainda é demasiado restritivo ou não).

Observação geral sobre todos os BASA

Os BASA têm as suas deficiências. A sua existência cria um campo injusto para as operações. Eles são utilizados como meio para atingir o fim desejado, sendo esse a liberalização total. Parece haver um movimento gradual de um regime regulador restritivo para um regime mais liberalizado. Os BASA são o principal veículo para a liberalização em Moçambique. Isso mostra-se na mudança gradual de um BASA mais restritiva para um que contém um certo tipo de arranjos liberalizados (refere-se ao caso do BASA entre a África do Sul e Moçambique).

Houve uma liberalização progressiva do transporte aéreo entre Moçambique e a República da África do Sul. Moçambique está a seguir o mesmo conceito de liberalização progressiva com vários outros países, nomeadamente Portugal, Zimbabué, Quênia, Tanzânia, Etiópia e Qatar. Ao longo dos últimos 36 meses, os acordos têm mostrado de serem praticados devido ao aumento do número de companhias aéreas voando para Moçambique.

Tarifas: A Decisão de Yamoussoukro prevê a remoção das restrições sobre os preços. Neste BASA, as partes ainda têm de apresentar as suas tarifas e notificar-se umas às outras acerca de quaisquer alterações. Isto cria as condições para o surgimento de cartéis, onde pode prosperar o conluio. O BASA - Artigo 10 - estabelece que: *‘As empresas aéreas designadas de ambas as partes contratantes não podem oferecer, vender ou anunciar tarifas diferentes daquelas que foram estabelecidas em conformidade com as disposições do BASA.’* (Há um processo no BASA que faz com que as tarifas estejam sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas da Parte Contratante). Note-se que os preços não têm de ser inseridos no BASA, mas o BASA afirma claramente que têm de ser aprovados pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante.

Isto não deve ser considerado como uma “fixação de preços”. Esta é uma prática comum, pois as companhias aéreas têm uma série de preços para os lugares numa rota específica, relacionados com a hora do voo, a disponibilidade de lugares, a estratégia de marketing, a dimensão e o tipo específicos da aeronave utilizada num determinado momento (algumas companhias aéreas têm diferentes aeronaves a voarem na mesma rota a diferentes horas do dia), a época e outros factores. É legal porque os dois países envolvidos no BASA concordam formalmente com este processo.

É muito importante que os consumidores saibam quanto estão a pagar pelo seu voo e que tenham acesso aos preços dos voos.

Às companhias aéreas deverão ter a liberdade de cobrar aquilo que consideram apropriado.

Seja como for, é importante que os mesmos passos dados por Moçambique e pela África do Sul a implementar os princípios da Decisão de Yamoussoukro no BASA, sejam dados pelas outras partes contratantes, de forma a promover um processo de liberalização contínua.

Observação Interessante no BASA entre África do Sul e Moçambique: O BASA entre Moçambique e África do Sul contém uma disposição específica para os Direitos da Quinta Liberdade, sob certas condições (o parágrafo 4.3 do Memorando de Entendimento afirma: Os direitos de tráfego de Quinta Liberdade podem ser exercidos pelas linhas aéreas designadas de cada parte contratante, quando não

estiverem a ser exercidos os direitos da terceira e quarta liberdade, sujeito à aprovação das Autoridades de Aviação em causa – *as liberdades terceiras e quartas são os voos normais de A para B e posteriormente de regresso a A*).

Participação de representantes das companhias aéreas nas reuniões de negociação dos BASA:

Embora seja muito comum os representantes das companhias aéreas estarem envolvidos em negociações e discussões de BASA, isto deve ser fortemente desencorajado. Nos últimos debates, havia representantes de ambas as Companhias Aéreas Nacionais e de outras Companhias Aéreas dos Países, incluídos na ‘Lista de Delegados’ envolvidos de ambos os Países. Os seus nomes estão contemplados no MdE (no Anexo A - Lista de Delegações); havia também dois membros da MEX e um da Kaya Airlines. Deve-se notar que a Delegação Sul-Africana teve membros da SAA, Airlink, SAX, Federal Airlines e Comair. Embora isto aconteça regularmente, muitos acreditam que não é apropriado (visto que a prioridade destes pessoas são os interesses das suas Linhas Áreas), e que deviam apenas ser envolvidos Representantes formais do Governo (embora os representantes das Linhas Áreas Nacionais trabalhem para o Governo) e conselheiros/consultores profissionais externos.

SUMÁRIO

O governo de Moçambique deu passos importantes rumo a uma política de céus liberalizados, mas é evidente que são necessários esforços adicionais para a implementação efectiva dessas políticas e para induzir a concorrência no Sector da Aviação Civil e promover a participação do sector privado.

Embora a LAM seja uma empresa independente, na prática, não está devidamente separada das instituições que definem a política do sector. O IACM, por exemplo, considera o bem-estar da LAM “uma questão de interesse nacional” e executa as suas políticas em conformidade. Esta falta de separação de funções cria um potencial conflito de interesses. Só existe garantia de um controlo e a regulamentação adequados quando estes são levados a cabo por um organismo independente.

4. O SECTOR DE AVIAÇÃO EM MOÇAMBIQUE

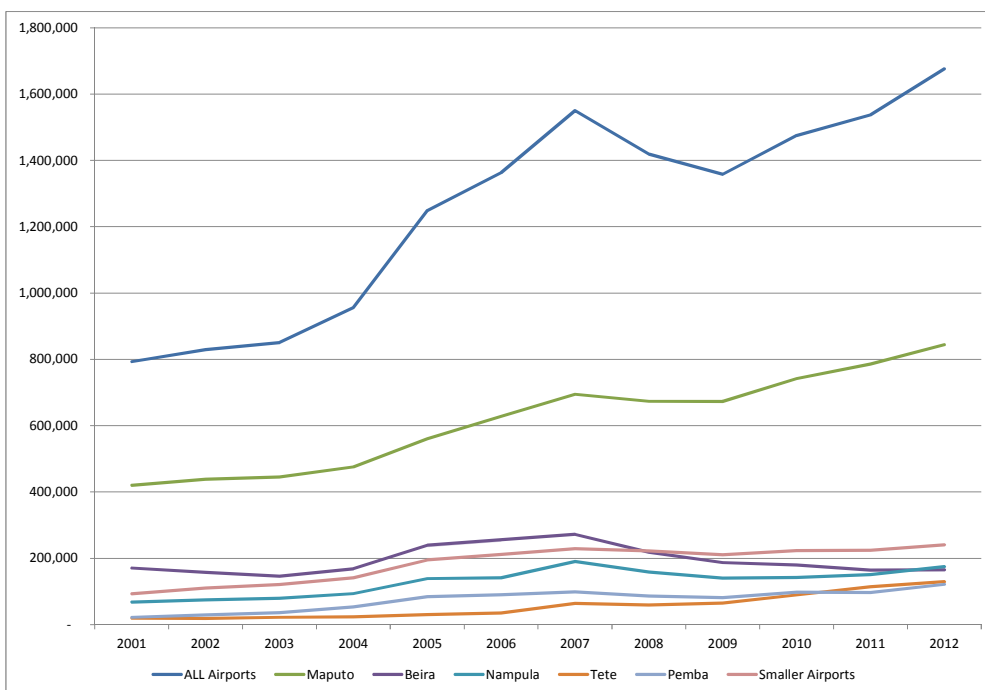
O tráfego de passageiros nos aeroportos de Moçambique aumentou significativamente nos últimos 10 anos, de 829.337 em 2002 para um total de 1.675.948 passageiros em 2012, o que representou uma CAGR de 7,3 por cento. O crescimento do tráfego tem sido alimentado pelo crescimento do tráfego em Maputo, bem como pelos novos serviços aéreos e frequências de voo em aeroportos de médio porte. No entanto, o tráfego cresceu menos do que o PIB do país, mostrando uma elasticidade de 0.97X.¹⁴ Este valor contrasta com 1.44X no Quênia e 1.45X e na Tanzânia, países vizinhos que conheceram uma liberalização substancial.

O crescimento da indústria da aviação em Moçambique traduziu-se na necessidade de infraestruturas e instalações aeroportuárias; no entanto, devido ao grande número de aeroportos geridos e operados pela ADM, combinado com o facto de a maioria não ser economicamente viável, o fornecimento dos recursos necessários continua a ser um desafio para o GoM. Além disso, a maior parte dos aeroportos mais pequenos em Moçambique não tem infraestrutura adequada para operações seguras e eficazes, o que dificulta ainda mais o crescimento do sector aeroportuário.

¹⁴ Indica que para cada 1.00 por cento crescimento do PIB, o tráfego cresceu apenas em 0.97 por cento.

EXPOSIÇÃO 4-1

Evolução do tráfego nos Aeroportos de Moçambique, de 2001 até 2012 (Número de Passageiros que chegam ou partam)



Fonte: Estimativas da Nathan, com base nos dados da ADM.

Actualmente, os aeroportos do país são utilizados, em primeiro lugar, para o negócio; no entanto, um recente aumento no rendimento disponível dos cidadãos moçambicanos e o potencial para o desenvolvimento de empresas de turismo, têm gerado mais interesse e actividades na área do transporte aéreo regional.

A actual infra-estrutura aeroportuária de Moçambique, embora esteja a necessitar de uma urgente actualização de equipamentos e de melhorias em alguns dos aeroportos mais pequenos, não representa qualquer tipo de grave limitação ao desenvolvimento do tráfego. O desenvolvimento do mercado de transporte aéreo é limitado pelo quadro de política para o sector de aviação do país. O desenvolvimento do sector não está condicionado pela melhoria da infra-estrutura aeroportuária existente e, de facto, existe potencial de mercado. A capacidade do sector para realizar o seu potencial de crescimento reside antes na possibilidade de liberalizar o mercado e de induzir a concorrência.

SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS EM MOÇAMBIQUE

A Aeroportos de Moçambique (ADM) é responsável pelo funcionamento da infra-estrutura. O sistema aeroportuário de Moçambique é composto por três aeroportos internacionais: Maputo, Beira e Nampula; 6 aeroportos primários adicionais, incluindo: Inhambane, Quelimane, Tete, Lichinga, Pemba e Vilankulos; e 10 aeroportos secundários, 6 aeródromos militares e quase 300 pistas de aterragem adicionais.

O Aeroporto Internacional de Maputo é o mais importante aeroporto em Moçambique, servindo de porta de entrada principal para os visitantes de Moçambique. Em 2009, a ADM concluiu com êxito uma expansão e modernização do aeroporto de US\$ 32 milhões, que incluiu o desenvolvimento do

novo edifício do terminal e todas as instalações associadas necessárias, tais como pistas para táxis, placas de estacionamento, parque de estacionamento automóvel e vias de acesso.

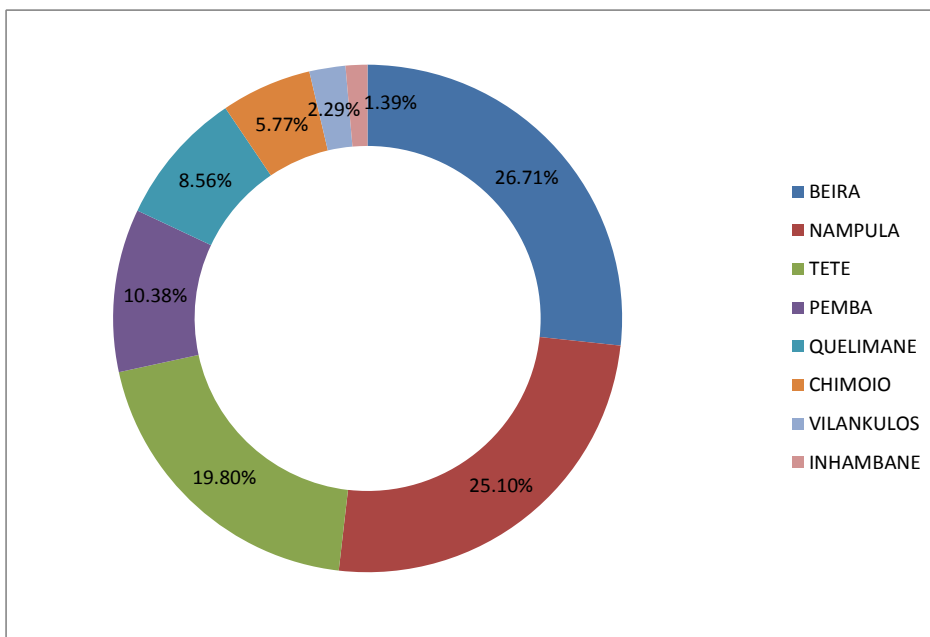
O novo terminal internacional foi inaugurado em Novembro de 2010. O novo terminal tem uma capacidade de 900 mil passageiros por ano. Um novo terminal doméstico foi inaugurado em Outubro de 2012 com uma maior capacidade para atendimento do que o terminal internacional, visto que Maputo funciona com mais voos nacionais do que voos internacionais. O novo terminal tem 14 balcões de check-in, com capacidade para atender a partida de 300 passageiros e a chegada de 225 passageiros por hora.

Os principais destinos nacionais depois do aeroporto de Maputo, em termos do número de lugares de partida de passageiros, são a Beira com 26,7 por cento, Nampula com 25,1 por cento, Tete com 19,8 por cento e Pemba, com 10,4 por cento . Os principais destinos regionais do aeroporto de Maputo, em termos de número de lugares de partida de passageiros, são Joanesburgo, com 62,6 por cento, Lisboa, com 12,9 por cento, Addis Abeba, com 10,2 por cento e Nairobi, com 7,1 por cento

A elevada concentração de número de lugares de passageiro na rota Maputo- Joanesburgo.. Joanesburgo, como um pólo principal da região, cria uma grande concorrência indirecta para muitas das rotas intra-africanas da LAM.

EXPOSIÇÃO 4-2

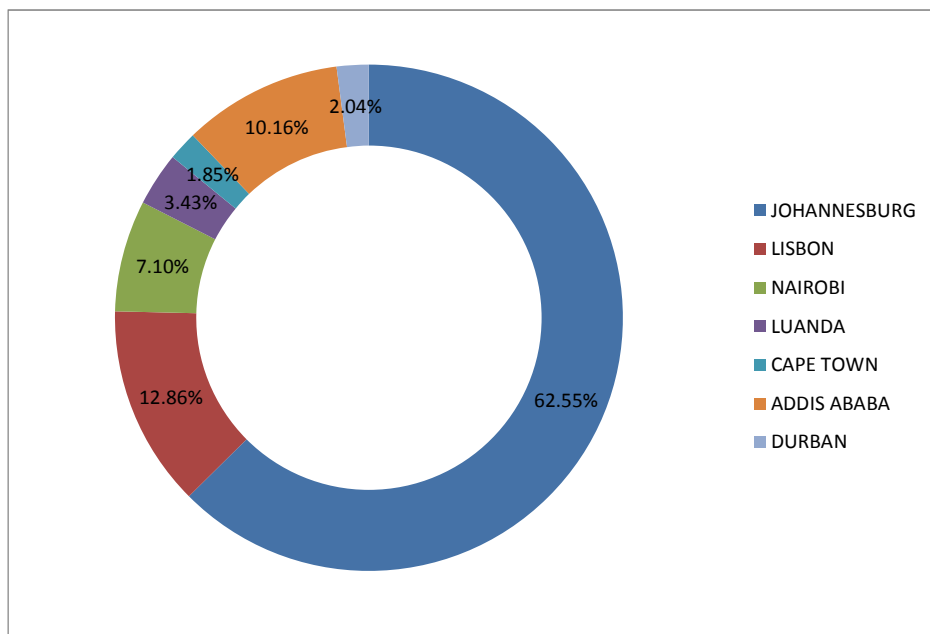
Quota de Mercado Nacional de Maputo. Número de lugares de passageiro



Fonte: Cálculos da Nathan, com base nos números da OAG [Guia dos Transportadores Aereos Oficiais].

EXPOSIÇÃO 4-3.

Quota de Mercado Internacional/Regional de Maputo. Número de lugares de passageiro



Fonte: Cálculos da Nathan, com base nos números da OAG.

O facto de as receitas não aeronáuticas desempenharem uma importante função de complemento das receitas aeronáuticas muito regulamentadas da ADM é geralmente aceite no seio da ADM. No entanto, apesar das novas instalações, a ADM não tem conseguido desenvolver receitas não aeronáuticas suficientes.

O aeroporto de Maputo tem potencial para desenvolver actividades comerciais em regime de PPP. No entanto, apesar de várias tentativas, as PPP e o envolvimento do sector privado no MPM não têm sido possíveis.

Vários operadores de serviços aéreos oferecem serviços regulares nas rotas internacionais, regionais e nacionais, incluindo a LAM e a sua subsidiária MEX, Air Portugal (TAP), South Africa Airlines (SAA), SA Airlink, Ethiopian Airlines, Qatar Airways, Kenya Airways, Federal Airways e BA Comair. Veja Exposição 4-4.

EXPOSIÇÃO 4-4

Operadores Regulares por aeroporto

ARP/ARD	LAM	KAYA	TAP	SAA	SA LINK	KENYA	ETHIOPIA	FEDERAL	QATAR	COMM AIR
MAPUTO										
BEIRA										
NAMPULA										
QUELIMAN										
TETE										
PEMBA										
LICHINGA										
INHAMBA										
CHIMOIO										
VILANKUL										
INHACA										

Fonte: Estimativas da Nathan, com base em informação da ADM.

A LAM fornece serviços nacionais e serviços regionais, principalmente para a África do Sul. Através de um acordo especial com a Air Portugal (TAP), opera um voo em regime de partilha de códigos entre Maputo e Lisboa. A TAP opera 4 frequências na estação baixa e 5 frequências na estação alta, entre Maputo e Lisboa, com uma paragem intermédia em Joanesburgo, sem ter direitos de tráfego entre Moçambique e a África do Sul. Todas as frequências são operadas com um Airbus A340-300. A TAP é a única transportadora de voos intercontinentais. A LAM estava a voar para Lisboa através de um contrato de locação com tripulação com a LuxAir, mas o contrato terminou na primavera de 2005. Assim, existe uma fraca conectividade com destinos intercontinentais; Maputo está ligado apenas a um ponto fora da região.

O acordo bilateral de Moçambique com Portugal exige que cada parte designe uma única operadora. As autoridades portuguesas têm estado interessadas em obter os direitos de tráfego de Maputo para Joanesburgo e vice-versa, para os voos da TAP poderem ligar a África do Sul e Moçambique a Portugal.¹⁵ Estas operações são conhecidas como direitos de Quinta Liberdade, ou seja, a entrada de um novo concorrente na rota Maputo - Joanesburgo. A TAP também está interessada em obter os direitos de tráfego (de Quinta Liberdade) para voos entre Luanda e Maputo. Com tais direitos podia combinar, num único voo, as operações de ambas as ex-colónias

¹⁵ Não estão actualmente a funcionar.

portuguesas num único voo e, possivelmente, oferecer voos entre os dois países africanos. A operação de voos com a possibilidade de paragem em Luanda e Joanesburgo, como paragens intermediárias entre Maputo e Lisboa, poderia apresentar uma constituição de mercado para conceder frequências diárias entre a Europa e Moçambique, bem como ligações adicionais em África.

A África do Sul é a ligação internacional mais forte a Moçambique. O acordo bilateral de Moçambique com a África do Sul, revisto pela última vez em 15 Junho de 2012 através de um Memorando de Entendimento, permite a dupla designação por rota e múltiplas designações por parte dos dois países. O acordo permite às transportadoras sul-africanas voar a partir de alguns pontos na África do Sul para a Beira, Maputo, Nampula, Pemba, Vilanculos, Tete e Inhambane. Por sua vez, as transportadoras designadas por Moçambique podem voar a partir de alguns pontos de Moçambique para a Cidade do Cabo, Durban, Joanesburgo, Nelspruit, KMIA¹⁶ e Lanseria. Em Outubro de 2012, os lugares para passageiros de Maputo - Joanesburgo aumentaram de 2.250 para 3.400, outros pares de cidades aumentaram em cerca de 30 por cento de capacidade. Os direitos de tráfego da Quinta Liberdade podem ser exercidos pelas transportadoras aéreas designadas de qualquer uma das partes contratantes, quando não estão a ser exercidos os direitos de tráfego da Terceira e Quarta Liberdade¹⁷, sujeito à aprovação das Autoridades de Aviação em causa. As transportadoras aéreas designadas para Moçambique são: LAM, TTA, MEX e Kaya. As transportadoras aéreas designadas para a África do Sul são SAA, Federal, Airlink, e SAE. As transportadoras aéreas para a rota Maputo- Joanesburgo são a LAM e a TTA para Moçambique e a SAA e a BA Comair¹⁸ para a África do Su .

Alguns voos ligam Moçambique com cidades internacionais. A única ligação intercontinental é entre Maputo e Lisboa. Em África, está ligada a Joanesburgo, Harare, Nairobi, Dar es Salaam, Addis e Doha. A Beira está ligada a Lilongwe e a Blantyre no Malawi e, ocasionalmente, a Dar-es-Salaam. Pemba recebe voos provenientes de Dar es Salaam e que podem prosseguir para Maputo, bem como de Nairobi. Além disso, Vilanculos recebe voos frequentes de turistas sul-africanos de Joanesburgo. A operação de serviços não regulares, é realizada caso a caso.

SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE

A LAM, fundada em 1936, é uma entidade estatal e tem sido a transportadora aérea nacional de Moçambique, desde 1980. A LAM serve dez destinos nacionais e quatro destinos internacionais. Embora a LAM tenha alguma competição nas suas rotas internacionais/regionais, tem um monopólio virtual em muitos dos seus mercados nacionais. Devido à sua forte posição no mercado e ao crescimento no mercado de transporte aéreo, a LAM registou um crescimento significativo de passageiros e um crescimento de receitas nos últimos três anos.

Em 2011, a LAM renovou com sucesso os certificados para o seu sistema de segurança operacional (IOSA), e para a qualidade do serviço, o ISO 9001:2008.

Neste momento o Estado de Moçambique detém 96 por cento das acções da LAM, através do IGEPE (sociedade gestora de participações públicas) e os empregados da LAM possuem os 4 por cento restantes.

A LAM tem várias filiais, incluindo a Mozambique Express, SA (MEX), a Mozambique Airport Handling Services, Lda, e a Sociedade Moçambicana de Serviços SA (SMS).

A MEX, fundada em 1995, é a única subsidiária que pertence integralmente à LAM. A MEX começou como uma empresa de afretamento e tornou-se, gradualmente, uma transportadora de

¹⁶ *Kruger Mpumalanga International Airport*

¹⁷ Veja as definições no Apêndice C

¹⁸ No dia 6 de Maio de 2013, a BA Comair, a subsidiária sul-africana da British Airways, iniciou operações entre Joanesburgo ORTIA e Maputo.

alimentação da LAM. A MEX opera aviões a turbopropulsor e fornece o transporte de passageiros para os mercados internos mais pequenos da LAM. As receitas da MEX totalizaram aproximadamente US\$ 17 milhões em 2011, que foi apenas cerca de 10 por cento das receitas totais da LAM. Como empresa-mãe, a LAM fornece uma série de serviços administrativos à MEX.

