



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

UNIR CAMINHOS, CONECTAR **NEGÓCIOS** E PESSOAS, IMPULSIONAR O PROGRESSO DE MOÇAMBIQUE.

Trabalhamos para um sistema de transportes e logística eficiente, seguro e integrado, que conecta Moçambique ao mundo.



AERONAVES

conectar moçambique
ao mundo



NAVIOS

Impulsionar o Comércio
e a Economia Azul



COMBOIO

Transportar pessoas
e Mercadorias



AUTOCARROS

Mobilidade para todos,
em todo o País



CAMIÕES DE CARGA

Movimentar Bens,
Construir o Futuro

61ª edição |  **FACIM 2026**

1965 - 2026



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

Bem-vindo ao Pavilhão do Ministério dos Transportes e Logística!

O Ministério dos Transportes e Logística (MTL) dá as boas-vindas a todos os visitantes que participam na 61ª edição da Feira Internacional de Maputo (FACIM), que decorre de 31 de agosto a 6 de setembro de 2026, no Centro Internacional de Exposições de Ricatla.

No pavilhão do MTL, encontrarão uma mostra abrangente das principais iniciativas e projectos que estão a transformar o sector dos Transportes e Logística em Moçambique, principalmente por se tratar de uma área estruturante e crucial para o desenvolvimento nacional.

Este espaço reúne instituições tuteladas, empresas do sector e parceiros estratégicos, o que oferece uma visão integrada do papel que o sector desempenha no desenvolvimento económico e social do país.

Entre os destaques da exposição, os visitantes poderão conhecer com profundidade:

Projectos do sector Rodoviária, onde destacamos o Mais Estradas que vai culminar com a maior construção de estradas desde a Independência Nacional. Ao mesmo tempo, trazemos investimentos realizados para a modernização das linhas e na ligação regional, reforçando a integração económica, através da ferrovia.

Temos ainda, iniciativas que tornam os portos nacionais mais competitivos e conectados às cadeias globais de logística e na aviação civil mostramos os esforços do Governo com vista a melhorar a conectividade aérea e garantir padrões internacionais de segurança.

Por fim, contamos com a presença de parceiros privados, um exemplo de cooperação que fortalece o sector.

Ao visitar o pavilhão do MTL, cada participante poderá compreender de forma clara como o sector dos Transportes e Logística contribui para o crescimento económico, a integração regional e a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.





República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

SECTOR RODOVIÁRIO

61ª edição |  **FACIM 2026**

Colaboradores:





RODOVIÁRIA Pg. 04 À 28

ANE Administração Nacional De Estradas, Ip

Mota Engil

Construções **JJR & Filhos** Moçambique, S.a

CHICO China Henan International Cooperation Group Co., Ltd. (Chico)

REVIMO Rede Viária De Moçambique S.a

TRAC (Trans African Concessions)

INATRO Instituto Nacional Dos Transportes Rodoviários

(**AMT**) Agência Metropolitana De Transportes De Maputo / **FTC** - Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicação

(**Citylink**) Transporte Ideal, Lda



FERRO PORTUÁRIA Pg. 30 À 59

CFM - Caminhos de Ferro de Moçambique

PORTO DE MAPUTO

CORNELDER de Moçambique S.a

NACALA LOGISTICS

CFM LOGISTIC

ITRANSMAR, IP - Instituto de Transporte Marítimo

EMODRAGA, E.P. Empresa Moçambicana de Dragagens

CIVITAS Partners Group

IFEPOM, I.P



LOGÍSTICA Pg. 61 À 77

CPMZ – Companhia do Pipeline Moçambique-Zimbabwe

GTSA - Gestão de Terminais, S.A

(**C-BRTA**) Cross-Border Road Transport

(**PCCAA/SATCP**) Projecto de Comércio e Conectividade da África Austral



AÉREA Pg. 79 À 97

Air Mozambique

ACA - Academia Nacional de Ciências Aeronáuticas

(**IACM**) Autoridade Reguladora da Aviação Civil de Moçambique

ADM - AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P

FICHA TÉCNICA



TÍTULO

Unir Caminhos, Conectar Negócios E Pessoas, Impulsionar Progresso De Moçambique.