A Mozambique Airport Handling Services fornece serviços aeroportuários à LAM, à MEX e a transportadores aéreas pertencentes a terceiros, nos aeroportos de Maputo e da Beira.

Para além das subsidiárias acima identificadas, a LAM tem as seguintes empresas afiliadas nas quais detém participações minoritárias: Hotel Cardoso SA, Casino Hotel Polana SA e Salvor Hoteis.

Em 2011, a LAM gerou quase 68 por cento da sua receita com o serviço de passageiros e pouco menos de 23 por cento com a sobretaxa de combustível. A LAM também gera receitas de valores inferiores com a carga, correio, comissões, manipulação, receitas com a locação de aeronaves para a sua filial, venda de bens e arrendamento de edifícios, como receitas de serviços e manutenção.

Cerca de 60 por cento do tráfego da LAM é constituído pelo tráfego de negócios e 40 por cento pelo tráfego de lazer. Uma grande parte dos viajantes de negócios está a viajar em missão oficial do governo. Devido às distâncias relativamente curtas da maioria dos voos da LAM, a maior parte dos viajantes de negócios voam em classe económica em vez de em classe executiva. No entanto, os viajantes de negócios em geral, são normalmente menos sensíveis ao preço do que os viajantes de lazer, portanto o facto de ter um tráfego de negócios forte, mesmo em classe económica, melhora a produtividade. A LAM tem ajustado os seus horários para satisfazer as necessidades dos viajantes de negócios. Os voos partem dos centros de negócios no início da manhã e voltam no final do dia.

A LAM opera serviços regulares para 10 destinos nacionais, bem como para quatro destinos internacionais. A LAM opera uma média de cerca de 20 voos de ida e volta por dia. Alguns dos voos também incluem escalas.

A rede operacional nacional da LAM cobre Maputo, Beira, Quelimane, Tete, Nampula, Pemba e Lichinga. Através de sua subsidiária MEX, a companhia aérea voa também para Inhambane, Chimoio e Vilanculos. Maputo não é apenas a capital de Moçambique, mas também o centro do governo, dos negócios, cultura, gastronomia e de desenvolvimento sustentável do país. Mais de 80 por cento dos voos da LAM levantam voo de Maputo. 83 voos nacionais e 32 voos regionais partem de Maputo, por semana.

EXPOSIÇÃO 4-5

Calendário Semanal da LAM

	Voos Nacionais Semanais	Voos Regionais Semanais
Maputo	83	32
Nampula	32	3
Beira	25	3
Tete	19	3 (JHB)
Vilankulo	10	7
Inhambane	9	7
Chimoio	4	
Quelimane	13	

Pemba	7	
Lichinga (Nampula)	5	

Fonte: LAM

Na arena internacional (Regional), a LAM não fornece serviços directamente e não faz parte de uma aliança global. A LAM tem acordos de partilha de códigos com as companhias aéreas que se seguem: Ethiopian Airlines, South African Airways, South African Express, TAP Portugal, TAAG Angola e Precision Air. As partilhas de código são bastante simples, com uma taxa de comissão acordada para a companhia aérea de comercialização.

Neste momento a LAM utiliza uma frota de aeronaves de Boeing, Embraer e Bombardier, como se mostra na Exposição 4-6.

EXPOSIÇÃO 4-6

Frota Actual da LAM

Aeronave	Número	Lugares	Idade (anos)	Proprietário
B 737-500	1	111	14	LAM
EMB-190 LR/AR	3	93	2	LAM
Dash 8 Q400	3	72	12	LAM
EMB-120	2	30	21	MEX
Total	9			

Fonte: LAM

E. 30 de Abril, a LAM e a MEX empregaram 798 colaboradores.

CONCORRÊNCIA

A LAM tem as faixas horárias nobres, em todos os seus mercados actuais, incluindo as partidas de manhã cedo de Maputo para Joanesburgo e os regressos tardios de Joanesburgo para Maputo, para melhor acomodar os horários dos viajantes de negócios. Neste momento, a LAM não requer um grande número de faixas horárias. A LAM não prevê quaisquer problemas a obter as faixas horárias necessárias para apoiar as rotas actuais ou futuras.

CONCORRÊNCIA NACIONAL

A LAM e a MEX são dominantes no mercado nacional de Moçambique. A LAM e a MEX têm apenas dois pequenos concorrentes que servem o mercado nacional: a Kaya Airlines e a TTA Airlink. Neste momento, tanto a Kaya como a TTA fornecem serviços fundamentalmente diferentes e não representam uma ameaça competitiva.

A Kaya utiliza aviões a turbopropulsor Embraer EMB-120 Bandeirante de envelhecimento, que transportam até 15 passageiros. A Kaya serve Inhambane, que também é servida pela MEX. A empresa também costumava servir Inhaca, mas recentemente pôs termo a este serviço para esse destino. A Kaya é mais uma operação charter em pequena escala. Neste momento, em termos da rede, não oferece nem o alcance nem a escala que se possam traduzir numa ameaça competitiva para a LAM.

A TTA Airlink oferece voos charter, mas não tem voos regulares. A empresa foi criada com o apoio da SAA Airlink; no entanto, as operações não se desenvolveram com êxito. Embora a TTA tenha anunciado publicamente a intenção de desenvolver operações entre Joanesburgo e Maputo, estes

tais voos não se iniciaram. Actualmente, a empresa não tem a frota nem os recursos para representar uma ameaça competitiva.

Geralmente, a LAM e a MEX, combinadas, têm uma infraestrutura superior, custos de lugares de passageiros inferiores, um sistema mais avançado de reserva e faixas horárias nobres em todos os seus mercados actuais, o que faz com que estes outros pequenos concorrentes nacionais tenham muita dificuldade em competir eficazmente.

CONCORRÊNCIA REGIONAL

Actualmente a LAM serve um número limitado de rotas regionais com voos directos. A LAM não tem concorrência directa em algumas das rotas regionais directas que se apresentam na Exposição 4-7.

EXPOSIÇÃO 4-7

Rotas Regionais Directas da LAM

Par de cidades	Linha Aérea	Frequências Semanais	Partilha de Lugares	Linha Aérea	Frequências Semanais	Partilha de Lugares
JHB/Inhambane	LAM	7	100%			
Maputo/Luanda	LAM	4	100%			
Nairobi/Pemba	LAM	4	100%			
Dar es Salaam/Pemba	LAM	4	100%			
JHB/Maputo	LAM	31	50%	SSA/BA COMAIR ¹⁹	30	50%
JHB/Tete	LAM	6	32%	SSA Airlink	12	68%
JHB/Biera	LAM	6	46%	SSA	14	54%
JHB/Vilanculo	LAM	7	48%	Federal Airlines	10	52%

Fonte: SABRE AIRDI

Toda a concorrência directa é a partir de Joanesburgo para as várias grandes cidades em Moçambique.

Existem outras operadoras que voam para Moçambique, mas em rotas que não são actualmente servidas pela LAM sem escalas. Estas são companhias aéreas com as quais a LAM tem acordos de partilha de códigos existentes, tal como a South African Airways, a Ethiopian e a Kenya Airways. Além disso, a SAA e a Airlink têm uma série de ligações secundárias dentro de Moçambique.

O transporte de superfície de/para e dentro de Moçambique, ainda é uma alternativa viável para certos passageiros nalgumas rotas. Neste momento, o transporte de superfície transporta mais passageiros do que o transporte aéreo. É limitado pela qualidade da infraestrutura e pelas distâncias, sendo as viagens de autocarro apenas viáveis nas rotas mais curtas, onde existem estradas de qualidade suficientemente elevada. A existência de uma rodovia de qualidade internacional entre Maputo e Joanesburgo permite que a viagem de autocarro seja um meio viável e popular de transporte entre as duas cidades. No entanto, a falta de vias rápidas com qualidade a norte de Maputo significa que muitos destinos nacionais distantes continuam ser melhor servidos por transporte aéreo.

TAXAS AÉREAS REGIONAIS E NACIONAIS EM MOÇAMBIQUE

As tarifas aéreas regionais são mais elevadas em Moçambique do que noutros destinos regionais, por causa das limitações em termos de ligações e das ofertas reguladas. Para a maior parte destes mercados, as condições de concorrência garantem tarifas mais baratas aos viajantes quando estes provêm da África do Sul do que quando voam para Maputo. Maputo ainda é um mercado restrito,

¹⁹ On May 6, 2013, BA Comair started operations in the Johannesburg to Maputo route.

onde a capacidade é controlada, como uma questão de política de protecção. A Nathan realizou uma pesquisa para observar a diferença de preços entre as tarifas aéreas regionais ao partir de Moçambique e de outros países comparáveis da região. Com base numa amostra de tarifas aéreas regionais em Moçambique e na África do Sul, observou-se que, em média, as tarifas aéreas regionais ao partir de Moçambique (em US\$ por quilómetro) são 3,7 por cento mais elevadas do que as rotas regionais ao partir da África do Sul. Caso não se considere a rota Maputo - Joanesburgo, as tarifas aéreas regionais ao partir de Moçambique (em US\$ por quilómetro) são, em média, 6,7 por cento mais elevadas do que as rotas regionais ao partir da África do Sul. A rota Maputo - Joanesburgo, em termos de preço médio por quilómetro, é 164,4 por cento mais elevada do que as tarifas aéreas regionais ao partir de Moçambique sem considerar MPM- JHB. Veja os Anexos 4-8 e 4-9 para mais detalhes.

Os bilhetes emitidos em Maputo para a rota Maputo - Joanesburgo são ligeiramente mais baratos do que os emitidos em Joanesburgo. O custo mais baixo deve-se ao facto da procura ser menor em Moçambique para viajar para África do Sul; os moradores locais não têm poder de compra. As tarifas a partir de Maputo para outros destinos, tais como Harare, Nairobi e Luanda, são cerca de 6 por cento mais elevadas do que aquelas para os mesmos destinos, a partir de Joanesburgo. A oferta reduzida nestes segmentos contribui para aumentar as tarifas aéreas. Veja os Anexos 4-8 e 4-9 para mais detalhes.

EXPOSIÇÃO 4-8

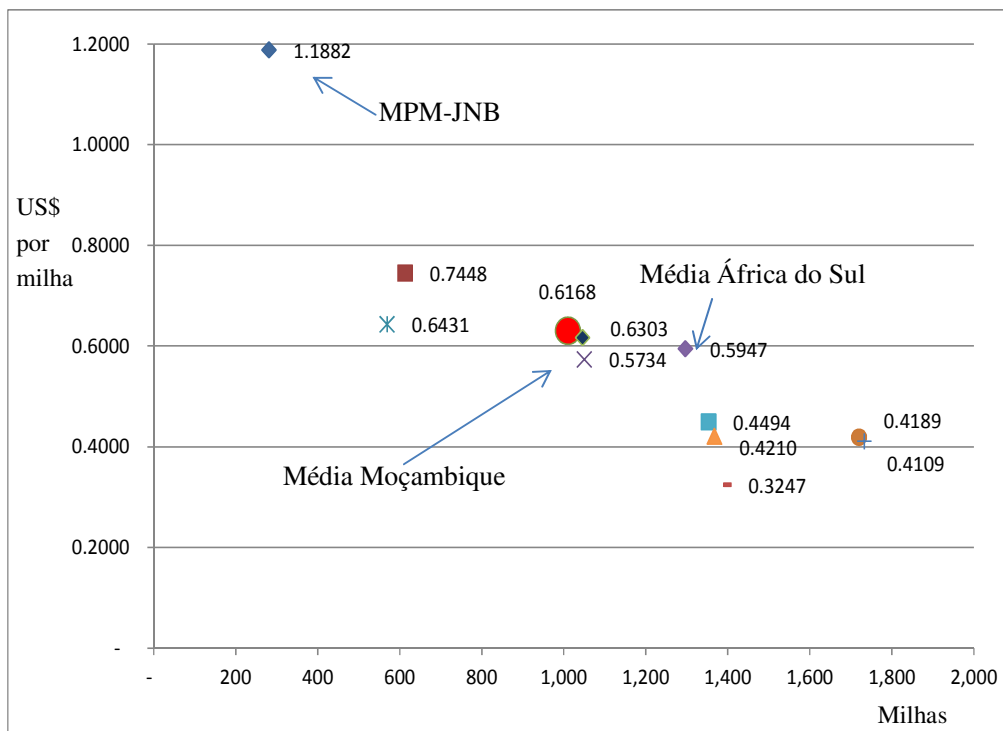
Amostra de Taxas Aéreas Regionais a partir de Moçambique

Air Carrier	Origin	Destination	Air Fare Local \$	Exchange Rate	Air fare \$USD	Distance Miles	\$USD/Mile	Compared to Avg
LAM	Maputo	Johannesburg	9,933	29.75	333.88	281	1.1882	192.6%
LAM	Beira	Johannesburg	13,583	29.75	456.57	613	0.7448	120.8%
LAM	Maputo	Cape Town	18,939	29.75	636.61	1,010	0.6303	102.2%
LAM	Nampula	Johannesburg	17,911	29.75	602.05	1,050	0.5734	93.0%
LAM	Maputo	Harare	10,887	29.75	365.95	569	0.6431	104.3%
LAM	Maputo	Nairobi	21,435	29.75	720.50	1,720	0.4189	67.9%
LAM	Maputo	Luanda	21,187	29.75	712.17	1,733	0.4109	66.6%
LAM	Maputo	Dar es Salaam	13,429	29.75	451.39	1,390	0.3247	52.6%
Average Regional Fares from Mozambique						1,046	0.6168	100.0%
Average Regional Fares from South Africa						1,296	0.5947	96.4%
Average Regional Fares from Mozambique (Not including MPM-JNB)						1,353	0.4494	72.9%
Average Regional Fares from South Africa (Not including JNB-MPM)						1,368	0.4210	68.2%

Fonte: Pesquisa directa da Nathan

EXPOSIÇÃO 4-9

Amostra de Taxas Aéreas Regionais a partir de Moçambique (Gráfico)



Fonte: Pesquisa directa da Nathan

A tarifa aérea média entre Joanesburgo e Maputo é uma das mais elevadas da região. É mais de duas vezes o preço por milha, em comparação com uma amostra de rotas semelhantes na região. Estes dados tornam evidente que a South African Airways e a LAM, longe de estabelecer uma concorrência justa, conseguiram manter os preços tão elevados quanto possível, através de um acordo informal num mercado dominado por viajantes de negócios com elasticidade do preço muito baixa. Esta situação está a impedir o acesso, a preços razoáveis, de viajantes não comerciais da África do Sul para o mercado do turismo em Moçambique.²⁰

As tarifas nacionais para viagens em Moçambique são elevadas, devido à oferta limitada de serviços e à fraca posição dos operadores nacionais, tendo em conta as tarifas médias para as rotas nacionais que são mais elevadas do que na África do Sul.

As tarifas nacionais na África do Sul são significativamente mais baixas do que em Moçambique, porque o mercado maduro da África do Sul oferece economias de escala que mantêm os custos baixos e o seu ambiente desregulado não controla os preços.

A Nathan realizou uma pesquisa teórica para ver a diferença de preços entre as tarifas aéreas nacionais noutros mercados comparáveis. Com base numa amostra de tarifas aéreas nacionais em Moçambique, na Índia, na África do Sul, no Quênia e na Tanzânia, observou-se que, em média, as tarifas nacionais em Moçambique (em US\$ por quilómetro) são 27,4 por cento mais elevadas do

²⁰ A Comissão de Competição tem que monitorizar o nível das taxas neste par de cidades para evitar práticas pouco saudáveis na fixação de preços.

que na Tanzânia, 33,5 por cento mais elevadas do que na África do Sul e 46,5 por cento mais elevadas do que na Índia.

As tarifas nacionais em Moçambique (em US\$ por quilómetro) são equivalentes àquelas observadas no Quênia. No entanto, é importante destacar que as distâncias das viagens aéreas dentro do Quênia são significativamente mais curtas²¹ do que em Moçambique, portanto os custos de aeroporto e outros custos fixos contribuem para aumentar o custo médio por milha. Veja os Anexos 4-10 e 4-11 para mais detalhes.

EXPOSIÇÃO 4-10

Amostra de Taxas Aéreas Nacionais de Moçambique

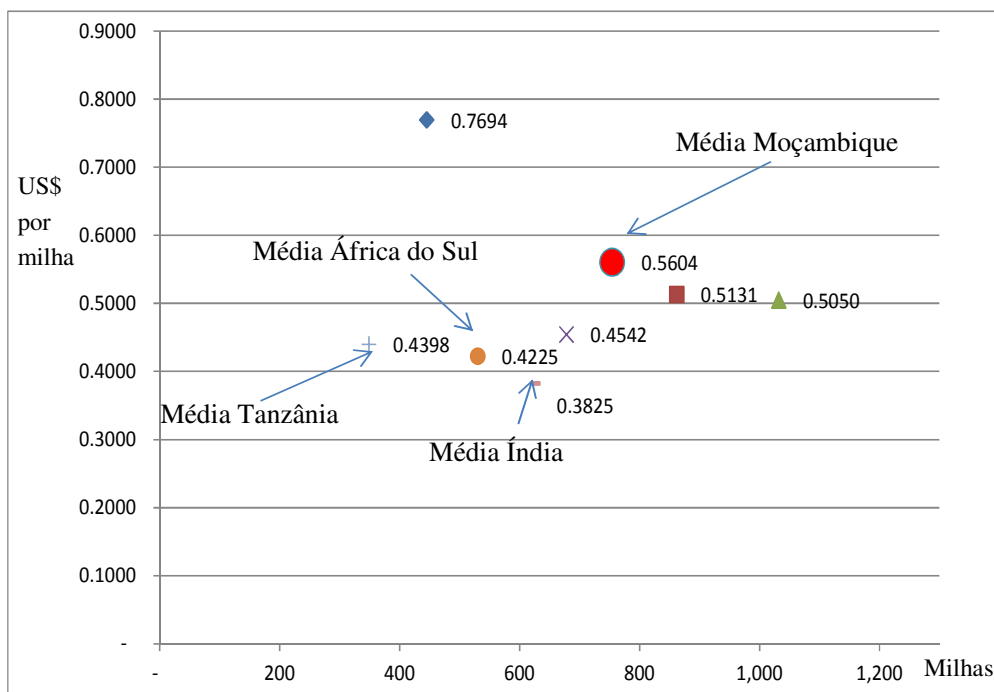
Air carrier	Origin	Destination	Air Fare Local \$	Exchange Rate	Air fare \$USD	Distance Miles	\$USD/Mile	Compared to Avg
LAM	Maputo	Beira	10,186	29.75	342.39	445	0.7694	137.3%
LAM	Maputo	Nampula	13,158	29.75	442.29	862	0.5131	91.6%
LAM	Maputo	Pemba	15,504	29.75	521.14	1,032	0.5050	90.1%
LAM	Maputo	Tete	9,162	29.75	307.97	678	0.4542	81.1%
Average Domestic Fares in Mozambique						754	0.5604	100.0%
Average Domestic Fares in South Africa						530	0.4225	75.4%
Average Domestic Fares in Tanzania						349	0.4398	78.5%
Average Domestic Fares in India						622	0.3825	68.3%

Fonte: Pesquisa directa da Nathan

²¹ Nairobi-Mombasa são apenas 274 milhas (A taxa aérea é USD 164 e USD/milha é de 0.5985) em comparação com a distância média de 754 milhas da amostra moçambicana.

EXPOSIÇÃO 4-11

Amostra de Taxas Aéreas Nacionais de Moçambique (Gráfico)



Fonte: Pesquisa directa da Nathan

Em 6 de Maio de 2013, a BA Comair, subsidiária sul-africana da British Airways, iniciou as suas operações na rota de Joanesburgo - Maputo, com 9 frequências semanais, utilizando um B377. O serviço inclui voos de diários de ida e volta com um serviço diário duplo às Terças-feiras e Sábados, entre Joanesburgo ORTIA e Maputo, utilizando um Boeing 737-400.

Tal como era de se esperar, isto obrigou a South African Airways e a LAM a reduzirem as tarifas aéreas para coincidirem com os preços baixos do novo operador. Apesar de não termos mantido um registo detalhado do historial dos preços desde essa data, notámos uma queda média de 15 por cento na tarifa, de cerca de US\$ 490 para uma viagem de ida e volta, para cerca de US\$ 420 no caso da SAA e US\$ 334, no caso da LAM.

EXPOSIÇÃO 4-12

Novo Serviço da BA Comair

BA6255 JNB 09:00– 1005MPM	BA6257 JNB1340-1445MPM
BA6256 MPM 1050-1200JNB	BA6258 MPM1530-1640JNB

5. O SECTOR DO TURISMO EM MOÇAMBIQUE

Moçambique encontra-se entre os destinos mais atractivos para o turismo na região, com uma variedade de recursos naturais e culturais. Moçambique tem potencial para se tornar um destino turístico importante para os turistas regionais e internacionais. A possibilidade de combinar experiências de praia de alta qualidade em África, com excelentes oportunidades de ecoturismo oferecidas pela diversidade da flora e fauna, bem como com a rica história e cultura, oferece uma base excelente para desenvolver um destino turístico sustentável. No entanto, por várias razões, este sector ainda não desenvolveu as suas verdadeiras potencialidades.

O crescimento do turismo em Moçambique depende de um sector de transporte aéreo eficaz, fiável e acessível, bem como de um plano a longo prazo que exige um planeamento integrado, investimento, alianças estratégicas e uma gestão estratégica mas, o mais importante, depende da possibilidade de oferecer um produto de qualidade a um preço competitivo.

As chegadas internacionais a Moçambique (de todas as modalidades) rondaram os 1,83 milhões em 2012 (WTTC, 2013), e a indústria do turismo inclui cerca de 14.400 camas (DINATUR 2006) em alojamentos em todo o país. Estima-se uma contribuição directa de 2,97 por cento das Viagens & Turismo (T&T) para o PIB, ou seja, cerca de MZN 8,5 mil milhões (US\$ 290 milhões). A indústria tem uma contribuição de cerca de 255 mil empregados directos e um total de 620.900 empregados (WTTC, 2013).²² Em termos da contribuição total das viagens e do turismo para o PIB (relativamente à dimensão), o Conselho Mundial de Viagens e Turismo classifica Moçambique no 115º lugar de 184 países. Veja Exposição 5-1.

Maputo possui cerca de metade das acomodações em hotéis do país. O processo para obtenção de acesso à terra para novos empreendimentos hoteleiros é lento e dispendioso. O acesso aéreo é limitado, apenas com uma ligação directa a Portugal, para além dos serviços regionais para Joanesburgo, Dar es Salaam, Harare, Nairobi, Addis e Doha. As tarifas aéreas são elevadas e o transporte aéreo nacional é limitado e não é fiável.

Os fluxos de turismo de lazer de primeira linha são constituídos por turistas rodoviários provenientes da África do Sul. O número de turistas a chegar através de aeroportos, tais como Maputo, Nampula, Tete e Pemba, é reduzido.