PROPRIEDADE

Ministério dos Transportes e Logística



COORDENAÇÃO

Ministério dos Transportes e Logística



COLABORAÇÃO

Instituições e Empresas do Sector dos Transportes e Logística



FOTOGRAFIA

Arquivos das Instituições e Banco de Imagens



DESIGN GRÁFICO E PAGINAÇÃO

Edição Criativa Lada



IMPRESSÃO

600 Exemplares



DATA DE PUBLICAÇÃO

Agosto de 2026



DIREITOS RESERVADOS

Ministério dos Transportes e Logística

BOAS-VINDAS

É com grande satisfação que lhe damos as boas-vindas à revista do Pavilhão do Ministério dos Transportes e Logística na FACIM 2026.

Convidamo-lo a conhecer as nossas iniciativas, projectos e soluções que contribuem para um sistema de transportes e logística mais moderno, integrado e eficiente.

Boa leitura e uma excelente FACIM 2026!





MAIS ESTRADAS, MAIS OPORTUNIDADES

Carteira de Investimento Rodoviário de Moçambique

Contextualização

O Governo de Moçambique coloca a conectividade territorial, a integração económica e o desenvolvimento de infra-estruturas resilientes no centro da sua agenda de desenvolvimento.

Neste contexto, o sector de Estradas assume uma função estratégica na transformação económica do país, assegurando a ligação entre zonas de produção e mercados, entre centros urbanos e rurais, entre os principais portos e o hinterland regional, e entre Moçambique e os países da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC).

O horizonte **2025–2031** combina as prioridades estabelecidas no **Programa Quinquenal do Governo 2025–2029** com o **Programa Acelerado de Reabilitação e Construção de Estradas Nacionais-Mais Estradas-2031**, que estabelece um horizonte de intervenção até 2031.

O **Mais Estradas -2031** constitui uma das principais plataformas de aceleração do investimento rodoviário nacional, prevendo intervenções em mais de 3.000 km de estradas em todas as províncias, com um investimento indicativo na ordem dos **USD 2,6 mil milhões**.

O Programa procura não apenas aumentar a extensão e qualidade da rede asfaltada, mas também introduzir maior eficiência na construção e manutenção, incluindo modelos de contratação orientados para o desempenho, manutenção por níveis de serviço e soluções técnicas adaptadas às condições dos solos e à exposição do país aos eventos climáticos extremos.



A **FACIM 2026** constitui, assim, uma oportunidade para apresentar aos parceiros de cooperação, instituições financeiras internacionais, investidores privados e potenciais parceiros de desenvolvimento uma carteira de projectos com elevado impacto económico e social, distinguindo aqueles que já dispõem de financiamento dos que requerem mobilização adicional de recursos.

Visão estratégica do investimento rodoviário

A estratégia de investimento do sector para 2025–2031 está estruturada em torno de cinco grandes objectivos:

1. **Reforçar a conectividade Norte–Sul**, através da recuperação e modernização da estrada N1;
2. **Consolidar os corredores logísticos internacionais**, ligando os portos moçambicanos aos países do hinterland;
3. **Promover a integração territorial e económica**, através da melhoria das ligações entre províncias, distritos, centros urbanos e zonas de produção;
4. **Aumentar a resiliência da rede rodoviária**, particularmente perante cheias, ciclones e erosão;
5. **Criar condições para maior participação do sector privado e dos parceiros de desenvolvimento**, através de modelos de financiamento e contratação mais sustentáveis.

A abordagem do Governo procura, desta forma, passar de uma lógica de intervenções isoladas para uma abordagem baseada em **corredores económicos e cadeias logísticas**, onde a estrada é considerada parte integrante do sistema de desenvolvimento nacional e regional.





Projectos e corredores mais estruturantes

- **N1 — Espinha dorsal Norte–Sul de Moçambique**

A estrada N1 constitui a principal prioridade estratégica do Sector de Estradas. Com uma extensão de aproximadamente 2.630 km, a N1 liga as principais regiões económicas e populacionais do país, assegurando a continuidade territorial entre o Sul, Centro e Norte.

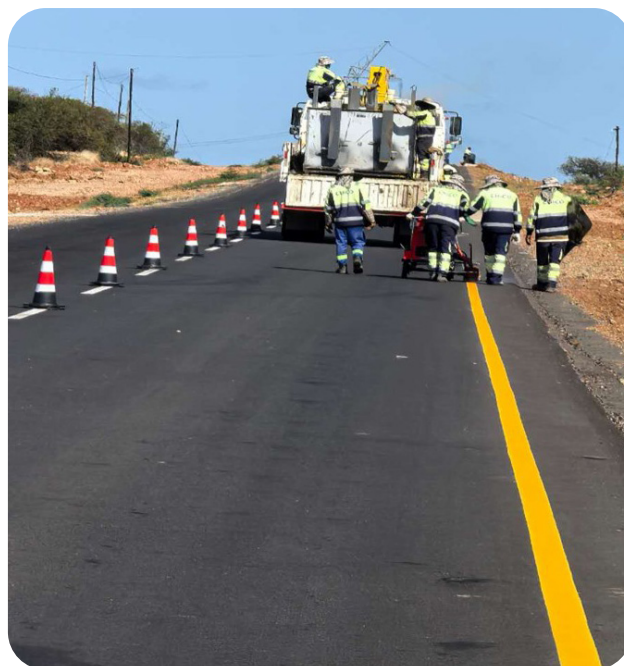
A degradação de vários troços da N1 tem impacto directo sobre os custos de transporte, circulação de pessoas, escoamento da produção e integração dos mercados nacionais.

Por essa razão, o Governo está a implementar uma estratégia progressiva de recuperação dos troços críticos, devendo a N1 permanecer como uma das principais prioridades de investimento até 2031.

Principais intervenções na N1

Entre os troços prioritários destacam-se:

- Gorongosa–Caia;
- Inchope–Gorongosa;
- Chimuara–Nicoadala;
- Metoro–Pemba;
- Pambara–Inchope;
- Marracuene–Xai-Xai;
- outros troços críticos ao longo do corredor Norte–Sul.



Financiamento assegurado

O Banco Mundial aprovou um financiamento de **USD 400 milhões** para o projecto *Mozambique Safer Roads for Socio-Economic Integration*, que inclui aproximadamente 508 km dos troços prioritários da estrada N1, nomeadamente:

- Gorongosa–Caia;
- Inchope–Gorongosa;
- Chimuara–Nicoadala;
- Metoro–Pemba.

Estes projectos constituem, portanto, uma das componentes com maior grau de maturidade financeira da carteira nacional.





Necessidade de mobilização

Apesar dos avanços registados, a recuperação integral da N1 exige recursos muito superiores aos actualmente disponíveis. O Governo estima que a recuperação de toda a N1 poderá requerer mais de **USD 3,2 mil milhões**.

Neste contexto, a mobilização de recursos adicionais para os troços ainda não financiados constitui uma prioridade de investimento para o período 2026–2031. Em particular, destacam-se:

- **Pambara–Inchope;**
- **Marracuene–Xai-Xai;**
- outros troços críticos a identificar e priorizar com base na condição da rede e no impacto económico.

Oportunidade para os parceiros

O Governo convida os parceiros de desenvolvimento e instituições financeiras a apoiar a criação de uma **solução financeira plurianual para a N1**, permitindo acelerar a recuperação da espinha dorsal rodoviária nacional e assegurar níveis de serviço adequados ao longo de todo o corredor.

Corredor de Nacala

O **Corredor de Nacala** é uma das principais infra-estruturas de integração económica de Moçambique com a África Austral. A sua importância resulta da ligação entre o **Porto de Nacala**, o Norte e Centro de Moçambique, o Malawi e a Zâmbia, permitindo melhorar o acesso do hinterland aos mercados internacionais.

Projecto prioritário: N13 Malema–Cuamba

A reabilitação da N13 entre **Malema e Cuamba** constitui uma intervenção crítica para completar a continuidade do corredor. O projecto contempla aproximadamente **35 km**, além da manutenção de cerca de 69 km anteriormente reabilitados.



Financiamento

O projecto dispõe de financiamento de aproximadamente **EUR 24,4 milhões**, mobilizado pela União Europeia através do Banco Africano de Desenvolvimento. As obras encontram-se em implementação.

Outras ligações estratégicas

A consolidação do corredor deverá considerar igualmente:

- N360: Cuamba–Metarica;
- N103: Lioma–Mutuali;
- N103/R657: Magige–Cuamba;
- R720: Cuamba–Mecanhelas;
- N104: Nametil–Angoche.

Nota: Alguns destes projectos ainda requerem financiamento adicional.





Oportunidade de investimento

A prioridade para os parceiros é apoiar a conclusão dos elos em falta e melhorar as ligações secundárias e alimentadoras do corredor, permitindo maximizar o impacto económico do investimento já realizado.

Corredor de Mtwara — Integração de Cabo Delgado com a Tanzânia

O desenvolvimento do **Corredor de Mtwara** constitui uma prioridade estratégica para a integração económica do Norte de Moçambique e para o reforço das ligações com a Tanzânia.