Um grande crescimento no sector do turismo em Moçambique implica um aumento de turistas e visitantes a chegar por via aérea. Neste momento, o turismo proveniente da África do Sul e de Zimbabué para as regiões do sul de Moçambique, é dominado por visitantes a viajarem por estrada usando o seu próprio carro. No entanto, quando se reunirem as condições adequadas, o número de turistas e visitantes a chegarem por via aérea para as regiões centrais e norte de Moçambique, tem que se tornar a maior parte do turismo de lazer, para que os números possam crescer até níveis substanciais.

²² A contribuição total para o emprego é o número de postos de emprego gerado de modo directo (empregados directos) na indústria de viagens e de turismo, mais os impactos indirectos e induzidos.

EXPOSIÇÃO 5-1

Contribuição directa das Viagens e Turismo em Moçambique

Conceito	2008	2009	2010	2011	2012
Todas as Modalidades das Chegadas Internacionais (000)	1,815,000	1,663,000	1,744,000	1,811,000	1,830,000
Contribuição Directa de T&T ao PIB (Nominal MZN mil milhões)	7.8	8.9	8.9	10.9	12.3
Contribuição Total de T&T ao PIB (Nominal MZN mil milhões)	18.2	20.7	21.2	26.2	29.5
Contribuição Directa de T&T como % do PIB	3.25%	3.34%	2.83%	2.98%	2.97%

Fonte: WTTC Moçambique 2013 e outras fontes

Tanto nos países vizinhos (por exemplo, na África do Sul), como nos mercados internacionais de longa distância (principalmente na Europa), existe procura de produtos turísticos de Moçambique. A verdadeira questão é saber até que ponto Moçambique consegue desenvolver bem e de forma competitiva a oferta de produtos para vender nestes mercados.

O “Produto Turístico Integrado” de Moçambique (Viagem Aérea, Alojamento, Alimentação, Atracção, serviços de emergência e segurança) deve ser tão bom e competitivo em termos de preço, como o dos outros destinos regionais (África do Sul, Maurícias, Maldivas, etc).

O estado actual do mercado do turismo em Moçambique pode-se resumir como se segue:

- Enorme potencial de desenvolvimento, com base numa variedade de atracções naturais e culturais.
- Taxas geralmente elevadas (passagem aérea e hospedagem), especialmente quando ajustadas pela qualidade.
- Viagens aéreas não fiáveis na rede nacional.
- Um povo amigável, mas uma fraca cultura de serviços.
- Alta concentração em Maputo.
- Não há um Plano Director para o Desenvolvimento do Turismo.
- Não existe uma estratégia integrada com o Ministério dos Transportes.
- Fraca infraestrutura de apoio (estradas, hospitais de emergência e salvamento, etc.).
- Serviços consulares deficientes para a obtenção de vistos.
- Segurança deficiente/assédio pela polícia.
- Falta de informação ao público, criando incertezas aos investidores.
- Incentivos limitados para o investimento estrangeiro.

6. A MUDANÇA PROPOSTA

O mercado internacional da aviação civil em Moçambique é limitado pela política do governo de protecção da LAM. Por conseguinte, a ligação internacional é bastante fraca, o que limita o acesso ao país e condiciona a oferta e os preços. Apesar da protecção, no entanto, a LAM não está a desenvolver o mercado internacional de forma adequada. Com o mercado internacional subdesenvolvido, o mercado interno não obtém a afluência internacional necessária para suportar operações rentáveis.

O mercado da aviação civil em Moçambique não gera a massa crítica para tornar as operações de transporte aéreo nacional rentáveis, de modo que o mercado continua mal servido, não fiável e caro.

Um aumento no tráfego internacional poderia proporcionar economias de escala para manter as rotas nacionais e fortalecer a capacidade financeira das transportadoras locais do sector privado, permitindo a existência de melhores serviços no mercado nacional.

A principal preocupação para os viajantes estrangeiros em Moçambique é a fiabilidade. A maior parte dos turistas e visitantes que chegam a Moçambique por via aérea são consumidores de produtos turísticos de médio e elevado valor. Neste momento, a maioria dos turistas e visitantes que utilizam o transporte aéreo são pessoas de negócios e não são muito sensíveis aos preços, mas à qualidade e à fiabilidade. O número de visitantes estrangeiros também é limitado pela oferta limitada de voos e pela falta de serviços suficientemente convenientes para evitar ligações prolongadas. Os visitantes internacionais também procuram alojamento e quartos de hotel adequados. Actualmente a capacidade de alojamento é limitada e os preços são elevados.

Os visitantes estrangeiros que viajam em voos domésticos não são particularmente sensíveis ao preço, portanto o preço não é o factor mais relevante para o desenvolvimento do tráfego. No entanto, por outro lado, os Sul-africanos consideram Moçambique um destino turístico devido à sua conveniência e acessibilidade, e são muito mais sensíveis ao preço do que os viajantes internacionais.

Actualmente, os Moçambicanos que usam o transporte aéreo são geralmente funcionários públicos ou funcionários de empresas e não são muito sensíveis aos preços mas sim à qualidade. Em contraste, os Moçambicanos em viagem de lazer ou de visita à família e amigos (VFF) são extremamente sensíveis ao preço, porque têm muito menos poder de compra do que os viajantes estrangeiros e de negócios. A grande maioria dos Moçambicanos viaja por estrada, que é significativamente mais barato.

O tráfego de estrangeiros nas viagens internacionais é impulsionado principalmente pela oferta, mas é sensível ao desenvolvimento do tráfego nacional. O nível de desenvolvimento do tráfego nacional define a procura de turistas estrangeiros que chegam a Moçambique.

Em 2006, a Nathan Associates propôs várias mudanças institucionais, regulamentadoras e operacionais para liberalizar o mercado da aviação civil em Moçambique. Na nossa opinião, estas recomendações permanecem válidas.

A MUDANÇA REGULAMENTAR E INSTITUCIONAL

O consultor propõe a aplicação de um quadro institucional que separe estritamente as funções de laboração de políticas, das operações, da regulamentação técnica e da investigação.

- Decisor político. O Ministério dos Transportes e Comunicações deve formular a política, incluindo os acordos bilaterais, a regulação das tarifas e o acesso ao mercado/rotas.

- Regulador Técnico. O IACM deve assegurar a observância das normas de segurança do transporte aéreo. Estas normas emanam das leis locais e das normas e recomendações dos 18 anexos da Convenção de Chicago (1944) da Organização de Aviação Civil Internacional.
- Operações. Os três componentes operacionais do sector: a infraestrutura aeroportuária, os serviços de controlo de tráfego aéreo e as companhias aéreas devem ser geridas por entidades separadas que não sejam controladas directamente pelo governo.
- Investigação de Acidentes. Os incidentes e acidentes de aviação devem ser investigados por um órgão totalmente independente.
- Regulador Económico. É necessária uma comissão antitrust, independente e tecnicamente capaz, para regular as práticas monopolistas e incentivar a concorrência. Essa entidade está prevista nos termos da Lei da Concorrência recentemente aprovada.

A liberalização exige a regulamentação eficaz do governo, para garantir que as forças de mercado funcionam de forma eficaz e que as regras são cumpridas na prestação de serviços de transporte aéreo.

A MUDANÇA OPERACIONAL

A liberalização vai abrir novas alternativas de ligações dentro do país e para pontos fora da região. As alternativas significam concorrência, redução de preços e melhores serviços. A introdução de transportadoras de baixo custo nas rotas internacionais só é possível ao abrigo de um regime de concorrência não regulamentado e livre de controlos de preços. Moçambique oferece oportunidades únicas aos turistas sul-africanos que se encontram a uma distância de menos de três horas de voo. Um tal mercado é ideal para transportadoras de baixo custo. Este tipo de transportadores iria aumentar o tráfego aéreo, substituindo o transporte rodoviário nas rotas mais longas, expandindo simultaneamente e todo o mercado de forma substancial.

Na sequência dos acordos da YD, Moçambique deveria negociar direitos de Quinta Liberdade com outros países da região. Por exemplo, a LAM ou a TAP poderiam voar de Maputo para Lisboa e usufruir os direitos de tráfego entre essas duas cidades e Luanda. Poderia haver companhias estrangeiras eventualmente a ligar Maputo e Joanesburgo, ao mesmo tempo que serviam ambas as cidades a partir de pontos fora da região.

A lógica subjacente à liberalização é a criação de concorrência entre prestadores de serviços aéreos, o que irá induzir tarifas aéreas mais baixas e melhores serviços aéreos. Isto resultará no crescimento do tráfego e no desenvolvimento económico. Tudo indica que o mercado responde a serviços melhores e mais acessíveis.

A liberalização do mercado da aviação civil em Moçambique irá induzir a concorrência e a entrada de novas companhias aéreas no mercado. Isto fará reduzir os preços, ao mesmo tempo que aumenta o nível de serviço e a fiabilidade, o que irá gerar a credibilidade e a segurança necessárias para os grandes investidores estrangeiros retomarem os investimentos de longo prazo na indústria do turismo em Moçambique. Trabalhando em conjunto, as melhorias no sector da aviação e no sector de turismo irão gerar um produto mais competitivo e induzir um aumento significativo na afluência de viajantes estrangeiros. Consequentemente, o aumento do número de viajantes internacionais que entram em Moçambique irá reforçar o sistema nacional, tornando-o mais fiável e eficaz.

Isto irá atrair mais turistas, fortalecendo ainda mais a rede nacional.

Exposição 6-1

A Lógica da Liberalização dos Serviços Aéreos e do Desenvolvimento Económico



Fonte: Experiência da Nathan

A liberalização dos direitos de tráfego irá fomentar a oferta, melhorar os serviços e a eficácia, reduzir os preços e melhorar a experiência geral dos turistas. O aumento do tráfego de estrangeiros irá permitir aos operadores locais servirem melhor as rotas nacionais, reforçando ao mesmo tempo a sua situação financeira.

O sector do turismo requer uma rede fiável de transporte aéreo, para garantir uma afluência constante de utilizadores. O turismo, por sua vez, irá trazer mais tráfego, permitindo a coexistência de várias transportadoras que servem mercados internacional e nacionais.

A estratégia de Liberalização proposta não envolve a participação de transportadoras estrangeiras nas rotas nacionais. Embora a concorrência no mercado internacional deva aumentar, todas as transportadoras estrangeiras ainda irão depender da distribuição nacional desse tal tráfego de estrangeiros por companhias aéreas de Moçambique.

O CAMINHO DA LAM PARA A CONCORRÊNCIA COMPLETA

Sob as novas condições políticas e de mercado propostas, a LAM deverá desenvolver a sua capacidade para enfrentar os desafios competitivos e aproveitar as oportunidades de um mercado desprotegido e liberalizado em rápido crescimento. Deverá desenvolver um novo modelo de negócio que a posicione no âmbito do novo regime da concorrência liberalizado. Irá desenvolver as suas próprias competências de modo a não precisar mais da protecção do governo. Assim, o novo plano de negócios envolve a reafecção de recursos, uma estratégia de comercialização e um programa de capacitação abrangente. As regras do governo devem ser substituídas pelas regras do mercado. Os funcionários devem ser compensados de acordo com os parâmetros do sector privado.

O novo modelo de negócios da LAM deve incluir a implementação de alternativas para a participação do sector privado, na forma de uma parceria estratégica e de uma mudança na estrutura de propriedade. Em alternativa, a LAM também consideraria a elaboração de um contrato de gestão que proporcionasse a competitividade necessária sem as implicações de uma mudança na estrutura de propriedade.

Na nossa opinião, a actual gestão ao mais alto nível da LAM é suficientemente capaz de competir com sucesso num verdadeiro mercado aberto; eles só precisam de substituir as regras do governo pelas regras do mercado eficaz.

A Exposição 6-2 mostra os parâmetros ou indicadores relevantes da fase/nível de liberalização do mercado da aviação civil em Moçambique, em comparação com outros países em desenvolvimento que estão no processo de liberalização dos seus mercados. Note-se a correlação entre a fase do processo de liberalização e os indícios do desenvolvimento económico.

EXPOSIÇÃO 6-2

Análise Comparativa do Mercado

Parâmetro	Índia	Quênia	Tanzânia	Moçambique
Ambiente Institucional e Regulamentar do Sector da Aviação Civil: Separação entre Política, Operações e Regulação	Separação clara	Separação clara	Em Transição	Sem Separação Efectiva
Regulação Económica	Entidade reguladora independente efectiva	Entidade reguladora independente	Entidade reguladora independente	Sem entidade reguladora independente funcional
Prestação de Serviços de Aviação (Companhias Aéreas)	Mais de Cinco com uma quota de mercado inferior a 25%	Concentrada mas com alguns novos participantes	Concentrada mas com alguns novos participantes	Altamente Concentrada e Protegida
Propriedade e Operações das Linhas Aéreas	Principalmente Sector Privado	PPP	PPP	Governo
Prestação de Serviços Aeroportuários	PPP/Governo responsável pelos aeroportos mais pequenos	PPP	PPP	Governo
Serviços de assistência em escala	Vários Participantes	Concentrados	Concentrados	Concentrados
Tarifas aéreas nacionais e regionais	Baixas, Entrada das LCC com sucesso	Médias-Elevadas	Médias-Elevadas	Elevadas
Procura geral de serviços de transporte aéreo. (Chegada ou Partida de Passageiros por 1000 habitantes)	Média de 104 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 25 no Ano 2000	Média de 204 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 143 no Ano 2000	Baixa 62 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 26 no Ano 2000	Baixa 74 Passageiros por 1000 habitantes no Ano 2010, a partir de 44 no Ano 2000
Actual Perfil do Passageiro	Negócios e Lazer (60/40?)	Negócios e Lazer (70/30)	Negócios e Lazer (75/25)	Na maioria Negócios (80/20 no máximo)
Historial do crescimento de tráfego face ao crescimento do PIB (2000-2012)	>2.50X. O mercado nacional mostra uma CAGR de 20% ao longo dos últimos 10 anos	1.44X	1.45X	0.97X
Infraestrutura aeroportuária	Insuficiente devido à profusão do mercado nacional durante a última década. Mas a desenvolver-se muito rapidamente ao abrigo de acordos de PPP	Aeroportos precisam de investimentos moderados	Aeroportos precisam de investimentos substanciais	Maputo expandido e modernizado recentemente. Outros aeroportos precisam de investimentos substanciais
Sector do Turismo (Fonte WTO/IMF/WTTC))	A desenvolver-se rapidamente	A desenvolver-se a uma taxa moderada	A desenvolver-se lentamente	Não desenvolvido

7. A NOVA PERSPECTIVA DO MERCADO LIBERALIZADO

Com base na discussão anterior, desenvolvemos vários cenários de previsão de tráfego. Este será um dos fundamentos para estimar o impacto económico de uma maior liberalização no mercado da aviação civil.

Desenvolvemos cenários de crescimento a 15 anos, alguns relacionados com o crescimento do PIB e outros relacionados com o crescimento da população, com resultados econométricos muito fortes.

As principais premissas dos nossos cenários de tráfego são as seguintes:

- Moçambique irá sustentar um crescimento económico significativo e, em geral, indicadores macroeconómicos saudáveis. Moçambique encontra-se entre os destinos mais atractivos para o turismo na região, com uma variedade de atracções naturais.
- Uma procura crescente significativa de serviços de transporte aéreo devido à rápida emergência de grandes empresas, a investimentos estrangeiros directos (IED) e a um crescimento emergente, directamente na economia de Moçambique e da África subsaariana.
- No Cenário de Base assume-se que o crescimento do tráfego é impulsionado pelo crescimento do tráfego em Maputo, bem como pelos novos serviços aéreos e frequências de voo nos aeroportos de médio porte. O tráfego de passageiros nas ADM será projectado com a elasticidade de Tráfego-PIB normal do país, de 0.97X.
- Na previsão de tráfego no novo cenário proposto de viagens aéreas liberalizadas, assumimos as seguintes alterações fundamentais:
 - ✓ O
governo de Moçambique procede a uma separação clara e eficaz entre a elaboração de políticas, as operações e a regulamentação.
 - ✓ O
governo de Moçambique cede o controlo parcial da LAM e elimina a estratégia proteccionista.
 - ✓ A
LAM torna-se completamente autónoma e obtém o necessário investimento de capital e tecnologia através de uma parceria estratégica com um operador internacional.
 - ✓ A
subvenção para rotas não lucrativas é concedida publicamente em leilões de licitação abertos.
 - ✓ A
ADM promove a expansão e modernização dos seus 5 melhores aeroportos através de um mecanismo de parceria pública - privada. Todos os aeroportos cumprem as normas internacionais de segurança.
 - ✓ A
independência e o aumento da capacidade do IACM à medida que se reforçam as regulamentações.
 - ✓ O
governo, enquanto responsável pela elaboração de políticas (e não a LAM), promove e negocia BASA mais liberalizados com os países vizinhos, incluindo restrições operacionais e de propriedade mais relaxadas, e com a séria intenção de conceder a Quinta Liberdade em geral na região.

- ✓ O sector do turismo contribui para a sua parte da equação, fornecendo um verdadeiro produto de qualidade a preços razoáveis. As reformas no sector da aviação darão ao investidor internacional no sector do turismo os incentivos para avançar com os investimentos necessários a longo prazo, sendo o processo facilitado e orientado pelo Ministério do Turismo.

Um dos elementos fundamentais de um sistema de transporte aéreo mais desenvolvido é um aumento da capacidade para apoiar e atrair viagens internacionais para Moçambique. Consequentemente, identificámos seis aeroportos como os aeroportos primários regionais e a prioridade de desenvolvimento a curto prazo. Estes aeroportos incluem o Aeroporto Internacional de Maputo (MPM), o Aeroporto Internacional de Nampula (APL), o Aeroporto Internacional da Beira (BEW), o Aeroporto Internacional de Pemba (POL) e o Aeroporto Internacional de Tete (TET), bem como o aeroporto militar de Nacala, que foi convertido para o uso civil para facilitar as viagens aéreas de longo curso entre a Europa e as províncias de Cabo Delgado, no norte de Moçambique.

Com base nos pressupostos anteriores, a Nathan desenvolveu previsões de tráfego de 15 anos para os 5 principais aeroportos de Moçambique de forma independente, e para todo o sistema. A IATA prevê um crescimento de cerca de 5,9 por cento ao ano, até 2015, para o transporte aéreo de passageiros dentro de/para/de Moçambique.

A Boeing, na sua Perspectiva de Mercado de 2012 para a região, previu um crescimento de longo prazo de 5,6 por cento para a região.

Na previsão de longo prazo para o cenário “negócio habitual” da Nathan, o tráfego total para todos os aeroportos da ADM deve crescer de um total de 1.675.948 passageiros em 2012 para um total de 4.434.111 passageiros em 2027, representando uma CAGR de 6,7, ligeiramente superior à taxa média de crescimento prevista pela Boeing e pela IATA.

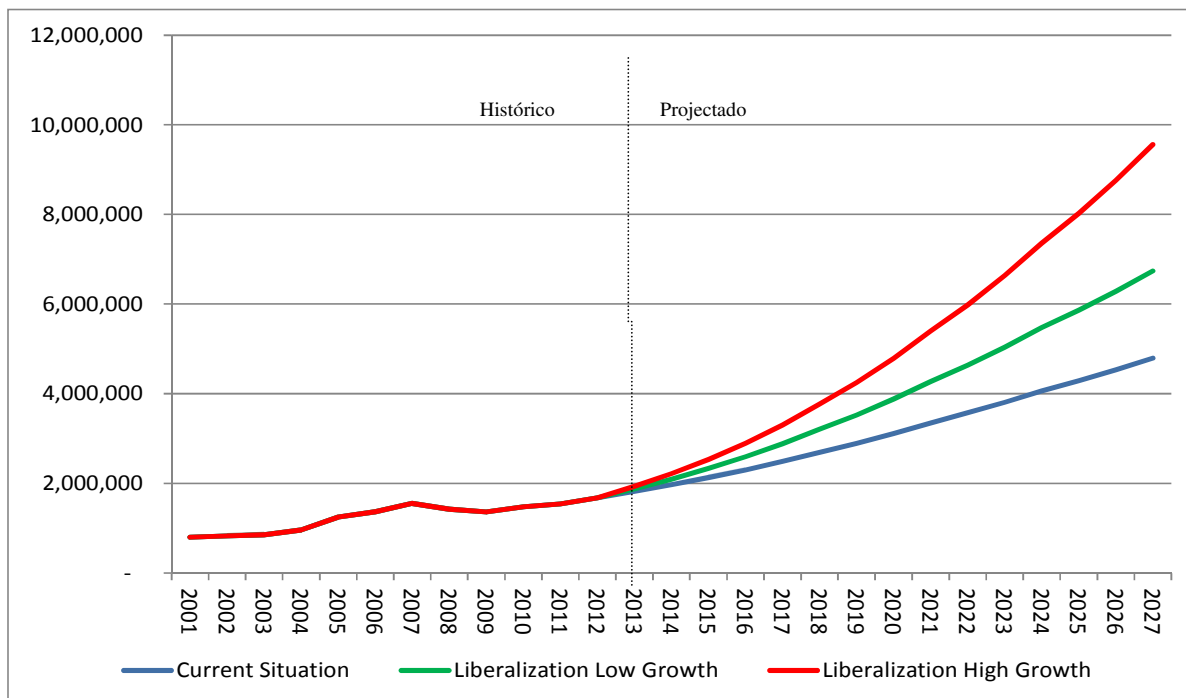
A Nathan criou dois cenários considerando uma maior liberalização do transporte aéreo em Moçambique. Um cenário de baixo crescimento, considerando uma elasticidade do crescimento de Tráfego-PIB de 1,4X, semelhante à elasticidade experimentada em países como o Quénia e a Tanzânia, e um cenário de crescimento elevado, considerando uma elasticidade do crescimento de Tráfego PIB de 1,8X. Este cenário mais optimista deve ser comparado a um caso de liberalização mais avançado, tal como na Índia onde, nos últimos 10-12 anos, as reformas induziram uma elasticidade do crescimento de Tráfego-PIB superior a 2,5X.

Na previsão de longo prazo do cenário “crescimento liberalizado baixo” da Nathan, prevê-se que o tráfego total para todos os aeroportos da ADM cresça de um total de 1.675.948 passageiros em 2012 para um total de 6.738.556 passageiros em 2027, representando uma CAGR de 9,7 por cento. A previsão de longo prazo do cenário “crescimento liberalizado elevado” da Nathan, aponta para um crescimento do tráfego total para todos os aeroportos da ADM de um total de 1.675.948 de passageiros em 2012 para um total de 9.553.150 passageiros em 2027, representando uma CAGR de 12,3 por cento. Estes cenários são significativamente mais elevados do que a taxa média de crescimento prevista no caso de referência “negócio habitual”. É importante referir que, para além das reformas de liberalização dos transportes aéreos, se assume em ambos os casos uma transformação relevante do sector do turismo em Moçambique.

Na Figura 7-1 apresenta-se um resumo das previsões de tráfego da Nathan para os aeroportos da ADM. Os resultados econométricos da previsão do trânsito apresentam-se no Apêndice A.

EXPOSIÇÃO 7-1

A previsão preliminar do tráfego a longo prazo da Nathan, que se baseia no PIB e no crescimento da população (número de passageiros a chegar ou partir)



Fonte: Prognóstico da Nathan, com base nas estatísticas de tráfego da ADM e no prognóstico de curto prazo das estatísticas populacionais e do PIB, pelo FMI.