O eixo vai permitir melhorar a conectividade entre **Mueda, Negomano e a fronteira com a Tanzânia**, criando novas oportunidades para comércio, agricultura, turismo e desenvolvimento económico regional.

Principais projectos

Destacam-se:

- Negomano–Roma;
- Roma–Nambungale;
- Nambungale–Mueda;
- ligações complementares da estrada N380.

Financiamento assegurado

O Banco Africano de Desenvolvimento assegurou financiamento para componentes importantes do corredor, incluindo:

- **Negomano–Roma - aproximadamente 70 km;**
- **Roma -Nambungale - aproximadamente 35 km.**
- **Nambungale–Mueda - aproximadamente 65 km.**





As intervenções encontram-se em diferentes fases de implementação.

Oportunidades de investimento

A expansão e consolidação do corredor requerem financiamento adicional para os troços ainda não cobertos e para infra-estruturas complementares. O investimento neste corredor representa uma oportunidade de apoiar simultaneamente a integração regional, a recuperação económica de Cabo Delgado e o desenvolvimento de novas cadeias de valor.

Corredor de Maputo

O **Corredor de Maputo** desempenha uma função essencial na ligação de Moçambique à África do Sul e aos mercados da região da SADC. A sua importância está directamente relacionada com:

- **Porto de Maputo;**
- **Comércio internacional;**
- **Trânsito de mercadorias;**
- **Actividade industrial;**
- **Ligação à África do Sul e ao hinterland regional.**

A melhoria da capacidade e das condições das ligações rodoviárias do corredor constitui uma prioridade para assegurar a competitividade logística de Moçambique.

Projectos prioritários

Actualmente, encontram-se em curso as obras de reabilitação da ligação Ressano Garcia–Moamba, com cerca de 65 km, uma intervenção estratégica no Corredor de Maputo. O projecto reforça a ligação entre a fronteira de Ressano Garcia, o Porto de Maputo e os principais mercados da região, contribuindo para melhorar a circulação de pessoas e mercadorias e a competitividade logística do Sul de Moçambique.



Oportunidades

A prioridade é mobilizar financiamento e soluções de parceria que permitam assegurar a manutenção, reabilitação e expansão da capacidade do corredor, acompanhando o crescimento esperado do tráfego de passageiros e mercadorias.

Corredor da Beira e ligações ao hinterland

O **Corredor da Beira** constitui outro eixo fundamental para a posição de Moçambique como plataforma logística regional. A sua área de influência abrange, entre outros, os mercados e zonas produtivas de Manica, Tete, Zimbabwe, Malawi e Zâmbia.

Os projectos da **Estrada de Acesso ao Porto da Beira** e do **Terminal Logístico de Dondo** já são alguns dos investimentos estruturantes já viabilizados para a dinamização do corredor. Em Julho de 2026 foi celebrado o contrato de concessão do Terminal Logístico de Dondo, estimado em **USD 117 milhões**.



Projectos estruturantes

1. N7: Vanduzi–Changara

É uma das ligações rodoviárias fundamentais para a extensão do Corredor da Beira para **Manica e Tete**, permitindo a conexão com os mercados do interior e com os países do hinterland.

A N7 deve ser vista como parte de uma cadeia logística mais ampla: **Porto da Beira → Sofala → Manica → Tete → Zimbabwe/Malawi/Zâmbia**.



A melhoria deste eixo é importante para reduzir custos e tempos de transporte e aumentar a capacidade do corredor para movimentação de carga.

2. N8: Cuchamano–Changara

O troço **N8 Cuchamano–Changara**, com cerca de **40 km**, está incluído no programa de manutenção periódica de estradas nacionais 2028–2029. A importância deste projecto resulta sobretudo da sua função de ligação à zona de **Cuchamano e à fronteira com o Zimbabwe**, reforçando a ligação entre o Corredor da Beira e o hinterland.

3. N301: Matambo–Songo

A N301 tem aproximadamente **117 km** e liga **Matambo à Vila do Songo**, em Tete. O projecto tem uma importância económica particular porque serve directamente a **Hidroeléctrica de Cahora Bassa (HCB)** e actividades mineiras na região.

Em 2024, o Fundo de Estradas e a ANE, IP estabeleceram uma parceria com a **HCB** para financiar a reabilitação da N301, demonstrando um modelo interessante de **participação dos utilizadores económicos da infraestrutura no financiamento rodoviário**.