8. AVALIAÇÃO DO IMPACTO ECONÓMICO PROVOCADO PELA LIBERALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Há fortes indícios em todo o mundo de que a liberalização do transporte aéreo traz importantes benefícios para o sector do turismo e para toda a economia de um país. Vários estudos têm sugerido que a redução das barreiras à entrada no mercado do transporte aéreo de Moçambique resultaria numa grande expansão do tráfego e do crescimento.

Um estudo elaborado pela InterVISTAS concluiu que o crescimento do tráfego após a liberalização dos acordos de serviços aéreos entre os países, variava tipicamente, em média, entre os 12 e 35 por cento, significativamente maior do que nos anos antes da liberalização. Num certo número de situações o tráfego cresceu a taxas superiores a 50 por cento e, nalguns casos, atingiu quase os 100 por cento das taxas do período pré-liberalização.

O Mercado Único Europeu da Aviação resultou na geração de um incremento de 44 milhões de passageiros, um aumento de mais de 33 por cento nos anos pós-liberalização, em contraste com o habitual crescimento de entre 4 por cento e 6 por cento por ano do mercado intra-europeu. O tráfego adicional exigia mais 681 voos diários de ida e volta. A expansão do tráfego estimulou o

desenvolvimento tanto do sector de viagens/ turismo como de outras indústrias. A liberalização resultou na criação de 1,4 milhões de postos de emprego a tempo inteiro e num aumento de US\$ 85 mil milhões do PIB na Europa.

Como parte das suas “Principais Conclusões e Recomendações”, a IATA destacou que uma maior liberalização pode oferecer benefícios substanciais ao consumidor. Uma maior liberalização operacional e da propriedade pode proteger e reforçar os benefícios do consumidor, em termos de uma maior escolha e preços mais baixos, o que já foi mostrado pela liberalização da indústria das linhas áreas. Também pode alargar e expandir esses benefícios do consumidor para novas regiões e rotas que têm, actualmente, mercados muito regulados. Portanto, pode continuar a fornecer benefícios aos usuários das companhias aéreas, ao mesmo tempo que gera benefícios significativos para a economia em geral. [IATA *Economics Briefing* nº 07]

A METODOLOGIA DO WTTC.

O Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC) tem estado a investir em pesquisas de impacto económico há mais de 20 anos. Estas investigações avaliam a contribuição da indústria de Viagens & Turismo para o PIB e para o emprego, em 184 países e 24 regiões e grupos económicos no mundo, incluindo Moçambique.

As viagens e o turismo são uma importante actividade económica na maioria dos países em todo o mundo. Para além do seu impacto económico directo, a indústria tem impactos indirectos e induzidos significativos. A metodologia da *Tourism Satellite Accounting* (TSA: RMF 2008), aprovada pela Divisão de Estatística das Nações Unidas, quantifica apenas a contribuição directa das viagens e do turismo. No entanto, o WTTC reconhece que a contribuição total das viagens e do turismo é muito maior e tem como objectivo identificar os seus impactos indirectos e induzidos, através das suas investigações anuais.

CONTRIBUIÇÃO DIRECTA

A contribuição directa das Viagens & Turismo para o PIB reflecte os gastos ‘internos’ em Viagens & Turismo (total de gastos em Viagens & Turismo por parte de residentes e não-residentes dentro de um determinado país com objectivos comerciais e de lazer), bem como os gastos “individuais” do governo - gastos efectuados pelo governo em serviços de Viagens & Turismo e directamente relacionados com os visitantes, tais como despesas culturais (por exemplo, museus) ou recreativos (por exemplo, parques nacionais).

As Exportações de Visitantes são os gastos realizados por turistas e visitantes estrangeiros em viagens de negócios e de lazer no interior do país, incluindo as despesas de transporte.

Calcula-se que a contribuição directa das Viagens & Turismo para o PIB seja consistente com os resultados, conforme expresso na contabilidade nacional, dos sectores característicos de turismo, tais como hotéis, companhias aéreas, aeroportos, agências de viagens, e serviços de recreação e de lazer que lidam directamente com os turistas. A contribuição directa das Viagens & Turismo para o PIB é calculada a partir do total da despesa interna total, através da ‘compensação’ das compras feitas pelos diversos sectores do turismo. Esta medida é consistente com a definição do PIB do Turismo, especificada na *Tourism Satellite Account* de 2008: Quadro Metodológico Recomendado (TSA: RMF 2008).

CONTRIBUIÇÃO TOTAL

A contribuição total das Viagens & Turismo inclui os “impactos mais amplos” (ou seja, os impactos indirectos e induzidos) na economia.

A contribuição “indirecta” inclui o PIB e o emprego apoiado: i) pelas despesas de investimento de Viagens & Turismo - um aspecto importante das actividades correntes e futuras, que inclui a

actividade de investimento, tal como a aquisição de novas aeronaves e a construção de novos hotéis; ii) as despesas “colectivas” de Governo, que ajudam a actividade de viagens e de turismo de muitas maneiras diferentes, visto que são efectuadas em nome da ‘comunidade em geral’ - por exemplo, a comercialização e a promoção do turismo, a aviação, a administração, os serviços de segurança, os serviços de segurança nas áreas turísticas, os serviços de saneamento nas áreas turísticas, etc; e iii) a aquisição interna de bens e serviços por parte dos sectores que lidam directamente com os turistas - incluindo, por exemplo, a aquisição de alimentos e de serviços de limpeza pelos hotéis, de combustíveis e de serviços de restauração pelas companhias aéreas e de serviços de informática pelas agências de viagens.

A contribuição ‘induzida’ mede o PIB e os empregos suportados pelos gastos daqueles que são empregados, directa ou indirectamente, pela indústria de viagens e turismo.

A Exposição 8-1 apresenta o impacto económico, para os últimos cinco anos, das viagens e do turismo em Moçambique.

EXPOSIÇÃO 8-1

Impacto Económico Normal de Viagens & Turismo em Moçambique (Todos as formas de transporte)

Conceito (Todos os números em Preços Nominais de mil milhões de MZN, salvo especificações em outras unidades)	2008	2009	2010	2011	2012
Total de Passageiros que Chegam ou Partem (000 aeroporto pax ^{??})	1,419	1,358	1,475	1,537	1,676
Passageiros Internacionais que Chegam ou Partem (000 aeroporto pax ^{??})	425	411	478	580	633
Todas as Modalidades das Chegadas Internacionais, (000 de visitantes)	1,815	1,663	1,744	1,811	1,830
Chegadas Internacionais por via Aérea (000 de visitantes)	213	205	239	290	316
Visitantes Exportações (a)	5.1	5.9	7.8	7.8	8.5
Despesas Nacionais (b)	8.4	9.3	7.6	10.6	12.1
Consumo de Turismo Interno (c=a+b)	13.5	15.2	15.4	18.4	20.6
Compras pelo Turismo, incluindo importações (d)	5.7	6.3	6.5	7.5	8.3
Contribuição Directa de Viagens & Turismo para o PIB (e=c-d)	7.8	8.9	8.9	10.9	12.3
Outros Impactos Finais na Cadeia de Fornecimento Nacional (f)	4.7	5.3	5.3	6.5	7.3
Investimento de Capital (g)	2.1	2.5	3.0	3.7	4.0
Despesas Colectivas do Governo (h)	0.6	0.7	0.9	1.1	1.2
Bens Importados das Despesas Indirectas (i)	0.4	0.5	0.7	0.8	0.8
Induzidas (j)	3.4	3.8	3.8	4.8	5.5
Contribuição Total de Viagens & Turismo para o PIB (k=e+f+g+h-i+j)	18.2	20.7	21.2	26.2	29.5
Rácios Básicos					
Exportações por Visitantes/Por visitante (USD)	96.9	122.3	154.2	148.5	160.2
Contribuição Directa de T&T para PIB/Por visitante (USD)	148.2	184.4	176.0	207.5	231.8
Contribuição Total de T&T para PIB/Por visitante (USD)	345.8	429.2	419.2	498.9	555.9
PIB Nominal (IMF)	240.4	266.2	315.0	365.3	414.4
Contribuição Directa de T&T como percentage do PIB (%)	3.25	3.34	2.83	2.98	2.97

Fonte: Estimativas da Nathan, com base na Avaliação de Impacto Económico da WT&TC, de 2013, e nas estatísticas da ADM.

OS PRESSUPOSTOS DA NATHAN

A Nathan considera a metodologia e os pressupostos utilizados pelo Conselho como sendo sólidos e válidos. No entanto, temos de considerar que a avaliação do conselho inclui visitantes em geral, ou seja, os visitantes e turistas que chegam a Moçambique em todos os meios de transporte. De acordo com as nossas estimativas, baseadas nas estatísticas dos ADM e do WTTC, apenas 17 por cento dos visitantes e turistas internacionais em Moçambique chegam por via aérea, o que equivale a 316.472 visitantes internacionais a chegarem por via aérea em 2012. Mas o mais importante, segundo nossa experiência, é que o perfil, em termos de estadia e gastos por dia de um visitante regional que chega de carro, é totalmente diferente daquele de um visitante ou turista internacional que chega por via aérea. Em 2012, a média da Contribuição Directa das Viagens & Turismo por visitante (todos os meios de transporte) no mundo era de US\$ 2.056 por visitante, em comparação com os US\$ 232 dólares por visitante (todos os meios de transporte) em Moçambique. Nos Cenários de Baixo Crescimento e de Elevado Crescimento da Liberalização, a estimativa da Nathan para a média da Contribuição Directa de Viagens & Turismo para o segmento do transporte aéreo em Moçambique é de US \$ 579 por visitante para 2013 (veja as Exposições 8-1, 8-2 e 8-3). Este valor é 2,5 vezes superior à média da contribuição directa para todos os meios de transporte em Moçambique, mas é ainda 3,5 vezes inferior à média para todos os meios de transporte no mundo (provavelmente 4-5 vezes inferior se considerarmos o nicho dos viajantes aéreos em todo o mundo). Além disso, este valor foi aumentado pela Nathan para uma média de US\$ \$ 649 (2.6X) no ano de 2017 e de US \$ 695 (3.0X) no ano de 2022, em termos reais. Na ausência de estatísticas mais detalhadas do sector do turismo de Moçambique, pensamos que esta é uma suposição razoável (e conservadora) que permite estimar os potenciais benefícios económicos de uma maior liberalização do sector dos transportes aéreos em Moçambique. Da mesma forma, a Contribuição Total das Viagens & Turismo por visitante no mundo (todos os meios de transporte) foi de US\$ 6630 por visitante, em comparação com US\$ 556 por visitante (todos os meios de transporte) em Moçambique. A estimativa da Nathan para a média da Contribuição Total das Viagens & Turismo para o segmento do transporte aéreo em Moçambique foi de US \$ 1390 por visitante para 2013. Este valor foi aumentado pela Nathan para US \$ 1,556 no ano de 2017 e para US \$ 1668 no ano de 2022.

Em contrapartida, no Caso de Referência, a estimativa da Nathan para a média da Contribuição Directa das Viagens & Turismo para o segmento do transporte aéreo em Moçambique foi de US\$ 464 por visitante para 2013 e a Contribuição Total das Viagens & Turismo para o segmento do transporte aéreo em Moçambique foi de US\$ 1.112 por visitante para 2013, presumindo-se que estes números sejam mais baixos do que no caso das fases mais avançadas dos cenários de liberalização. Todos os valores mencionados são em preços constantes de 2012. A Exposição 8-2 apresenta, como ponto de referência, os diferentes conceitos de contribuições de turismo e viagens para o PIB por visitante nos países relevantes.

EXPOSIÇÃO 8-2

WT&TC, Impacto Económico Normal de Viagens & Turismo em países relevantes, valores em USD por visitante

Conceito	Mundo		Quénia		Tanzânia		Moçambique		Moçambique	
	Todas as Modalidades	2012	Todas as Modalidades	2012	Todas as Modalidades	2012	Todas as Modalidades	2012	Chegadas Projectadas por via Aérea em	2013
USD/Visitante										
Visitantes Exportações	1,243		1,238		2,022		160		400	
Contribuição Directa	2,056		1,321		1,741		232		579	
Contribuição Total	6,630		3,292		4,788		556		1,390	

Fonte: Estimativa da Nathan, com base no WT&TC e noutras fontes. Os números de chegadas por via aérea do Quénia e da Tanzânia são muito semelhantes aos por todas as modalidades.

Para disso, a Nathan estimou, de forma independente, o investimento previsto em novos quartos de hotel por ano. Estes cálculos basearam-se no número de visitantes adicionais por ano: o número médio de noites por estadia (3 noites); no número médio de hóspedes por quarto (1,5); no factor de ocupação (variando de 85 a 75 por cento); no custo médio por quarto (4-5 estrelas US\$ 100 e noutros investimentos necessários para além daqueles nos quartos de hotel (1,8X).

O Emprego Directo foi projectado a uma taxa de um único trabalhador directo por cada 7,2 visitantes e o Emprego Total a uma taxa de 1 único trabalhador total por cada 2,9 visitantes. Estes parâmetros de projecção foram estimados a partir das estatísticas do WT & TC para 2012.

As adaptações da Nathan aos multiplicadores/parâmetros aplicados pelo conselho, encontram-se na Exposição 8-3.

EXPOSIÇÃO 8-3

Ajustamentos, pela Nathan, do Impacto Económico Normal de Viagens & Turismo da WT&TC, pressupostos por visitante

Contributions of Travel and Tourism to GDP/per visitor All figures in USD (Real Prices 2012)	WTTC	WTTC	Nathan Assumptions		
	World	Mozambique	Mozambique		
	Visitors all Modes	Visitors all Modes	Visitors and Tourist Arrivals by Air		
	2012	2012	2013	2017	2027
Visitors Exports (a)	1,242.9	160.2	400.4	448.5	480.5
Domestic Expenditure (b)	2,995.6	228.0	570.0	638.4	684.0
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	4,238.5	388.2	970.4	1,086.9	1,164.5
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	2,182.7	156.4	391.0	437.9	469.2
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	2,055.8	231.8	579.4	649.0	695.3
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	1,901.8	137.6	343.9	385.2	412.7
Capital Investment (g)	764.9	75.4	188.4	211.0	75.4
Government Collective Spending (h)	418.9	22.6	56.5	63.3	22.6
Imported Goods from Indirect Spending (i)	284.0	15.1	37.7	42.2	15.1
Induced (j)	1,203.9	103.6	259.1	290.2	310.9
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h-i+j)	6,629.2	555.9	1,389.7	1,556.4	1,667.6

Fonte: Estimativas da Nathan, com base na Avaliação do Impacto Económico do WT&TC, de 2013

OS RESULTADOS DA NATHAN

Com base na metodologia do WT & TC e nos cenários de previsão de tráfego da Nathan, projectámos o impacto económico da reforma proposta. Tal como referido anteriormente, os cenários de projecção da Nathan incluem alguns pequenos ajustes aos parâmetros históricos do WT & TC, de forma a incorporar alguns dos pressupostos da liberalização do mercado aéreo ao abrigo dos cenários propostos.

Os resultados da nossa avaliação apresentam-se nas Exposições 8-4, 8-5, 8-6, and 8-7.

EXHIBIT 8-4

Cenário de Caso de Referência: Contribuição Total Estimada de Viagens e Turismo Induzidos para o PIB.

Concept (All figures MZN bn 2012 Constant Prices, except when other units are specified)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2022	2027	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)
International Arrivals by Air (Number of Visitors and Tourists)	316,472	342,894	370,284	399,997	431,540	465,550	657,487	866,528	9,133,486		6.9%
Visitors Exports (a)	1.5	3.2	3.4	3.7	4.0	4.3	6.1	8.0	83.4	40.7	12.0%
Domestic Expenditure (b)	2.1	4.5	4.9	5.3	5.7	6.2	8.7	11.5	118.7	58.0	12.0%
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	3.6	7.7	8.3	9.0	9.7	10.5	14.8	19.5	202.1	98.7	12.0%
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	1.4	3.1	3.4	3.6	3.9	4.2	6.0	7.9	81.4	39.8	12.0%
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	2.1	4.6	5.0	5.4	5.8	6.3	8.8	11.6	120.7	59.0	12.0%
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	1.3	2.7	3.0	3.2	3.4	3.7	5.2	6.9	71.6	35.0	12.0%
Capital Investment (g)	0.7	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.5	1.7	21.4	11.0	6.0%
Government Collective Spending (h)	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.5	6.4	3.3	6.0%
Imported Goods from Indirect Spending (i)	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	4.3	2.2	6.0%
Induced (j)	1.0	2.1	2.2	2.4	2.6	2.8	4.0	5.2	53.9	26.4	12.0%
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h-i+j)	5.1	11.1	11.9	12.9	13.9	15.0	21.2	25.6	269.8	138.0	11.4%
Visitors Exports (USD/Visitor)	160.2	320.3	320.3	320.3	320.3	320.3	320.3	320.3			
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	231.8	463.5	463.5	463.5	463.5	463.5	463.5	463.5			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	555.9	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,018.8			
Mozambique GDP bn MZN	164.0	177.7	192.0	207.3	223.5	240.9	337.3	438.7			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (%)	3.1%	6.2%	6.2%	6.2%	6.2%	6.2%	6.3%	5.8%			
Sector Employment Direct Contribution (Number of jobs)	40,000	43,340	46,802	50,557	54,544	58,843	83,102	109,523			6.9%
Additional Visitors and Tourists (Number of Visitors)		26,422	27,391	29,713	31,542	34,010	38,544	43,653	550,056		
Number of new rooms (5 & 4 Stars)		170	188	204	230	248	282	319	3,970		
Total Hotel Investment (million USD)		17.0	18.8	20.4	23.0	24.8	28	32	397.0		
Total Investment (million USD)		30.7	33.8	36.6	41.5	44.7	51	57	715	386	
Total Investment (MZN)		889,095	979,312	1,062,345	1,202,934	1,297,054	1,469,957	1,664,783	20,722,822	11,183,188	

Fonte: Estimativas da Nathan, com base na Avaliação do Impacto Económico do WT&TC, de 2013.

EXPOSIÇÃO 8-5

Cenário do Baixo Crescimento da Liberalização: Estimativa da Contribuição Total das Viagens e Turismo para o PIB, **Resumo**.

Concept (All figures MZN bn 2012 Constant Prices, except when other units are specified)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2022	2027	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)
International Arrivals by Air (Number of Visitors and Tourists)	316,472	354,148	394,316	439,054	487,792	541,671	867,822	1,256,480	11,679,889		9.6%
Visitors Exports (a)	1.5	4.1	4.6	5.3	6.1	7.0	12.1	17.5	155.8	72.1	18.0%
Domestic Expenditure (b)	2.1	5.9	6.5	7.5	8.7	10.0	17.2	24.9	221.8	102.6	18.0%
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	3.6	10.0	11.1	12.9	14.8	17.1	29.3	42.4	377.6	174.6	18.0%
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	1.4	4.0	4.5	5.2	6.0	6.9	11.8	17.1	152.1	70.4	18.0%
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	2.1	6.0	6.6	7.7	8.9	10.2	17.5	25.3	225.4	104.3	18.0%
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	1.3	3.5	3.9	4.6	5.3	6.1	10.4	15.0	133.8	61.9	18.0%
Capital Investment (g)	0.7	1.3	1.4	1.6	1.9	2.1	2.6	3.2	36.2	17.9	10.7%
Government Collective Spending (h)	0.2	0.4	0.4	0.5	0.6	0.6	0.8	1.0	10.9	5.4	10.7%
Imported Goods from Indirect Spending (i)	0.1	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.5	0.6	7.2	3.6	10.7%
Induced (j)	1.0	2.7	3.0	3.4	4.0	4.6	7.8	11.3	100.8	46.6	18.0%
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h-i+j)	5.1	14.3	15.9	18.4	21.2	24.4	42.0	55.2	499.8	242.2	17.2%
Visitors Exports (USD/Visitor)	160.2	400.4	400.4	416.4	432.4	448.5	480.5	480.5			
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	231.8	579.4	579.4	602.6	625.8	649.0	695.3	695.3			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	555.9	1,389.7	1,389.7	1,445.3	1,500.8	1,556.4	1,667.6	1,515.0			
Mozambique GDP bn MZN	164.0	177.7	192.0	207.3	223.5	240.9	337.3	438.7			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (%)	3.1%	8.0%	8.3%	8.9%	9.5%	10.1%	12.4%	12.6%			
Sector Employment Direct Contribution (Number of jobs)	40,000	44,762	49,839	55,494	61,654	68,464	109,687	158,811			9.6%
Additional Visitors and Tourists (Number of Visitors)		37,676	40,168	44,737	48,738	53,879	68,212	83,515	940,008		
Number of new rooms (5 & 4 Stars)		243	275	306	356	394	498	610	6,796		
Total Hotel Investment (million USD)		24.3	27.5	30.6	35.6	39.4	50	61	679.6		
Total Investment (million USD)		43.7	49.5	55.2	64.1	70.9	90	110	1,223	642	
Total Investment (MZN)		1,267,816	1,436,140	1,599,515	1,858,738	2,054,788	2,601,415	3,185,016	35,477,669	18,618,071	

Fonte: Estimativas da Nathan, com base na Avaliação do Impacto Económico do WT&TC, de 2013.

EXPOSIÇÃO 8-6

Cenário do Crescimento Elevado da Liberalização: Estimativa da Contribuição Total das Viagens e Turismo para o PIB, Resumo.

Concept (All figures MZN bn 2012 Constant Prices, except when other units are specified)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2022	2027	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)
International Arrivals by Air (Number of Visitors and Tourists)	316,472	364,553	417,304	477,690	545,303	622,080	1,125,441	1,793,680	14,872,338		12.3%
Visitors Exports (a)	1.5	4.2	4.8	5.8	6.8	8.1	15.7	25.0	199.9	89.7	20.8%
Domestic Expenditure (b)	2.1	6.0	6.9	8.2	9.7	11.5	22.3	35.6	284.6	127.6	20.8%
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	3.6	10.3	11.7	14.0	16.6	19.6	38.0	60.6	484.5	217.3	20.8%
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	1.4	4.1	4.7	5.6	6.7	7.9	15.3	24.4	195.2	87.5	20.8%
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	2.1	6.1	7.0	8.3	9.9	11.7	22.7	36.2	289.3	129.7	20.8%
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	1.3	3.6	4.2	5.0	5.9	6.9	13.5	21.5	171.7	77.0	20.8%
Capital Investment (g)	0.7	1.6	1.9	2.2	2.6	2.9	4.2	5.7	56.5	26.9	15.1%
Government Collective Spending (h)	0.2	0.5	0.6	0.6	0.8	0.9	1.3	1.7	17.0	8.1	15.1%
Imported Goods from Indirect Spending (i)	0.1	0.3	0.4	0.4	0.5	0.6	0.8	1.1	11.3	5.4	15.1%
Induced (j)	1.0	2.7	3.1	3.7	4.4	5.2	10.1	16.2	129.4	58.0	20.8%
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h-i+j)	5.1	14.7	16.8	20.0	23.7	28.1	54.4	80.1	652.6	302.2	20.1%
Visitors Exports (USD/Visitor)	160.2	400.4	400.4	416.4	432.4	448.5	480.5	480.5			
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	231.8	579.4	579.4	602.6	625.8	649.0	695.3	695.3			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	555.9	1,389.7	1,389.7	1,445.3	1,500.8	1,556.4	1,667.6	1,538.9			
Mozambique GDP bn MZN	164.0	177.7	192.0	207.3	223.5	240.9	337.3	438.7			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (%)	3.1%	8.3%	8.8%	9.7%	10.6%	11.7%	16.1%	18.2%			
Sector Employment Direct Contribution (Number of jobs)	40,000	46,077	52,744	60,377	68,923	78,627	142,248	226,709			12.3%
Additional Visitors and Tourists (Number of Visitors)		48,081	52,751	60,386	67,613	76,777	110,232	148,868	1,477,208		
Number of new rooms (5 & 4 Stars)		310	361	414	494	561	805	1,088	10,699		
Total Hotel Investment (million USD)		31.0	36.1	41.4	49.4	56.1	81	109	1,069.9		
Total Investment (million USD)		55.8	65.0	74.4	88.9	101.0	145	196	1,926	980	
Total Investment (MZN)		1,617,923	1,886,038	2,159,003	2,578,572	2,928,042	4,203,911	5,677,372	55,850,871	28,407,540	

Fonte: Estimativas da Nathan, com base na Avaliação do Impacto Económico do WT&TC, de 2013.

EXPOSIÇÃO 8-7

Estimativa da Contribuição Total das Viagens e Turismo para o PIB, Resumo.

Mozambique MZN bn (Real Prices 2012)	Base Case Scenario			Liberalization Low Growth			Liberalization High Growth		
	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)
International Arrivals by Air	9,133,486		6.9%	11,679,889		9.6%	14,872,338		12.3%
Visitors Exports (a)	83.4	40.7	12.0%	155.8	72.1	18.0%	199.9	89.7	20.8%
Domestic Expenditure (b)	118.7	58.0	12.0%	221.8	102.6	18.0%	284.6	127.6	20.8%
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	202.1	98.7	12.0%	377.6	174.6	18.0%	484.5	217.3	20.8%
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	81.4	39.8	12.0%	152.1	70.4	18.0%	195.2	87.5	20.8%
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	120.7	59.0	12.0%	225.4	104.3	18.0%	289.3	129.7	20.8%
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	71.6	35.0	12.0%	133.8	61.9	18.0%	171.7	77.0	20.8%
Capital Investment (g)	21.4	11.0	6.0%	36.2	17.9	10.7%	56.5	26.9	15.1%
Government Collective Spending (h)	6.4	3.3	6.0%	10.9	5.4	10.7%	17.0	8.1	15.1%
Imported Goods from Indirect Spending (i)	4.3	2.2	6.0%	7.2	3.6	10.7%	11.3	5.4	15.1%
Induced (j)	53.9	26.4	12.0%	100.8	46.6	18.0%	129.4	58.0	20.8%
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h+i+j)	269.8	138.0	11.4%	499.8	242.2	17.2%	652.6	302.2	20.1%
Number of new rooms (5 & 4 Stars)	3,970			6,796			10,699		
Total Hotel Investment	397			680			1,070		
Other Related Investment	318			544			856		
Total Investment (million USD)	715			1,223			1,926		

Fonte: Estimativas da Nathan, utilizando uma metodologia modificada do WTTC.

No Cenário do Caso de Referência, com um desenvolvimento económico positivo em Moçambique e na região e com o actual nível de liberalização projectado para um horizonte maior a estimativa para o valor actual²³ da Contribuição Total das Viagens e Turismo para o PIB apontam para 249,3 mil milhões de MZN. Este cenário tem subjacente a não separação de responsabilidades dentro do governo (em termos das políticas, regulamentação e operações) e a LAM continuar a ser protegida como um activo estratégico para o governo de Moçambique, bem como alguns BASA ligeiramente mais liberalizados e algum tipo de concorrência limitada no mercado regional.

No nosso Cenário de Baixo Crescimento da Liberalização, em que as recomendações de liberalização são implementadas de forma adequada e as respostas do mercado são positivas, as estimativas para o valor actual da Contribuição Total das Viagens e Turismo para o PIB apontam para 315,9 mil milhões de meticais. Este cenário tem subjacente uma clara separação das responsabilidades dentro do governo (em termos das políticas, regulamentação e operações) e a LAM tratada como uma empresa auto-sustentável, autónoma. O governo, enquanto responsável pela elaboração de políticas, negocia BASA mais liberalizados, aumentando a concorrência no mercado regional, reduzindo as tarifas aéreas e aumentando o nível dos serviços. A Comissão de Concorrência evita práticas monopolistas no sector da aviação. As capacidades do IACM são melhoradas e a proibição da UE é suprimida. O sector do Turismo contribui com a sua parte da equação, fornecendo um produto de qualidade a preços competitivos.

No nosso Cenário de Crescimento Elevado da Liberalização, em que a implementação das recomendações de liberalização é aplicada de forma correcta e atempada e em que as respostas do mercado são muito positivas, as estimativas para o valor actual da Contribuição Total de Viagens e Turismo para o PIB são de 302,2 bilhões MZN. Este cenário tem subjacente uma clara separação das responsabilidades (em termos das políticas, regulamentação e operações) e a LAM tratada como uma empresa auto-sustentável, autónoma. O governo, enquanto responsável pela elaboração de políticas, negocia BASA mais liberalizados, aumentando a concorrência no mercado regional. A YD é implementada substancialmente, com alguns direitos de Quinta Liberdade concedidos na região. Mais tráfego regional cria a massa crítica no mercado interno para atrair vários operadores do sector privado. As capacidades do IACM são melhoradas e a proibição da UE é suprimida. A Comissão de Concorrência evita práticas monopolistas no sector da aviação de forma eficaz. O sector do Turismo contribui com a sua parte da equação, fornecendo um produto de qualidade a preços competitivos.

Assume-se que, nestes dois últimos cenários, com as políticas de liberalização plenamente implementadas, a LAM iria tornar-se com sucesso num prestador de serviços de transporte aéreo eficaz e competitivo.

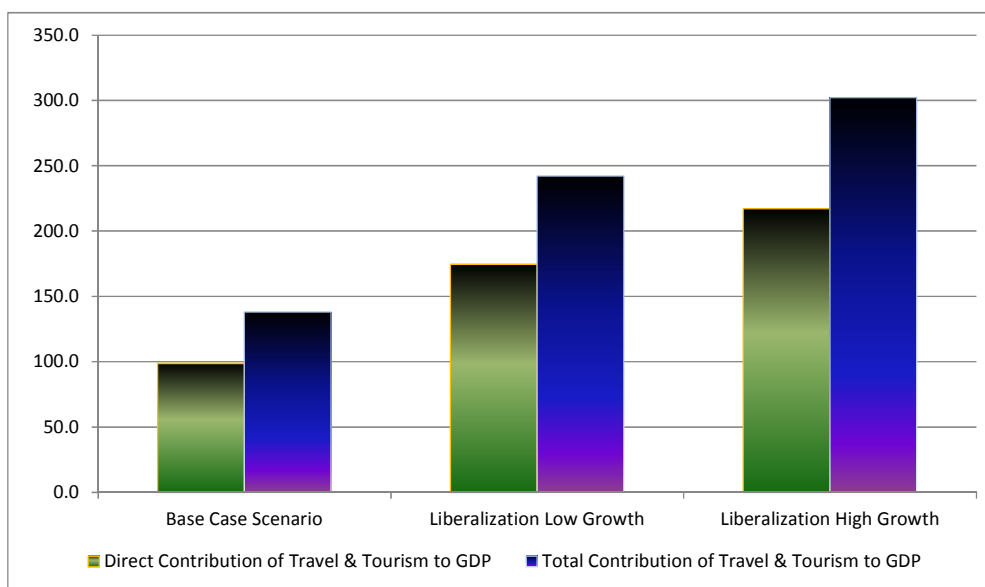
Em suma, Moçambique poderia mais do que duplicar a contribuição das viagens e turismo para o PIB, ao liberalizar o tráfego aéreo.

As estimativas da Nathan apontam entre 105 e 165 mil milhões de meticais (US \$ 3,6 e 5,7 bilhões) para o valor líquido actual de 15 anos de um plano de liberalização bem implementado na Indústria de Aviação Civil, combinado com uma estratégia de turismo bem concebida e implementada).

²³ Fluxo de 15 anos (2013-2027), descontado a uma taxa de desconto de 5.0 em termos reais.

EXPOSIÇÃO 8-8

Estimativas do Consumo do Turismo Interno e da Contribuição Total para o PIB (mil milhões de MZN, preços constantes de 2012).



Fonte: Estimativas da Nathan utilizando uma metodologia modificada do WTTC.

9. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

1. Moçambique tem demonstrado um crescimento económico significativo e, em geral, indicadores macroeconómicos saudáveis e é um dos poucos países africanos que desfrutaram de paz e estabilidade política nos últimos anos, devido ao seu ambiente político sólido e democrático.
2. Moçambique encontra-se entre os destinos mais atractivos para o turismo na região, com uma variedade de atracções naturais e culturais. No entanto, este sector não desenvolveu as suas verdadeiras potencialidades.
3. A continuação da integração dos países da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) irá melhorar o mercado da aviação em Moçambique e na região. No entanto com esta integração, prevê-se que os aeroportos em todos os países parceiros da SADC desenvolvam uma forte concorrência entre si.
4. O tráfego de passageiros nos aeroportos da ADM aumentou significativamente nos últimos 12 anos, de 793.015 passageiros em 2000 para 1.675.948 passageiros em 2012, o que representou uma CAGR de 7,0 por cento. O crescimento do tráfego tem sido alimentado pelo crescimento do tráfego em Maputo, bem como pelos novos serviços aéreos e frequências de voo nos aeroportos de médio porte. No entanto, o tráfego cresceu um pouco menos do que o PIB do país, mostrando uma elasticidade de 0.97X, significativamente inferior à dos reformadores mais importantes da região (o Quênia, a Tanzânia) e a Índia.
5. Na previsão de longo prazo do cenário “negócio habitual”, o tráfego total para todos os aeroportos da ADM está previsto crescer de um total de 1.675.948 passageiros em 2012 para

- um total de 4.434.111 passageiros em 2027, representando uma CAGR de 6,7, ligeiramente superior à taxa média de crescimento de 5,6 por cento para a região, prevista pela Boeing no seu *Market Outlook* de 2012 e pela IATA.
6. O quadro jurídico e regulador do Sector da Aviação Civil em Moçambique sofreu alterações importantes e fundamentais nos últimos 5 anos. No âmbito de vários Programas de Ajustamento Estrutural e trabalhando em estreita colaboração com instituições tais como a USAID, o Banco Mundial e o FMI, o governo foi bem-sucedido a introduzir e a manter alterações, através da liberalização do sector, que têm e terão um efeito muito positivo na economia. No entanto, algumas alterações fundamentais ainda foram implementadas.
 7. Apesar das importantes reformas jurídicas e regulamentares, ainda não existe uma clara separação entre a elaboração de políticas, as operações e a regulamentação. O governo de Moçambique ainda detém e controla a ADM e a LAM. A independência e as capacidades do IACM enquanto regulador, devem ser reforçadas.
 8. A estratégia de liberalização não considera a participação de companhias estrangeiras nas rotas nacionais. Embora vá haver um aumento da concorrência no mercado internacional, todas as transportadoras estrangeiras irão continuar a depender da distribuição nacional desse tal tráfego de estrangeiros por companhias aéreas de Moçambique.
 9. A liberalização dos sistemas de transporte aéreo em Moçambique ajudará a promover o turismo e outros sectores vitais da economia local. A LAM deve implementar uma aliança estratégica ou uma parceria pública - privada com um operador internacional estratégico.
 10. O governo deve promover a entrada de novos participantes no mercado nacional da aviação civil, através da criação de incentivos ao investimento (ou seja, isenções fiscais) e da facilitação das operações de negócios em termos de licenças, autorizações, acesso às melhores faixas horárias e, se for aplicável, da concessão de subsídios em condições de igualdade para TODOS os participantes (ou seja, subsídio de combustível).
 11. Os 5 principais aeroportos da ADM irão necessitar de um mecanismo estratégico de PPP para poder cumprir os objectivos de crescimento e de eficácia do sector privado.
 12. A segurança e o meio ambiente nos aeroportos devem ser melhorados, de acordo com os Anexos 14 e 16 do ICAO, e com as Legislações Nacionais.
 13. A segurança nos aeroportos deve ser melhorada, de acordo com o Anexo 17 e a provisão relativa à segurança do Anexo 9 da ICAO, e com as Legislações Nacionais.
 14. É o governo, na sua capacidade de responsável pela elaboração de políticas, e não a LAM, que deve promover e negociar BASAs mais liberalizados com os países vizinhos, com mais flexibilidade nas restrições em termos operacionais e de propriedade, e com a séria intenção de conceder a quinta liberdade, em geral, na região.
 15. O sector do turismo tem potencial para contribuir para a prosperidade de Moçambique, se oferecer um produto de qualidade a um preço competitivo. Prevemos que as reformas no sector da aviação irão dar, ao investidor internacional no sector do turismo, os incentivos para realizar os investimentos necessários a longo prazo, mas o Ministério do Turismo deve facilitar e orientar este processo.
 16. Ampliar o pequeno número de camas muito caras e incluir um programa para estimular o interesse das grandes cadeias mundiais em investir em Moçambique, onde apenas se encontram presentes a Radisson e a Southern Sun. Ao mesmo tempo, o sector de turismo requer um programa de formação bem estruturado.

17. A Nathan criou dois cenários considerando uma maior liberalização do transporte aéreo em Moçambique. Um cenário de baixo crescimento, considerando uma elasticidade de crescimento do Tráfego - PIB de 1,4 X, semelhante à elasticidade registada em países como o Quênia e a Tanzânia, e um cenário de crescimento elevado, considerando uma elasticidade de crescimento do Tráfego - PIB de 1,8X. Este cenário mais optimista deve ser comparado com um caso de liberalização com êxito, como a Índia, onde as reformas induziram uma elasticidade de crescimento do Tráfego - PIB de mais de 2,5X nos últimos 10-12 anos.
18. No cenário da previsão de longo prazo “Liberalização de baixo crescimento”, o tráfego total para todos os aeroportos da ADM deve crescer de 1.675.948 passageiros em 2012 para 6.738.556 passageiros em 2027, representando uma CAGR de 9,7 por cento.
19. No cenário da previsão de longo prazo “Liberalização de Crescimento Elevado”, o tráfego total para todos os aeroportos da ADM deve crescer de 1.675.948 passageiros em 2012 para 9.553.150 passageiros em 2027, representando uma CAGR de 12,3 por cento. Esta é significativamente superior à taxa média de crescimento prevista no caso de referência “negócios habituais”.
20. No cenário da previsão de longo prazo “Liberalização de baixo crescimento”, em que as recomendações de liberalização são implementadas de forma adequada e as respostas do mercado são positivas, as estimativas para o valor actual²⁴ da contribuição total das Viagens e Turismo para o PIB é de 242,2 mil milhões de meticais. Este cenário irá criar mais 54 mil novos empregos directos e, até ao ano de 2027, mais 132 mil novos postos de trabalho do que aqueles criados pelo Cenário do Caso de Referência.
21. No cenário da previsão de longo prazo “Liberalização de crescimento elevado”, em que as recomendações de liberalização são implementadas de forma adequada e atempada e o mercado responde muito positivamente, as estimativas para o valor actual contribuição total das Viagens e Turismo para o PIB é de 302,2 mil milhões de MZN. Até ao ano de 2027, este cenário vai criar 129²⁵ mil novos empregos directos e mais 315 mil novos postos de trabalho do que aqueles criados pelo Cenário do Caso de Referência. Nestes dois últimos casos, presume-se que, com as políticas de liberalização totalmente implementadas, a LAM iria tornar-se com sucesso num prestador de serviço de transporte aéreo eficaz e competitivo.
22. A Nathan estima o valor líquido actual de um plano de liberalização bem implementado na Indústria de Aviação Civil, combinado com uma estratégia de turismo bem concebida e implementada para Moçambique, a situar-se entre 105 e 165 mil milhões de meticais (US \$ 3,6 e US \$ 5,7 bilhões).
23. Além disso, o aumento do número de visitantes estrangeiros que viajam em voos nacionais dará ao mercado de viagens aéreas nacionais em Moçambique a massa crítica necessária para tornar o sector lucrativo, atraindo operadores do sector privado, aumentando a concorrência e prestando um serviço mais fiável a preços mais competitivos. Este efeito positivo, além do facto de os funcionários do governo e homens de negócios locais viajarem por via aérea, irá motivar os Moçambicanos recorrerem ao serviço aéreo nacional para efectuarem viagens de lazer e de visita a parentes e familiares (VRF). É difícil quantificar o

²⁴ Fluxo a 15 anos (2013-2027) descontado a uma taxa de desconto de 5.0 por cento em termos reais.

²⁵ Estimativas da Nathan com base na Avaliação de Impacto Económico do WT&TC 2013. Apesar de várias tentativas, a Nathan Associates não recebeu estatísticas oficiais da parte do MITUR.

impacto económico dos Moçambicanos mudarem para voos nacionais para efeitos de VRF visto que, na sua maior parte, isto apenas significa a substituição da procura de um produto/serviço por outro (transporte aéreo).

Principais Prioridades

1. Assegurar uma clara separação entre os papéis do governo, em termos elaboração de políticas, de regulamentação e de operação.
2. Tornar o IACM mais forte e independente.
3. Rever toda a legislação que impede o surgimento de mais operadores nacionais e
4. Promover a entrada de novos participantes no mercado nacional de aviação civil.
5. Tornar a LAM independente do Governo e incluir a participação de um parceiro estratégico que possa contribuir para um maior grau de internacionalização e competitividade, bem como para a liberdade financeira da empresa.
6. Negociar²⁶ direitos de quinta liberdade com os países da SADC.
7. Fornecer um produto turístico de qualidade a um preço competitivo.

Isenção de Responsabilidade

A análise de Nathan baseia-se em dados técnicos, financeiros e económicos, fornecidos pelo Grupo SPEED, ADM, e outras partes interessadas, bem como em outros dados de fontes oficiais e não oficiais. Estas fontes são consideradas fiáveis; no entanto, os resultados da nossa análise podem sofrer alterações significativas caso alguns dados se revelem inexactos ou incompletos.²⁷

A Nathan aplicou todo o seu conhecimento e experiência para definir uma avaliação de impacto económico razoável e consistente, no entanto, a Nathan não pode prever o futuro nem garantir as previsões para o desempenho económico da política de liberalização recomendada, o qual está sujeito aos riscos e incertezas típicas da economia em geral, e na região da África Austral em particular.

²⁶ Através do MdT, não da LAM

²⁷ Apesar de várias tentativas, a Nathan Associates não recebeu estatísticas oficiais atualizadas do MITUR. Por isso, algumas estimativas da Nathan baseiam-se em estatísticas publicadas pelo Conselho Mundial de Viagens e Turismo (principalmente pela Avaliação do Impacto Económico do WT&TC, de 2013).

ANEXO A CENÁRIOS DE PREVISÃO DE TRÁFEGO

EXPOSIÇÃO A1. CASO DE BASE: MAPUTO, BEIRA, NAMPULA

Base Case	Historic						Projected									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Maputo																
Passengers																
Domestic	380,922	410,347	440,536	472,945	506,975	543,260	582,226	619,705	659,597	702,057	740,794	781,669	824,798	862,723	902,391	943,883
Regional	383,381	412,996	443,380	475,998	510,248	546,767	585,984	623,706	663,855	706,589	745,576	786,715	830,123	868,292	908,216	949,976
International	72,465	78,063	83,806	89,971	96,445	103,347	110,760	117,890	125,479	133,556	140,926	148,701	156,906	164,121	171,667	179,560
Transfer/Transit/Other	7,358	7,926	8,510	9,136	9,793	10,494	11,246	11,970	12,741	13,561	14,309	15,099	15,932	16,665	17,431	18,232
Total	844,126	909,333	976,232	1,048,050	1,123,461	1,203,868	1,290,217	1,373,272	1,461,673	1,555,764	1,641,605	1,732,183	1,827,759	1,911,800	1,999,705	2,091,652
Operations																
Domestic	9,535	10,169	10,809	11,490	12,195	12,938	13,729	14,468	15,247	16,067	16,786	17,537	18,321	18,974	19,650	20,350
Regional	9,038	9,640	10,247	10,892	11,560	12,265	13,014	13,715	14,453	15,231	15,913	16,624	17,368	17,987	18,628	19,291
International	345	368	391	416	441	468	497	524	552	581	607	635	663	687	711	736
Total	18,918	20,178	21,448	22,797	24,196	25,671	27,240	28,706	30,252	31,880	33,306	34,796	36,352	37,647	38,988	40,377
Beira																
Passengers																
Domestic	106,320	107,309	108,260	109,219	110,165	111,115	112,075	112,944	113,819	114,702	115,464	116,231	117,003	117,651	118,303	118,958
Regional	34,893	35,218	35,530	35,844	36,155	36,467	36,782	37,067	37,354	37,644	37,894	38,146	38,399	38,612	38,826	39,041
International	7	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8
Transfer/Transit/Other	24,308	24,534	24,752	24,971	25,187	25,404	25,624	25,822	26,023	26,224	26,399	26,574	26,751	26,899	27,048	27,197
Total	165,528	167,068	168,548	170,041	171,515	172,993	174,487	175,840	177,203	178,577	179,764	180,958	182,161	183,169	184,184	185,203
Operations																
Domestic	4,610	4,607	4,601	4,596	4,590	4,584	4,578	4,567	4,557	4,547	4,532	4,517	4,502	4,482	4,462	4,443
Regional	1,916	1,915	1,913	1,911	1,908	1,906	1,903	1,899	1,895	1,890	1,884	1,878	1,872	1,863	1,855	1,847
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6,526	6,522	6,514	6,507	6,498	6,489	6,481	6,466	6,452	6,438	6,416	6,395	6,374	6,345	6,317	6,289
Nampula																
Passengers																
Domestic	115,627	126,903	138,690	151,570	165,339	180,278	196,602	212,580	229,856	248,535	265,848	284,366	304,174	321,831	340,513	360,279
Regional	29,019	31,849	34,807	38,040	41,495	45,245	49,341	53,351	57,687	62,375	66,720	71,368	76,339	80,770	85,459	90,420
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfer/Transit/Other	30,107	33,043	36,112	39,466	43,051	46,941	51,191	55,352	59,850	64,714	69,222	74,043	79,201	83,799	88,663	93,810
Total	174,753	191,795	209,609	229,076	249,885	272,463	297,135	321,283	347,393	375,624	401,789	429,777	459,714	486,400	514,634	544,508
Operations																
Domestic	3,901	4,239	4,587	4,963	5,361	5,787	6,249	6,690	7,162	7,667	8,120	8,600	9,108	9,541	9,995	10,470
Regional	952	1,034	1,119	1,211	1,308	1,412	1,524	1,632	1,747	1,870	1,980	2,097	2,221	2,327	2,438	2,554
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4,853	5,273	5,706	6,174	6,668	7,199	7,773	8,321	8,908	9,537	10,100	10,697	11,329	11,868	12,432	13,024