4. N280/N281: Tica–Buzi–Nova Sofala

Esta ligação tem uma função importante na estruturação económica da região de Sofala.

O programa sectorial 2025–2029 prevê concluir a asfaltagem da estrada cuja intervenção iniciou no anterior Quinquénio abrangendo uma extensão de 134 km.

A estrada melhora a ligação entre áreas produtivas, centros populacionais e a zona costeira, funcionando como uma importante estrada de alimentação do sistema logístico da Beira.





6. N282:Dondo–Matondo

O projecto tem aproximadamente 210 km de extensão está integrado no programa Sectorial de asfaltagem de estradas para o período 2025–2029 e a sua materialização vai facilitar a circulação de pessoas e bens entre Dondo, Muanza, Inhaminga e Matondo, aproximando as comunidades dos principais centros urbanos e económicos, promovendo a integração territorial da província de Sofala. Esta estrada é de extrema importância para a redução do tempo de viagem do tráfego proveniente da zona norte pela estrada N1 para os Município de Dondo e Beira, através de encurtamento da distância em cerca de 200km.

A estrada permitirá transportar com maior rapidez e menor custo produtos agrícolas, pecuários e florestais para os mercados de Dondo, Beira e outras regiões, contribuindo para a redução das perdas de produtos, sobretudo durante a época chuvosa.

7. Estrada de acesso ao Porto da Beira

A nova Estrada de Acesso ao Porto da Beira não é apenas uma obra rodoviária: é uma infra-estrutura logística estratégica, concebida para ligar directamente a rede rodoviária ao Porto da Beira, reduzir os estrangulamentos urbanos e aumentar a capacidade de Moçambique servir os mercados do hinterland regional.

8. Terminal Logístico de Dondo

O terminal deve funcionar como uma peça fundamental da cadeia logística:

Estradas → Terminal de Dondo → Ferrovia/Porto da Beira → Hinterland regional.

Oportunidade para parceiros

O Governo de Moçambique está a transformar o Corredor da Beira numa plataforma logística integrada, capaz de ligar o Porto da Beira às zonas produtivas nacionais e aos mercados do Zimbabwe, Malawi e Zâmbia.

A estratégia combina a modernização das ligações rodoviárias com o desenvolvimento de infra-estruturas logísticas, incluindo a Estrada de Acesso ao Porto da Beira e o Terminal Logístico de Dondo.

Existem projectos com financiamento e parcerias já estruturados, mas também importantes elos da rede que necessitam de mobilização de recursos.

O Executivo convida os parceiros de desenvolvimento, instituições financeiras e investidores privados a participar na conclusão deste corredor estratégico, através de financiamento concessionário, co-financiamento, concessões e parcerias público-privadas.

O investimento no Corredor da Beira deve ser visto como investimento numa **cadeia logística integrada**, aumentando a eficiência do transporte entre os centros produtivos do interior, os mercados regionais e o Porto da Beira.



Mais Estradas – 2031

O Programa Mais Estradas – 2031 constitui uma carteira nacional de investimento rodoviário de aproximadamente USD 2,6 mil milhões, abrangendo mais de 3.000 km de estradas em todas as províncias de Moçambique.

A carteira foi concebida para melhorar a conectividade territorial, facilitar o escoamento da produção agrícola, ligar centros de produção aos mercados, reforçar os corredores logísticos e aumentar a resiliência da rede rodoviária.



O Governo procura parceiros financeiros e de desenvolvimento para acelerar a implementação da carteira, combinando recursos públicos, financiamento externo, soluções concessionais e participação do sector privado.

O Programa prevê:

- Intervenção em mais de 3.000 km de estradas nacionais;
- Abrangência de todas as províncias;
- Investimento indicativo na ordem dos USD 2,6 mil milhões;
- Utilização de modelos de contratação de **Concepção e Construção**;
- Maior integração entre construção e manutenção;
- Contratos orientados para níveis de serviço;
- Adopção de novas tecnologias e soluções de estabilização de solos;
- Reforço da qualidade e durabilidade dos pavimentos.



Uma característica importante é a possibilidade de contratos plurianuais, permitindo integrar a construção/reabilitação com a manutenção da estrada durante vários anos. O programa representa, assim, uma oportunidade para parceiros financeiros e investidores privados participarem numa carteira nacional de grande escala.



Importante

O valor global associado ao Mais Estradas – 2031 **não deve ser interpretado como financiamento integral já assegurado**. O programa constitui uma plataforma de investimento e execução, sendo necessária a mobilização progressiva de recursos públicos, externos e privados para os diferentes lotes e projectos.