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A2. CASO DE BASE: TETE, PEMBA/NACALA, AEROPORTOS MAIS PEQUENOS

Base Case	Historic							Projected								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Tete																
Passengers																
Domestic	84,633	94,010	103,931	114,898	126,756	139,769	154,148	168,382	183,929	200,912	216,812	233,972	252,489	269,141	286,892	305,813
Regional	30,931	34,358	37,984	41,992	46,326	51,082	56,337	61,539	67,221	73,428	79,239	85,510	92,278	98,364	104,851	111,766
International	17	19	21	23	25	28	31	34	37	40	44	47	51	54	58	61
Transfer/Transit/Other	13,622	15,131	16,728	18,493	20,402	22,496	24,811	27,102	29,604	32,337	34,897	37,659	40,639	43,319	46,176	49,222
Total	129,203	143,519	158,664	175,406	193,510	213,375	235,327	257,056	280,791	306,717	330,992	357,187	385,456	410,878	437,976	466,862
Operations																
Domestic	3,067	3,373	3,692	4,041	4,414	4,819	5,262	5,691	6,155	6,657	7,112	7,599	8,119	8,569	9,044	9,545
Regional	1,431	1,574	1,722	1,885	2,059	2,248	2,455	2,655	2,872	3,106	3,318	3,546	3,788	3,998	4,220	4,453
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4,498	4,946	5,414	5,926	6,473	7,067	7,717	8,346	9,027	9,762	10,431	11,145	11,908	12,567	13,264	13,998
Pemba																
Passengers																
Domestic	77,093	89,430	103,059	118,765	136,468	156,702	179,986	203,987	231,189	262,019	291,968	325,341	362,528	397,060	434,880	476,304
Regional	27,189	31,540	36,347	41,886	48,129	55,265	63,477	71,942	81,535	92,408	102,971	114,741	127,856	140,034	153,373	167,982
International	111	129	148	171	196	226	259	294	333	377	420	468	522	572	626	686
Transfer/Transit/Other	16,954	19,667	22,664	26,118	30,012	34,461	39,582	44,860	50,842	57,622	64,209	71,548	79,726	87,320	95,637	104,747
Total	121,347	140,766	162,219	186,941	214,806	246,654	283,303	321,083	363,900	412,427	459,568	512,098	570,632	624,985	684,517	749,718
Operations																
Domestic	6,598	7,579	8,647	9,866	11,225	12,761	14,512	16,285	18,274	20,505	22,623	24,959	27,537	29,861	32,381	35,115
Regional	1,154	1,326	1,513	1,726	1,963	2,232	2,539	2,849	3,196	3,587	3,957	4,366	4,817	5,223	5,664	6,142
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	7,753	8,904	10,160	11,592	13,188	14,993	17,051	19,133	21,470	24,092	26,580	29,325	32,354	35,084	38,046	41,257
Smaller Airports																
Passengers																
Domestic	152,621	167,566	183,193	200,276	218,543	238,371	260,044	281,263	304,214	329,038	352,052	376,675	403,021	426,511	451,371	477,679
Regional	54,931	60,310	65,934	72,083	78,658	85,794	93,594	101,232	109,492	118,427	126,710	135,572	145,054	153,509	162,456	171,925
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfer/Transit/Other	33,439	36,713	40,137	43,880	47,882	52,227	56,975	61,624	66,653	72,092	77,134	82,529	88,301	93,448	98,895	104,659
Total	240,991	264,589	289,264	316,239	345,084	376,391	410,613	444,119	480,359	519,556	555,896	594,776	636,377	673,468	712,722	754,263
Operations																
Domestic	12,913	14,037	15,194	16,447	17,769	19,189	20,727	22,196	23,770	25,455	26,965	28,566	30,261	31,708	33,224	34,812
Regional	3,540	3,848	4,166	4,509	4,871	5,261	5,682	6,085	6,516	6,978	7,393	7,831	8,296	8,693	9,108	9,544
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	16,453	17,885	19,360	20,956	22,640	24,450	26,409	28,281	30,286	32,433	34,358	36,397	38,557	40,400	42,332	44,356

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A3. CASO DE BASE: SISTEMA TOTAL

Base Case	Historic						Projected									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Total System																
Passengers																
Domestic	917,216	995,566	1,077,669	1,167,674	1,264,248	1,369,494	1,485,081	1,598,861	1,722,604	1,857,263	1,982,938	2,118,254	2,264,014	2,394,917	2,534,349	2,682,916
Regional	560,344	606,271	653,982	705,843	761,011	820,619	885,516	948,836	1,017,145	1,090,871	1,159,110	1,232,051	1,310,048	1,379,581	1,453,181	1,531,109
International	72,600	78,217	83,982	90,172	96,674	103,608	111,058	118,225	125,856	133,982	141,397	149,224	157,487	164,754	172,359	180,315
Transfer/Transit/Other	125,788	137,015	148,903	162,064	176,327	192,023	209,429	226,730	245,713	266,551	286,169	307,452	330,550	351,449	373,849	397,867
Total	1,675,948	1,817,070	1,964,536	2,125,754	2,298,260	2,485,744	2,691,084	2,892,652	3,111,318	3,348,666	3,569,614	3,806,980	4,062,099	4,290,701	4,533,738	4,792,207
Operations																
Domestic	40,624	44,004	47,531	51,403	55,553	60,078	65,056	69,897	75,164	80,898	86,139	91,777	97,848	103,135	108,756	114,734
Regional	18,032	19,337	20,679	22,133	23,670	25,323	27,117	28,834	30,679	32,663	34,445	36,343	38,362	40,091	41,913	43,831
International	345	368	391	416	441	468	497	524	552	581	607	635	663	687	711	736
Total	59,000	63,709	68,601	73,952	79,664	85,870	92,670	99,254	106,394	114,142	121,191	128,755	136,873	143,913	151,379	159,302
Business																
Total System																
Passengers																
Domestic	642,051	696,896	700,485	758,988	821,761	821,696	891,049	879,373	947,432	1,021,495	1,090,616	1,165,039	1,245,208	1,317,204	1,393,892	1,475,604
Regional	448,275	485,017	490,486	529,382	570,759	574,433	619,861	616,743	661,144	709,066	753,421	739,230	786,029	827,748	871,908	918,666
International	65,340	70,396	71,385	76,647	82,173	82,887	88,846	88,669	94,392	100,486	98,978	104,457	110,241	115,328	120,651	126,221
Transfer/Transit/Other	88,052	95,911	96,787	105,342	114,613	115,214	125,658	124,702	135,142	146,603	157,393	169,098	181,802	193,297	205,617	218,827
Total	1,243,718	1,348,219	1,359,143	1,470,359	1,589,305	1,594,230	1,725,413	1,709,487	1,838,111	1,977,649	2,100,408	2,177,825	2,323,280	2,453,578	2,592,069	2,739,317
Non-Business																
Total System																
Passengers																
Domestic	275,165	298,670	377,184	408,686	442,487	547,797	594,032	719,487	775,172	835,768	892,322	953,214	1,018,806	1,077,713	1,140,457	1,207,312
Regional	112,069	121,254	163,495	176,461	190,253	246,186	265,655	332,093	356,001	381,805	405,688	492,820	524,019	551,832	581,272	612,444
International	7,260	7,822	12,597	13,526	14,501	20,722	22,212	29,556	31,464	33,495	42,419	44,767	47,246	49,426	51,708	54,095
Transfer/Transit/Other	37,736	41,105	52,116	56,722	61,714	76,809	83,772	102,029	110,571	119,948	128,776	138,353	148,747	158,152	168,232	179,040
Total	432,230	468,850	605,393	655,395	708,955	891,514	965,670	1,183,165	1,273,207	1,371,016	1,469,206	1,629,155	1,738,819	1,837,123	1,941,669	2,052,890

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A4. BAIXO CRESCIMENTO DA LIBERALIZAÇÃO: MAPUTO, BEIRA, NAMPULA

Liberalization Low Growth	Historic						Projected									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Maputo																
Passengers																
Domestic	380,922	425,719	473,400	526,419	584,084	647,725	718,454	788,862	866,171	951,056	1,030,944	1,117,544	1,211,417	1,296,217	1,386,952	1,484,038
Regional	383,381	428,467	476,456	529,818	587,855	651,906	723,092	793,955	871,762	957,195	1,037,599	1,124,758	1,219,237	1,304,584	1,395,905	1,493,618
International	72,465	80,987	90,058	100,144	111,114	123,220	136,676	150,070	164,777	180,925	196,123	212,597	230,455	246,587	263,848	282,317
Transfer/Transit/Other	7,358	8,223	9,144	10,168	11,282	12,512	13,878	15,238	16,731	18,371	19,914	21,587	23,400	25,038	26,791	28,666
Total	844,126	943,397	1,049,058	1,166,549	1,294,335	1,435,363	1,592,099	1,748,125	1,919,441	2,107,546	2,284,580	2,476,485	2,684,510	2,872,426	3,073,495	3,288,640
Operations																
Domestic	9,535	10,550	11,616	12,789	14,049	15,426	16,941	18,417	20,022	21,766	23,361	25,072	26,909	28,508	30,201	31,996
Regional	9,038	10,001	11,011	12,123	13,318	14,623	16,059	17,459	18,980	20,634	22,145	23,768	25,509	27,025	28,630	30,331
International	345	382	420	463	508	558	613	666	724	788	845	907	974	1,032	1,093	1,158
Total	18,918	20,934	23,048	25,375	27,876	30,607	33,613	36,542	39,726	43,187	46,351	49,747	53,392	56,564	59,924	63,484
Beira																
Passengers																
Domestic	106,320	118,823	132,132	146,930	163,025	180,788	200,529	220,181	241,759	265,451	287,749	311,920	338,121	361,790	387,115	414,213
Regional	34,893	38,996	43,364	48,221	53,503	59,333	65,811	72,261	79,342	87,118	94,436	102,369	110,968	118,735	127,047	135,940
International	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17	19	21	22	24	25	27
Transfer/Transit/Other	24,308	27,167	30,209	33,593	37,273	41,334	45,847	50,340	55,273	60,690	65,788	71,314	77,305	82,716	88,506	94,702
Total	165,528	184,994	205,714	228,753	253,811	281,466	312,201	342,797	376,391	413,277	447,992	485,624	526,416	563,265	602,694	644,882
Operations																
Domestic	4,610	5,101	5,616	6,183	6,793	7,458	8,191	8,904	9,680	10,523	11,294	12,122	13,010	13,783	14,602	15,469
Regional	1,916	2,121	2,335	2,570	2,824	3,100	3,405	3,702	4,024	4,375	4,695	5,039	5,409	5,730	6,070	6,431
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6,526	7,221	7,951	8,754	9,616	10,559	11,596	12,606	13,704	14,898	15,990	17,161	18,419	19,513	20,672	21,900
Nampula																
Passengers																
Domestic	115,627	129,225	143,698	159,792	177,296	196,614	218,083	239,455	262,922	288,688	312,938	339,225	367,720	393,460	421,002	450,473
Regional	29,019	32,432	36,064	40,103	44,496	49,344	54,733	60,096	65,986	72,452	78,538	85,136	92,287	98,747	105,659	113,055
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfer/Transit/Other	30,107	33,648	37,416	41,607	46,164	51,194	56,785	62,349	68,460	75,169	81,483	88,327	95,747	102,449	109,621	117,294
Total	174,753	195,304	217,179	241,502	267,956	297,152	329,600	361,901	397,367	436,309	472,959	512,688	555,754	594,656	636,282	680,822
Operations																
Domestic	3,901	4,317	4,753	5,233	5,748	6,312	6,931	7,535	8,192	8,906	9,558	10,259	11,010	11,664	12,357	13,091
Regional	952	1,053	1,159	1,276	1,402	1,539	1,691	1,838	1,998	2,172	2,331	2,502	2,685	2,845	3,014	3,193
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4,853	5,370	5,912	6,509	7,150	7,851	8,622	9,373	10,190	11,078	11,890	12,761	13,696	14,509	15,371	16,284

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A5. BAIXO CRESCIMENTO DA LIBERALIZAÇÃO: TETE, PEMBA/NACALA, AEROPORTOS MAIS PEQUENOS

	Historic				Projected												
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Liberalization Low Growth																	
Tete																	
Passengers																	
Domestic	84,633	94,586	105,180	116,960	129,771	143,911	159,626	175,269	192,445	211,305	229,055	248,295	269,152	287,993	308,152	329,723	
Regional	30,931	34,569	38,440	42,745	47,428	52,595	58,339	64,056	70,333	77,226	83,713	90,745	98,368	105,253	112,621	120,504	
International	17	19	21	23	26	29	32	35	39	42	46	50	54	58	62	66	
Transfer/Transit/Other	13,622	15,224	16,929	18,825	20,887	23,163	25,692	28,210	30,975	34,010	36,867	39,964	43,321	46,353	49,598	53,070	
Total	129,203	144,397	160,570	178,554	198,113	219,699	243,689	267,570	293,792	322,584	349,681	379,054	410,894	439,657	470,433	503,363	
Operations																	
Domestic	3,067	3,393	3,736	4,114	4,519	4,962	5,449	5,924	6,440	7,001	7,514	8,064	8,655	9,169	9,714	10,291	
Regional	1,431	1,583	1,743	1,919	2,108	2,315	2,542	2,764	3,005	3,266	3,506	3,763	4,038	4,278	4,532	4,802	
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total	4,498	4,977	5,479	6,033	6,627	7,277	7,991	8,688	9,444	10,267	11,020	11,827	12,694	13,448	14,246	15,093	
Pemba																	
Passengers																	
Domestic	77,093	88,750	101,530	116,150	132,508	151,071	172,280	193,988	218,430	245,952	272,515	301,947	334,557	364,667	397,488	433,261	
Regional	27,189	31,300	35,807	40,963	46,733	53,279	60,760	68,415	77,036	86,742	96,110	106,490	117,991	128,610	140,185	152,802	
International	111	128	146	167	191	218	248	279	315	354	392	435	482	525	572	624	
Transfer/Transit/Other	16,954	19,517	22,328	25,543	29,141	33,223	37,887	42,661	48,036	54,089	59,931	66,403	73,575	80,196	87,414	95,281	
Total	121,347	139,695	159,811	182,823	208,572	237,791	271,175	305,343	343,817	387,138	428,948	475,275	526,605	573,999	625,659	681,968	
Operations																	
Domestic	6,598	7,521	8,519	9,649	10,899	12,303	13,891	15,486	17,265	19,248	21,116	23,164	25,412	27,425	29,597	31,941	
Regional	1,154	1,316	1,490	1,688	1,906	2,152	2,430	2,709	3,020	3,367	3,694	4,052	4,445	4,797	5,177	5,587	
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total	7,753	8,837	10,009	11,337	12,805	14,455	16,321	18,195	20,285	22,615	24,809	27,216	29,857	32,222	34,774	37,529	
Smaller Airports																	
Passengers																	
Domestic	152,621	170,569	189,673	210,916	234,020	259,519	287,857	316,067	347,042	381,052	413,060	447,757	485,369	519,345	555,699	594,598	
Regional	54,931	61,391	68,267	75,913	84,228	93,405	103,605	113,758	124,907	137,147	148,668	161,156	174,693	186,921	200,006	214,006	
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Transfer/Transit/Other	33,439	37,371	41,557	46,211	51,273	56,860	63,069	69,250	76,036	83,488	90,501	98,103	106,344	113,788	121,753	130,275	
Total	240,991	269,332	299,497	333,040	369,522	409,784	454,531	499,075	547,985	601,687	652,229	707,016	766,405	820,054	877,458	938,880	
Operations																	
Domestic	12,913	14,289	15,732	17,320	19,027	20,892	22,944	24,943	27,116	29,478	31,638	33,956	36,444	38,609	40,903	43,333	
Regional	3,540	3,917	4,313	4,748	5,216	5,728	6,290	6,838	7,434	8,082	8,674	9,309	9,991	10,585	11,214	11,880	
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total	16,453	18,206	20,045	22,069	24,244	26,619	29,234	31,781	34,550	37,560	40,312	43,265	46,435	49,194	52,116	55,212	

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A6. BAIXO CRESCIMENTO DA LIBERALIZAÇÃO: SISTEMA TOTAL

Liberalization Low Growth	Historic			Projected												
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Total System																
Passengers																
Domestic	917,216	1,027,672	1,145,613	1,277,167	1,420,706	1,579,628	1,756,830	1,933,823	2,128,769	2,343,505	2,546,262	2,766,688	3,006,337	3,223,471	3,456,408	3,706,306
Regional	560,344	627,155	698,399	777,763	864,243	959,863	1,066,339	1,172,541	1,289,366	1,417,881	1,539,065	1,670,653	1,813,543	1,942,851	2,081,423	2,229,926
International	72,600	81,142	90,234	100,344	111,341	123,479	136,969	150,399	165,146	181,339	196,580	213,102	231,013	247,194	264,508	283,035
Transfer/Transit/Other	125,788	141,151	157,584	175,948	196,021	218,286	243,158	268,049	295,512	325,817	354,484	385,699	419,691	450,541	483,683	519,289
Total	1,675,948	1,877,119	2,091,829	2,331,221	2,592,310	2,881,256	3,203,296	3,524,812	3,878,793	4,268,541	4,636,390	5,036,142	5,470,584	5,864,057	6,286,021	6,738,556
Operations																
Domestic	40,624	45,171	49,971	55,288	61,036	67,352	74,346	81,209	88,714	96,922	104,481	112,638	121,441	129,159	137,374	146,121
Regional	18,032	19,991	22,052	24,326	26,775	29,458	32,417	35,309	38,461	41,895	45,045	48,433	52,078	55,260	58,637	62,223
International	345	382	420	463	508	558	613	666	724	788	845	907	974	1,032	1,093	1,158
Total	59,000	65,544	72,443	80,076	88,319	97,367	107,377	117,185	127,899	139,605	150,371	161,978	174,493	185,450	197,105	209,502
Business																
Total System																
Passengers																
Domestic	642,051	719,371	744,648	830,158	923,459	947,777	1,054,098	1,063,603	1,170,823	1,288,928	1,400,444	1,521,678	1,653,485	1,772,909	1,901,024	2,038,468
Regional	448,275	501,724	523,799	583,322	648,182	671,904	746,437	762,152	838,088	921,623	1,000,392	1,002,392	1,088,126	1,165,711	1,248,854	1,337,956
International	65,340	73,027	76,699	85,293	94,640	98,783	109,575	112,799	123,859	136,004	137,606	149,171	161,709	173,035	185,155	198,124
Transfer/Transit/Other	88,052	98,805	102,430	114,366	127,413	130,971	145,895	147,427	162,531	179,199	194,966	212,134	230,830	247,798	266,026	285,609
Total	1,243,718	1,392,927	1,447,576	1,613,139	1,793,694	1,849,436	2,056,005	2,085,980	2,295,302	2,525,754	2,733,408	2,885,376	3,134,150	3,359,453	3,601,059	3,860,157
Non-Business																
Total System																
Passengers																
Domestic	275,165	308,302	400,965	447,008	497,247	631,851	702,732	870,220	957,946	1,054,577	1,145,818	1,245,010	1,352,852	1,450,562	1,555,383	1,667,838
Regional	112,069	125,431	174,600	194,441	216,061	287,959	319,902	410,389	451,278	496,258	538,673	668,261	725,417	777,140	832,569	891,971
International	7,260	8,114	13,535	15,052	16,701	24,696	27,394	37,600	41,286	45,335	58,974	63,931	69,304	74,158	79,352	84,910
Transfer/Transit/Other	37,736	42,345	55,154	61,582	68,607	87,314	97,263	120,622	132,980	146,618	159,518	173,564	188,861	202,743	217,657	233,680
Total	432,230	484,192	644,254	718,082	798,616	1,031,820	1,147,291	1,438,831	1,583,491	1,742,788	1,902,982	2,150,766	2,336,434	2,504,604	2,684,962	2,878,399

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A7. CRESCIMENTO ELEVADO DA LIBERALIZAÇÃO: MAPUTO, BEIRA, NAMPULA

Liberalization High Growth	Historic			Projected												
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Maputo																
Passengers																
Domestic	380,922	438,518	501,666	573,903	654,732	746,452	851,250	958,508	1,079,280	1,215,269	1,346,518	1,491,942	1,653,071	1,801,848	1,964,014	2,140,775
Regional	383,381	441,349	504,904	577,608	658,958	751,271	856,745	964,695	1,086,247	1,223,114	1,355,210	1,501,573	1,663,743	1,813,479	1,976,693	2,154,595
International	72,465	83,422	95,435	109,177	124,553	142,002	161,938	182,342	205,318	231,188	256,156	283,821	314,473	342,776	373,626	407,252
Transfer/Transit/Other	7,358	8,471	9,690	11,086	12,647	14,419	16,443	18,515	20,848	23,474	26,010	28,819	31,931	34,805	37,937	41,352
Total	844,126	971,760	1,111,695	1,271,774	1,450,890	1,654,144	1,886,376	2,124,060	2,391,691	2,693,045	2,983,893	3,306,154	3,663,219	3,992,908	4,352,270	4,743,974
Operations																
Domestic	9,535	10,868	12,309	13,942	15,749	17,777	20,072	22,377	24,948	27,813	30,511	33,472	36,720	39,628	42,767	46,155
Regional	9,038	10,302	11,669	13,217	14,929	16,852	19,028	21,213	23,650	26,366	28,924	31,730	34,809	37,566	40,542	43,753
International	345	393	445	504	570	643	726	810	903	1,006	1,104	1,211	1,329	1,434	1,547	1,670
Total	18,918	21,563	24,424	27,664	31,248	35,272	39,826	44,400	49,500	55,185	60,539	66,414	72,858	78,629	84,857	91,578
Beira																
Passengers																
Domestic	106,320	122,396	140,021	160,183	182,744	208,344	237,594	267,531	301,240	339,196	375,830	416,419	461,392	502,918	548,180	597,517
Regional	34,893	40,169	45,953	52,570	59,974	68,376	77,976	87,801	98,864	111,320	123,343	136,664	151,424	165,052	179,907	196,098
International	7	8	9	11	12	14	16	18	20	22	25	27	30	33	36	39
Transfer/Transit/Other	24,308	27,983	32,013	36,623	41,781	47,634	54,321	61,166	68,873	77,551	85,926	95,206	105,488	114,982	125,331	136,611
Total	165,528	190,556	217,997	249,387	284,511	324,368	369,907	416,515	468,996	528,090	585,123	648,317	718,335	782,985	853,454	930,265
Operations																
Domestic	4,610	5,254	5,951	6,741	7,614	8,595	9,704	10,819	12,062	13,447	14,752	16,183	17,753	19,159	20,677	22,315
Regional	1,916	2,184	2,474	2,802	3,165	3,573	4,034	4,498	5,014	5,590	6,133	6,728	7,380	7,965	8,596	9,277
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6,526	7,439	8,425	9,543	10,779	12,168	13,739	15,317	17,076	19,037	20,884	22,911	25,134	27,124	29,273	31,591
Nampula																
Passengers																
Domestic	115,627	133,110	152,278	174,206	198,741	226,582	258,393	290,950	327,610	368,889	408,729	452,872	501,782	546,942	596,167	649,822
Regional	29,019	33,407	38,217	43,720	49,878	56,865	64,649	73,020	82,221	92,580	102,579	113,658	125,933	137,266	149,620	163,086
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfer/Transit/Other	30,107	34,659	39,650	45,360	51,748	58,997	67,280	75,758	85,303	96,051	106,425	117,919	130,654	142,413	155,230	169,201
Total	174,753	201,176	230,146	263,286	300,367	342,445	390,522	439,728	495,134	557,521	617,733	684,448	758,368	826,621	901,017	982,109
Operations																
Domestic	3,901	4,447	5,036	5,705	6,444	7,274	8,213	9,156	10,207	11,380	12,484	13,695	15,024	16,214	17,499	18,885
Regional	952	1,085	1,228	1,391	1,572	1,774	2,003	2,233	2,490	2,776	3,045	3,340	3,664	3,955	4,268	4,606
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4,853	5,531	6,265	7,096	8,015	9,048	10,216	11,389	12,697	14,155	15,529	17,036	18,689	20,169	21,767	23,491

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A8. CRESCIMENTO ELEVADO DA LIBERALIZAÇÃO: TETE, PEMBA/NACALA, AEROPORTOS MAIS PEQUENOS

Liberalization High Growth	Historic							Projected								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Tete																
Passengers																
Domestic	84,633	97,430	111,460	127,509	145,468	165,846	189,130	212,961	239,794	270,008	299,168	331,479	367,278	400,333	436,363	475,636
Regional	30,931	35,608	40,735	46,601	53,164	60,612	69,122	77,831	87,638	98,680	109,338	121,146	134,230	146,311	159,479	173,832
International	17	20	22	26	29	33	38	43	48	54	60	67	74	80	88	96
Transfer/Transit/Other	13,622	15,682	17,940	20,523	23,414	26,694	30,441	34,277	38,596	43,459	48,152	53,353	59,115	64,435	70,234	76,555
Total	129,203	148,739	170,157	194,659	222,075	253,185	288,731	325,111	366,075	412,201	456,719	506,044	560,697	611,160	666,164	726,119
Operations																
Domestic	3,067	3,496	3,959	4,485	5,065	5,718	6,456	7,198	8,024	8,946	9,814	10,766	11,811	12,746	13,756	14,845
Regional	1,431	1,631	1,847	2,092	2,363	2,668	3,012	3,358	3,744	4,174	4,579	5,023	5,510	5,947	6,418	6,926
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4,498	5,126	5,807	6,577	7,429	8,386	9,468	10,556	11,768	13,120	14,393	15,789	17,321	18,693	20,174	21,772
Pemba																
Passengers																
Domestic	77,093	90,045	104,452	121,164	140,125	161,936	187,197	213,404	243,281	277,340	310,621	347,896	389,643	428,607	471,468	518,615
Regional	27,189	31,757	36,838	42,732	49,419	57,111	66,020	75,263	85,800	97,812	109,549	122,695	137,419	151,160	166,276	182,904
International	111	130	150	174	202	233	270	307	350	399	447	501	561	617	679	747
Transfer/Transit/Other	16,954	19,802	22,971	26,646	30,816	35,612	41,168	46,931	53,501	60,992	68,311	76,508	85,689	94,258	103,683	114,052
Total	121,347	141,734	164,411	190,716	220,561	254,892	294,654	335,906	382,932	436,543	488,928	547,600	613,312	674,643	742,107	816,318
Operations																
Domestic	6,598	7,631	8,764	10,065	11,525	13,187	15,094	17,036	19,229	21,704	24,068	26,689	29,596	32,234	35,106	38,234
Regional	1,154	1,335	1,533	1,761	2,016	2,307	2,640	2,980	3,364	3,797	4,210	4,669	5,177	5,638	6,141	6,688
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	7,753	8,965	10,297	11,826	13,541	15,494	17,734	20,017	22,593	25,501	28,278	31,358	34,773	37,872	41,247	44,922
Smaller Airports																
Passengers																
Domestic	152,621	175,698	200,998	229,941	262,326	299,075	341,064	384,038	432,426	486,912	539,499	597,764	662,323	721,932	786,906	857,728
Regional	54,931	63,237	72,343	82,760	94,416	107,642	122,755	138,222	155,638	175,248	194,175	215,146	238,382	259,836	283,221	308,711
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfer/Transit/Other	33,439	38,495	44,038	50,380	57,475	65,527	74,726	84,142	94,744	106,682	118,203	130,969	145,114	158,174	172,410	187,927
Total	240,991	277,429	317,380	363,081	414,217	472,244	538,545	606,402	682,808	768,842	851,877	943,880	1,045,819	1,139,942	1,242,537	1,354,365
Operations																
Domestic	12,913	14,718	16,671	18,883	21,329	24,076	27,184	30,307	33,787	37,668	41,323	45,332	49,731	53,670	57,921	62,509
Regional	3,540	4,035	4,570	5,177	5,847	6,601	7,453	8,309	9,263	10,327	11,329	12,428	13,634	14,714	15,879	17,137
International	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	16,453	18,753	21,241	24,059	27,176	30,677	34,637	38,615	43,050	47,995	52,651	57,760	63,365	68,384	73,800	79,646

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A9. CRESCIMENTO ELEVADO DA LIBERALIZAÇÃO: SISTEMA TOTAL

Liberalization High Growth	Historic		Projected													
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Total System																
Passengers																
Domestic	917,216	1,057,196	1,210,875	1,386,907	1,584,135	1,808,235	2,064,628	2,327,392	2,623,631	2,957,614	3,280,364	3,638,371	4,035,490	4,402,581	4,803,099	5,240,092
Regional	560,344	645,526	738,991	845,992	965,810	1,101,878	1,257,467	1,416,832	1,596,406	1,798,755	1,994,194	2,210,882	2,451,129	2,673,105	2,915,196	3,179,226
International	72,600	83,579	95,617	109,388	124,796	142,282	162,261	182,710	205,736	231,664	256,688	284,416	315,139	343,507	374,428	408,134
Transfer/Transit/Other	125,788	145,092	166,303	190,617	217,880	248,883	284,380	320,788	361,865	408,209	453,027	502,774	557,991	609,067	664,826	725,697
Total	1,675,948	1,931,393	2,211,785	2,532,903	2,892,621	3,301,278	3,768,736	4,247,722	4,787,637	5,396,241	5,984,273	6,636,442	7,359,749	8,028,259	8,757,549	9,553,150
Operations																
Domestic	40,624	46,413	52,691	59,821	67,726	76,627	86,724	96,893	108,258	120,958	132,952	146,138	160,635	173,652	187,725	202,942
Regional	18,032	20,572	23,322	26,441	29,893	33,774	38,170	42,591	47,524	53,029	58,219	63,918	70,175	75,785	81,844	88,387
International	345	393	445	504	570	643	726	810	903	1,006	1,104	1,211	1,329	1,434	1,547	1,670
Total	59,000	67,378	76,459	86,766	98,189	111,045	125,620	140,294	156,684	174,993	192,275	211,267	232,139	250,871	271,117	293,000
Business																
Total System																
Passengers																
Domestic	642,051	740,037	787,069	901,490	1,029,688	1,084,941	1,238,777	1,280,065	1,442,997	1,626,688	1,804,200	2,001,104	2,219,520	2,421,419	2,641,704	2,882,051
Regional	448,275	516,421	554,243	634,494	724,357	771,315	880,227	920,941	1,037,664	1,169,191	1,296,226	1,326,529	1,470,677	1,603,863	1,749,118	1,907,536
International	65,340	75,221	81,274	92,979	106,077	113,826	129,809	137,033	154,302	173,748	179,682	199,091	220,597	240,455	262,100	285,694
Transfer/Transit/Other	88,052	101,565	108,097	123,901	141,622	149,330	170,628	176,434	199,026	224,515	249,165	276,525	306,895	334,987	365,654	399,133
Total	1,243,718	1,433,244	1,530,683	1,752,864	2,001,744	2,119,411	2,419,441	2,514,472	2,833,988	3,194,141	3,529,273	3,803,250	4,217,689	4,600,724	5,018,576	5,474,414
Non-Business																
Total System																
Passengers																
Domestic	275,165	317,159	423,806	485,417	554,447	723,294	825,851	1,047,326	1,180,634	1,330,926	1,476,164	1,637,267	1,815,971	1,981,161	2,161,394	2,358,042
Regional	112,069	129,105	184,748	211,498	241,452	330,563	377,240	495,891	558,742	629,564	697,968	884,353	980,452	1,069,242	1,166,078	1,271,691
International	7,260	8,358	14,343	16,408	18,719	28,456	32,452	45,678	51,434	57,916	77,006	85,325	94,542	103,052	112,329	122,440
Transfer/Transit/Other	37,736	43,528	58,206	66,716	76,258	99,553	113,752	144,355	162,839	183,694	203,862	226,248	251,096	274,080	299,172	326,564
Total	432,230	498,150	681,102	780,039	890,877	1,181,867	1,349,295	1,733,250	1,953,649	2,202,100	2,455,000	2,833,192	3,142,060	3,427,535	3,738,973	4,078,736

Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A10. AMOSTRA DOS RESULTADOS DAS ANÁLISES ECONOMETRÍCAS DA NATHAN: REGRESSÃO DOS DADOS DE TRÁFEGO DE 12 ANOS (TODOS OS AEROPORTOS) CONTRA PIB DE 12 ANOS (LOGARITMOS NATURAIS).

All Airports								
PAX VS GDP								
SUMMARY OUTPUT								
<i>Regression Statistics</i>								
Multiple R	0.931350112							
R Square	0.867413031							
Adjusted R Square	0.854154334							
Standard Error	0.104185014							
Observations	12							
<i>ANOVA</i>								
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>			
Regression	1	0.71012632	0.7101263	65.4221932	1.0693E-05			
Residual	10	0.10854517	0.0108545					
Total	11	0.81867149						
	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95.0%</i>	<i>Upper 95.0%</i>
Intercept	9.412515843	0.56921492	16.535961	1.3655E-08	8.144225959	10.6808057	8.14422596	10.680806
X Variable 1	0.976093256	0.12067818	8.0883987	1.0693E-05	0.707205508	1.244981	0.70720551	1.244981

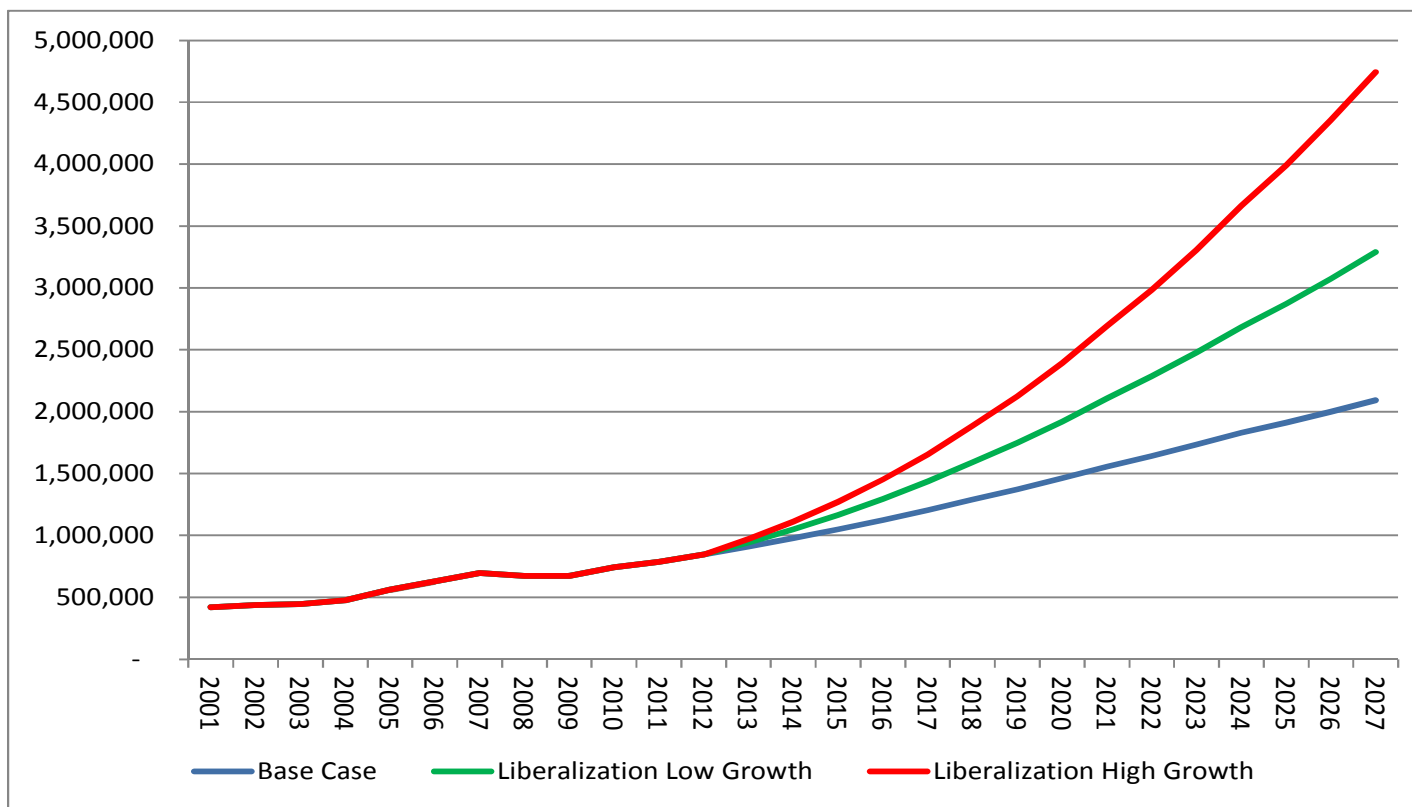
Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A11. AMOSTRA DOS RESULTADOS DAS ANÁLISES ECONOMETRICAS DA NATHAN: REGRESSÃO DOS DADOS DE TRÁFEGO DE 12 ANOS (MPM) CONTRA PIB DE 12 ANOS (LOGARITMOS NATURAIS).

Maputo									
PAX VS GDP									
SUMMARY OUTPUT									
<i>Regression Statistics</i>									
Multiple R	0.979860587								
R Square	0.960126771								
Adjusted R Square	0.956139448								
Standard Error	0.051162887								
Observations	12								
<i>ANOVA</i>									
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>				
Regression	1	0.63031445	0.6303144	240.794837	2.52262E-08				
Residual	10	0.02617641	0.0026176						
Total	11	0.65649086							
	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95.0%</i>	<i>Upper 95.0%</i>	
Intercept	8.971420969	0.27952848	32.094837	2.0301E-11	8.348592697	9.59424924	8.3485927	9.5942492	
X Variable 1	0.919606724	0.05926231	15.517565	2.5226E-08	0.787562076	1.05165137	0.78756208	1.0516514	

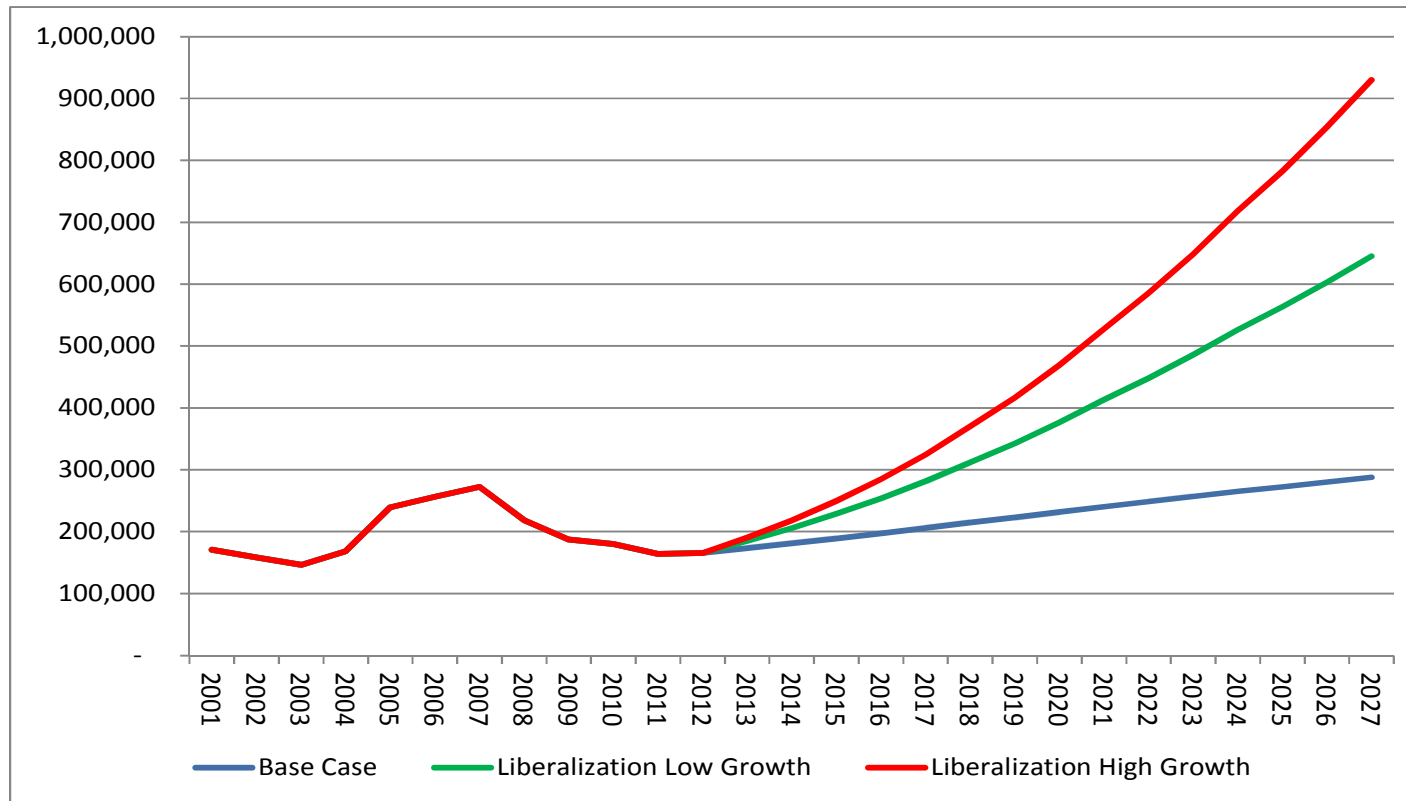
Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A12. RESUMO DA PREVISÃO DE TRÁFEGO MAPUTO



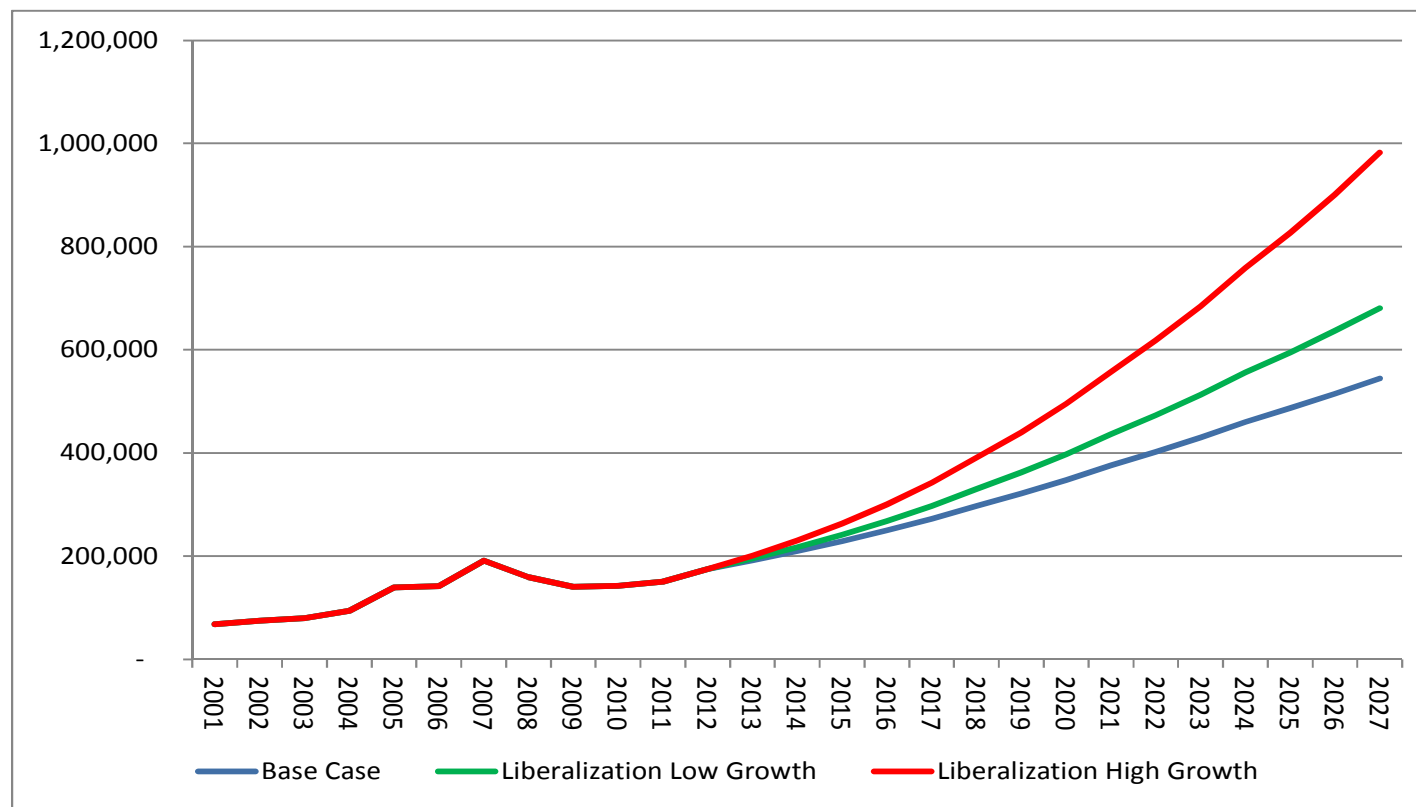
Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A13. RESUMO DA PREVISÃO DE TRÁFEGO BEIRA



Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A14. RESUMO DA PREVISÃO DE TRÁFEGO NAMPULA



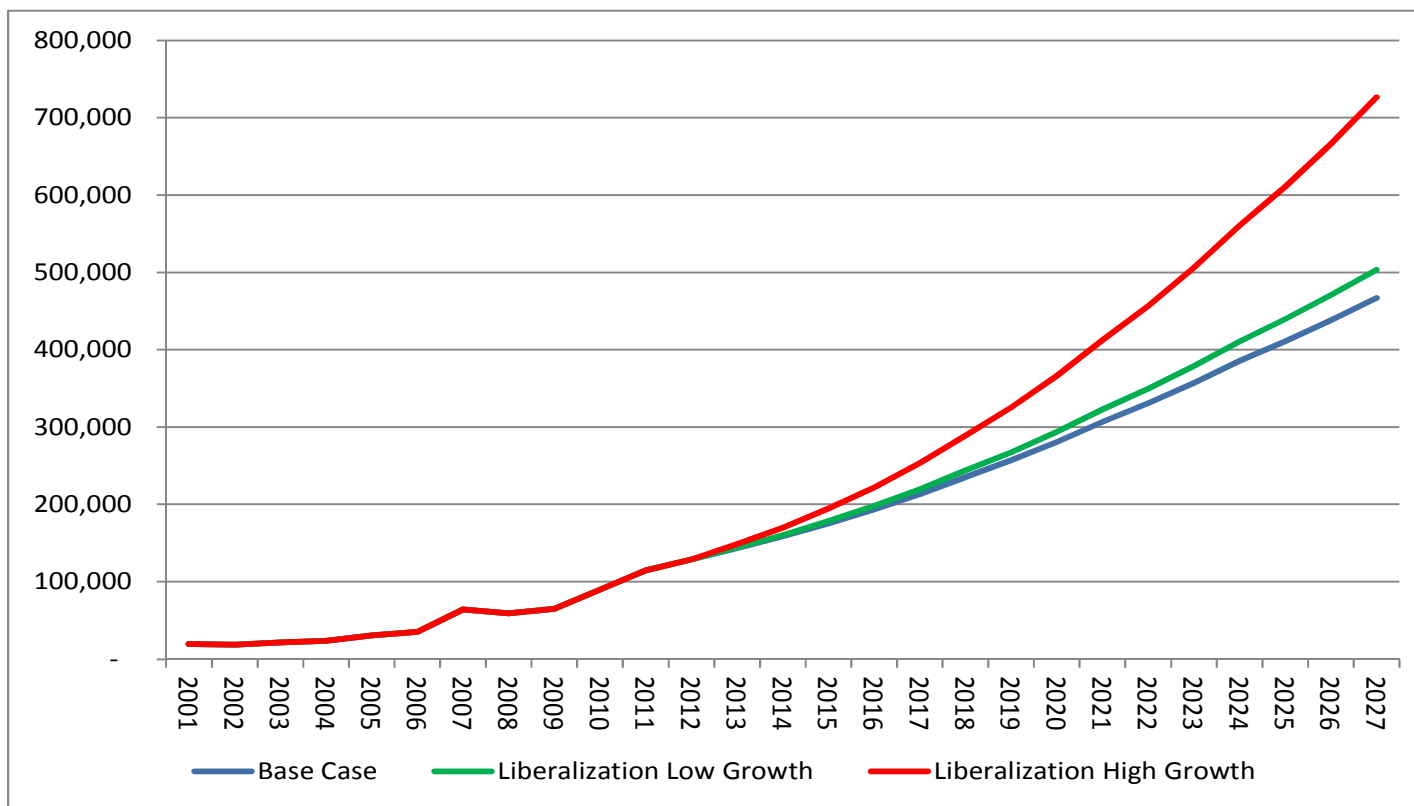
Fonte:

Estimativas

da

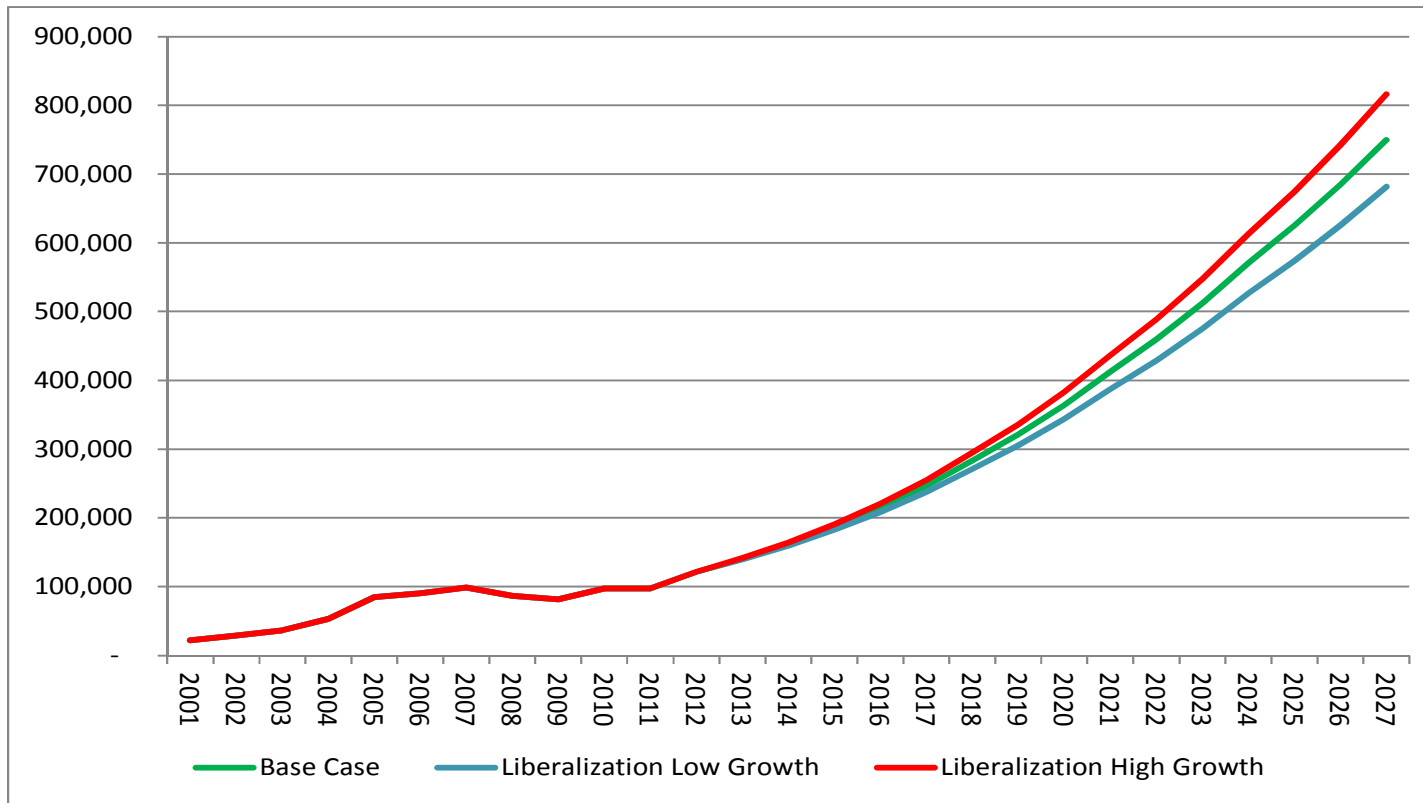
Nathan

EXPOSIÇÃO A15. RESUMO DA PREVISÃO DE TRÁFEGO TETE



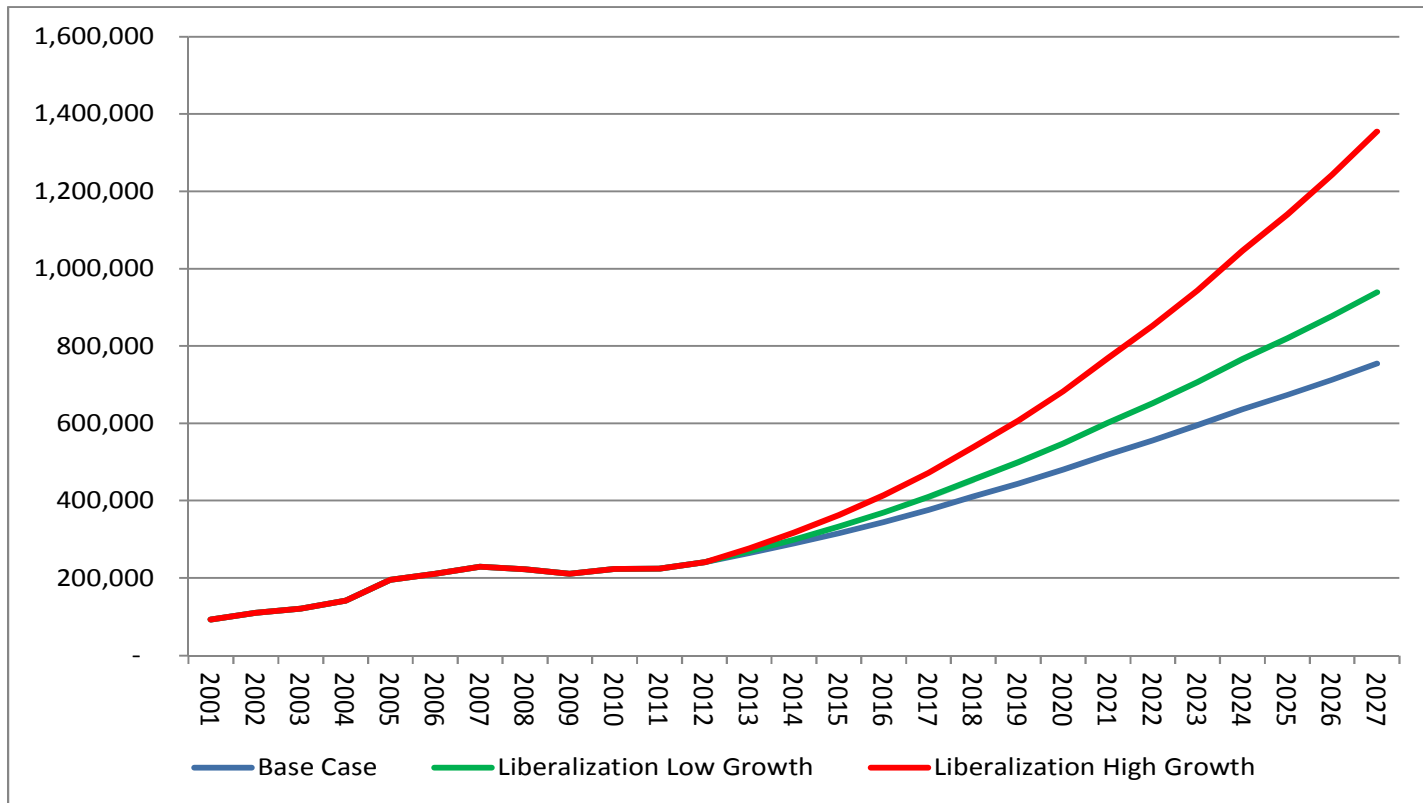
Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A16. RESUMO DA PREVISÃO DE TRÁFEGO PEMBA/NACALA



Fonte: Estimativas da Nathan

EXPOSIÇÃO A17. RESUMO DA PREVISÃO DE TRÁFEGO AEROPORTOS MAIS PEQUENOS



Fonte: Estimativas da Nathan

APÊNDICE B. CENARIOS DO IMPACTO ECONÓMICO

EXPOSIÇÃO B1. RESUMO DO IMPACTO ECONÓMICO: CASO DE BASE.

Concept (All figures MZN bn 2012 Constant Prices, except when other units are specified)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2022	2027	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)
International Arrivals by Air (Number of Visitors and Tourists)	316,472	342,894	370,284	399,997	431,540	465,550	657,487	866,528	9,133,486		6.9%
Visitors Exports (a)	1.5	3.2	3.4	3.7	4.0	4.3	6.1	8.0	83.4	40.7	12.0%
Domestic Expenditure (b)	2.1	4.5	4.9	5.3	5.7	6.2	8.7	11.5	118.7	58.0	12.0%
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	3.6	7.7	8.3	9.0	9.7	10.5	14.8	19.5	202.1	98.7	12.0%
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	1.4	3.1	3.4	3.6	3.9	4.2	6.0	7.9	81.4	39.8	12.0%
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	2.1	4.6	5.0	5.4	5.8	6.3	8.8	11.6	120.7	59.0	12.0%
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	1.3	2.7	3.0	3.2	3.4	3.7	5.2	6.9	71.6	35.0	12.0%
Capital Investment (g)	0.7	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.5	1.7	21.4	11.0	6.0%
Government Collective Spending (h)	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.5	6.4	3.3	6.0%
Imported Goods from Indirect Spending (i)	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	4.3	2.2	6.0%
Induced (j)	1.0	2.1	2.2	2.4	2.6	2.8	4.0	5.2	53.9	26.4	12.0%
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h-i+j)	5.1	11.1	11.9	12.9	13.9	15.0	21.2	25.6	269.8	138.0	11.4%
Visitors Exports (USD/Visitor)	160.2	320.3	320.3	320.3	320.3	320.3	320.3	320.3			
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	231.8	463.5	463.5	463.5	463.5	463.5	463.5	463.5			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	555.9	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,111.7	1,018.8			
Mozambique GDP bn MZN	164.0	177.7	192.0	207.3	223.5	240.9	337.3	438.7			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (%)	3.1%	6.2%	6.2%	6.2%	6.2%	6.2%	6.3%	5.8%			
Sector Employment Direct Contribution (Number of jobs)	40,000	43,340	46,802	50,557	54,544	58,843	83,102	109,523			6.9%
Employment Direct Contribution (Visitors per Employee)	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9			
Additional Visitors and Tourists (Number of Visitors)		26,422	27,391	29,713	31,542	34,010	38,544	43,653	550,056		
Average Stay in Nights (Number of nights)		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0			
Additional number of room nights		79,265	82,172	89,139	94,627	102,031	115,632	130,958	1,650,168		
Persons per room		1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5			
New room nights (number)		52,843	54,781	59,426	63,085	68,021	77,088	87,305	1,100,112		
Room Occupation (%)		85%	80%	80%	75%	75%	75%	75%			
Number of new room nights		62,169	68,477	74,283	84,113	90,694	102,784	116,407	1,449,010		
Days in year		365	365	365	365	365	365	365			
Number of new rooms (5 & 4 Stars)		170	188	204	230	248	282	319	3,970		
Average investment per room (USD)		100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000			
Total Hotel Investment (million USD)		17.0	18.8	20.4	23.0	24.8	28	32	397.0		
Other Related Investment (Multiplier of Total Hotel Investment)		1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8			
Total Investment (million USD)		30.7	33.8	36.6	41.5	44.7	51	57	715	386	
Total Investment (MZN)		889,095	979,312	1,062,345	1,202,934	1,297,054	1,469,957	1,664,783	20,722,822	11,183,188	

EXPOSIÇÃO B2. RESUMO DO IMPACTO ECONÓMICO: BAIXO CRESCIMENTO DA LIBERALIZAÇÃO

Concept (All figures MZN bn 2012 Constant Prices, except when other units are specified)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2022	2027	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)
International Arrivals by Air (Number of Visitors and Tourists)	316,472	354,148	394,316	439,054	487,792	541,671	867,822	1,256,480	11,679,889		9.6%
Visitors Exports (a)	1.5	4.1	4.6	5.3	6.1	7.0	12.1	17.5	155.8	72.1	18.0%
Domestic Expenditure (b)	2.1	5.9	6.5	7.5	8.7	10.0	17.2	24.9	221.8	102.6	18.0%
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	3.6	10.0	11.1	12.9	14.8	17.1	29.3	42.4	377.6	174.6	18.0%
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	1.4	4.0	4.5	5.2	6.0	6.9	11.8	17.1	152.1	70.4	18.0%
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	2.1	6.0	6.6	7.7	8.9	10.2	17.5	25.3	225.4	104.3	18.0%
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	1.3	3.5	3.9	4.6	5.3	6.1	10.4	15.0	133.8	61.9	18.0%
Capital Investment (g)	0.7	1.3	1.4	1.6	1.9	2.1	2.6	3.2	36.2	17.9	10.7%
Government Collective Spending (h)	0.2	0.4	0.4	0.5	0.6	0.6	0.8	1.0	10.9	5.4	10.7%
Imported Goods from Indirect Spending (i)	0.1	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.5	0.6	7.2	3.6	10.7%
Induced (j)	1.0	2.7	3.0	3.4	4.0	4.6	7.8	11.3	100.8	46.6	18.0%
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h-i+j)	5.1	14.3	15.9	18.4	21.2	24.4	42.0	55.2	499.8	242.2	17.2%
Visitors Exports (USD/Visitor)	160.2	400.4	400.4	416.4	432.4	448.5	480.5	480.5			
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	231.8	579.4	579.4	602.6	625.8	649.0	695.3	695.3			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	555.9	1,389.7	1,389.7	1,445.3	1,500.8	1,556.4	1,667.6	1,515.0			
Mozambique GDP bn MZN	164.0	177.7	192.0	207.3	223.5	240.9	337.3	438.7			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (%)	3.1%	8.0%	8.3%	8.9%	9.5%	10.1%	12.4%	12.6%			
Sector Employment Direct Contribution (Number of jobs)	40,000	44,762	49,839	55,494	61,654	68,464	109,687	158,811			9.6%
Employment Direct Contribution (Visitors per Employee)	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9			
Additional Visitors and Tourists (Number of Visitors)		37,676	40,168	44,737	48,738	53,879	68,212	83,515	940,008		
Average Stay in Nights (Number of nights)		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0			
Additional number of room nights		113,029	120,504	134,212	146,215	161,637	204,637	250,545	2,820,025		
Persons per room		1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5			
New room nights (number)		75,353	80,336	89,475	97,477	107,758	136,425	167,030	1,880,017		
Room Occupation (%)		85%	80%	80%	75%	75%	75%	75%			
Number of new room nights		88,650	100,420	111,843	129,969	143,678	181,900	222,707	2,480,718		
Days in year		365	365	365	365	365	365	365			
Number of new rooms (5 & 4 Stars)		243	275	306	356	394	498	610	6,796		
Average investment per room (USD)		100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000			
Total Hotel Investment (million USD)		24.3	27.5	30.6	35.6	39.4	50	61	679.6		
Other Related Investment (Multiplier of Total Hotel Investment)		1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8			
Total Investment (million USD)		43.7	49.5	55.2	64.1	70.9	90	110	1,223	642	
Total Investment (MZN)		1,267,816	1,436,140	1,599,515	1,858,738	2,054,788	2,601,415	3,185,016	35,477,669	18,618,071	

EXPOSIÇÃO B3. RESUMO DO IMPACTO ECONÓMICO: CRESCIMENTO ELEVADO DA LIBERALIZAÇÃO

Concept (All figures MZN bn 2012 Constant Prices, except when other units are specified)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2022	2027	SUM (2013-2027)	NPV (2013-2027)	CAGR (2013-2027)
International Arrivals by Air (Number of Visitors and Tourists)	316,472	364,553	417,304	477,690	545,303	622,080	1,125,441	1,793,680	14,872,338		12.3%
Visitors Exports (a)	1.5	4.2	4.8	5.8	6.8	8.1	15.7	25.0	199.9	89.7	20.8%
Domestic Expenditure (b)	2.1	6.0	6.9	8.2	9.7	11.5	22.3	35.6	284.6	127.6	20.8%
Internal Tourism Consumption (c = a+b)	3.6	10.3	11.7	14.0	16.6	19.6	38.0	60.6	484.5	217.3	20.8%
Purchases by Tourism Provides, including imported goods (d)	1.4	4.1	4.7	5.6	6.7	7.9	15.3	24.4	195.2	87.5	20.8%
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (e=c-d)	2.1	6.1	7.0	8.3	9.9	11.7	22.7	36.2	289.3	129.7	20.8%
Other Final Impacts Domestic supply chain (f)	1.3	3.6	4.2	5.0	5.9	6.9	13.5	21.5	171.7	77.0	20.8%
Capital Investment (g)	0.7	1.6	1.9	2.2	2.6	2.9	4.2	5.7	56.5	26.9	15.1%
Government Collective Spending (h)	0.2	0.5	0.6	0.6	0.8	0.9	1.3	1.7	17.0	8.1	15.1%
Imported Goods from Indirect Spending (i)	0.1	0.3	0.4	0.4	0.5	0.6	0.8	1.1	11.3	5.4	15.1%
Induced (j)	1.0	2.7	3.1	3.7	4.4	5.2	10.1	16.2	129.4	58.0	20.8%
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (k=e+f+g+h-i+j)	5.1	14.7	16.8	20.0	23.7	28.1	54.4	80.1	652.6	302.2	20.1%
Visitors Exports (USD/Visitor)	160.2	400.4	400.4	416.4	432.4	448.5	480.5	480.5			
Direct Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	231.8	579.4	579.4	602.6	625.8	649.0	695.3	695.3			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (USD/Visitor)	555.9	1,389.7	1,389.7	1,445.3	1,500.8	1,556.4	1,667.6	1,538.9			
Mozambique GDP bn MZN	164.0	177.7	192.0	207.3	223.5	240.9	337.3	438.7			
Total Contribution of Travel & Tourism to GDP (%)	3.1%	8.3%	8.8%	9.7%	10.6%	11.7%	16.1%	18.2%			
Sector Employment Direct Contribution (Number of jobs)	40,000	46,077	52,744	60,377	68,923	78,627	142,248	226,709			12.3%
Employment Direct Contribution (Visitors per Employee)	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9			
Additional Visitors and Tourists (Number of Visitors)		48,081	52,751	60,386	67,613	76,777	110,232	148,868	1,477,208		
Average Stay in Nights (Number of nights)		3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0			
Additional number of room nights		144,242	158,254	181,158	202,840	230,331	330,696	446,604	4,431,624		
Persons per room		1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5			
New room nights (number)		96,161	105,502	120,772	135,227	153,554	220,464	297,736	2,954,416		
Room Occupation (%)		85%	80%	80%	75%	75%	75%	75%			
Number of new room nights		113,131	131,878	150,965	180,302	204,739	293,952	396,981	3,905,281		
Days in year		365	365	365	365	365	365	365			
Number of new rooms (5 & 4 Stars)		310	361	414	494	561	805	1,088	10,699		
Average investment per room (USD)		100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000			
Total Hotel Investment (million USD)		31.0	36.1	41.4	49.4	56.1	81	109	1,069.9		
Other Related Investment (Multiplier of Total Hotel Investment)		1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8			
Total Investment (million USD)		55.8	65.0	74.4	88.9	101.0	145	196	1,926	980	
Total Investment (MZN)		1,617,923	1,886,038	2,159,003	2,578,572	2,928,042	4,203,911	5,677,372	55,850,871	28,407,540	

APÊNDICE C. LIBERDADES DO AR

Primeira Liberdade: O direito de uma transportadora aérea de voar sobre outro país, sem aterrar.

Segunda Liberdade: O direito de fazer uma aterragem por razões técnicas noutro país pouso, sem tomar/ larhar tráfego comercial.

Terça Liberdade: O direito de transportar tráfego comercial a partir do próprio país A para o país B do parceiro de tratado.

Quarta Liberdade: O direito de transportar tráfego comercial a partir do país B para o próprio país A.

Quinta Liberdade: O direito de uma companhia aérea do país A, de transportar tráfego comercial entre o país e outros países, tal como C ou D

Sexta Liberdade: O uso, por uma companhia aérea de país A, de dois conjuntos de 3º e 4º direitos para transportar tráfego entre dois outros países, mas usando a sua base de A como um ponto de trânsito.