Projectos com financiamento assegurado

A carteira de maior financiamento nos principais corredores inclui actualmente projectos como:

Projecto	Extensão aproximada	Parceiro/financiador	Situação
N1:Missão Roque -Zimpeto	6,7 km	Fundo Saudita	Em curso os estudos
N1:3 de Fevereiro-Incoluane	17 km	Fundo Saudita	Em curso os estudos
N1:Gorongosa–Caia	168 km	Banco Mundial	Em curso os estudos
N1:Inchope–Gorongosa	70 km	Banco Mundial	Em curso os estudos
N1:Chimuara–Nicoadala	176 km	Banco Mundial	Em curso os estudos
N1:Metoro–Pemba	94 km	Banco Mundial	Em curso os estudos
N13:Malema–Cuamba	35 km	UE/BAD	Em curso a empreitada
R1251:Nambungale–Roma	35 km	BAD	Em curso a empreitada
R1251:Nambungale-Mueda	65 km	BAD	Em curso a empreitada

Estes projectos demonstram a capacidade de Moçambique e dos seus parceiros de estruturar investimentos de grande escala e elevado impacto.



Projectos prioritários para mobilização de financiamento

Ao mesmo tempo, existe uma carteira de projectos estratégicos que requerem financiamento. Entre as principais oportunidades encontram-se:

Projecto	Extensão indicativa	Necessidade
N1 Pambara–Inchope	415 km	Mobilização de financiamento
N1 Marracuene–Xai-Xai	210 km	Mobilização de financiamento
N103/R657 Magige–Cuamba	70 km	Mobilização de financiamento
N282 Dondo–Matondo	210 km	Mobilização de financiamento
Projectos seleccionados do Mais Estradas – 2031	>3.000 km	Mobilização progressiva

Uma nova geração de estradas resilientes

O investimento rodoviário para 2031 não deverá limitar-se à construção e reabilitação física. Moçambique enfrenta uma exposição elevada a ciclones, cheias, erosão e outros fenómenos climáticos, tornando essencial que os novos investimentos incorporem critérios de **resiliência climática desde a fase de concepção**. Por isso, sector está a promover soluções técnicas que incluem:

- Melhoria da drenagem;
- Reforço de pontes e aquedutos;
- Estabilização de solos;
- Novas tecnologias de pavimentação;
- Manutenção preventiva;
- Gestão por níveis de serviço;
- Soluções adaptadas às condições locais.

O objectivo é reduzir o custo do ciclo de vida das estradas e evitar que investimentos realizados sejam rapidamente comprometidos por eventos climáticos.





12. Convite aos parceiros de desenvolvimento e investidores

A FACIM 2026 constitui uma plataforma para estabelecer novas parcerias e mobilizar recursos para uma carteira de infra-estruturas com impacto directo sobre o desenvolvimento económico de Moçambique.

O Governo convida:

- Bancos multilaterais de desenvolvimento;
- instituições financeiras bilaterais;
- fundos de investimento;
- parceiros de cooperação;
- investidores institucionais;
- operadores privados;
- empresas de construção e engenharia;
- parceiros interessados em PPP e concessões;

A prioridade é **transformar projectos estratégicos em investimentos financiáveis**, através de estruturas que conciliem sustentabilidade financeira, impacto económico, inclusão territorial e resiliência climática.



Mais Estradas. Mais Conectividade. Mais Desenvolvimento.

Moçambique dispõe de uma oportunidade única para transformar a sua rede rodoviária numa plataforma de crescimento económico, integração territorial e comércio regional. O período **2025–2031** representa uma janela estratégica para:

- Recuperar a N1;
- Consolidar os corredores de Maputo, Beira, Nacala e Mtwara;
- Ligar zonas de produção aos mercados;
- Melhorar a mobilidade das populações;
- Reforçar a integração com a SADC;
- Criar uma rede rodoviária mais resiliente;
- Mobilizar investimento privado e financiamento internacional.

O **Mais Estradas-2031** fornece a plataforma para acelerar esta transformação. O desafio é agora converter a carteira de projectos em **investimentos financiados, executados e sustentáveis**.

O Governo de Moçambique convida os parceiros a investir na conectividade do país e a construir, em conjunto, uma rede de estradas capaz de sustentar o crescimento económico de Moçambique para além de 2031.





República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística



SECTOR FERRO PORTUÁRIO

61ª edição |  **FACIM 2026**

Colaboradores:



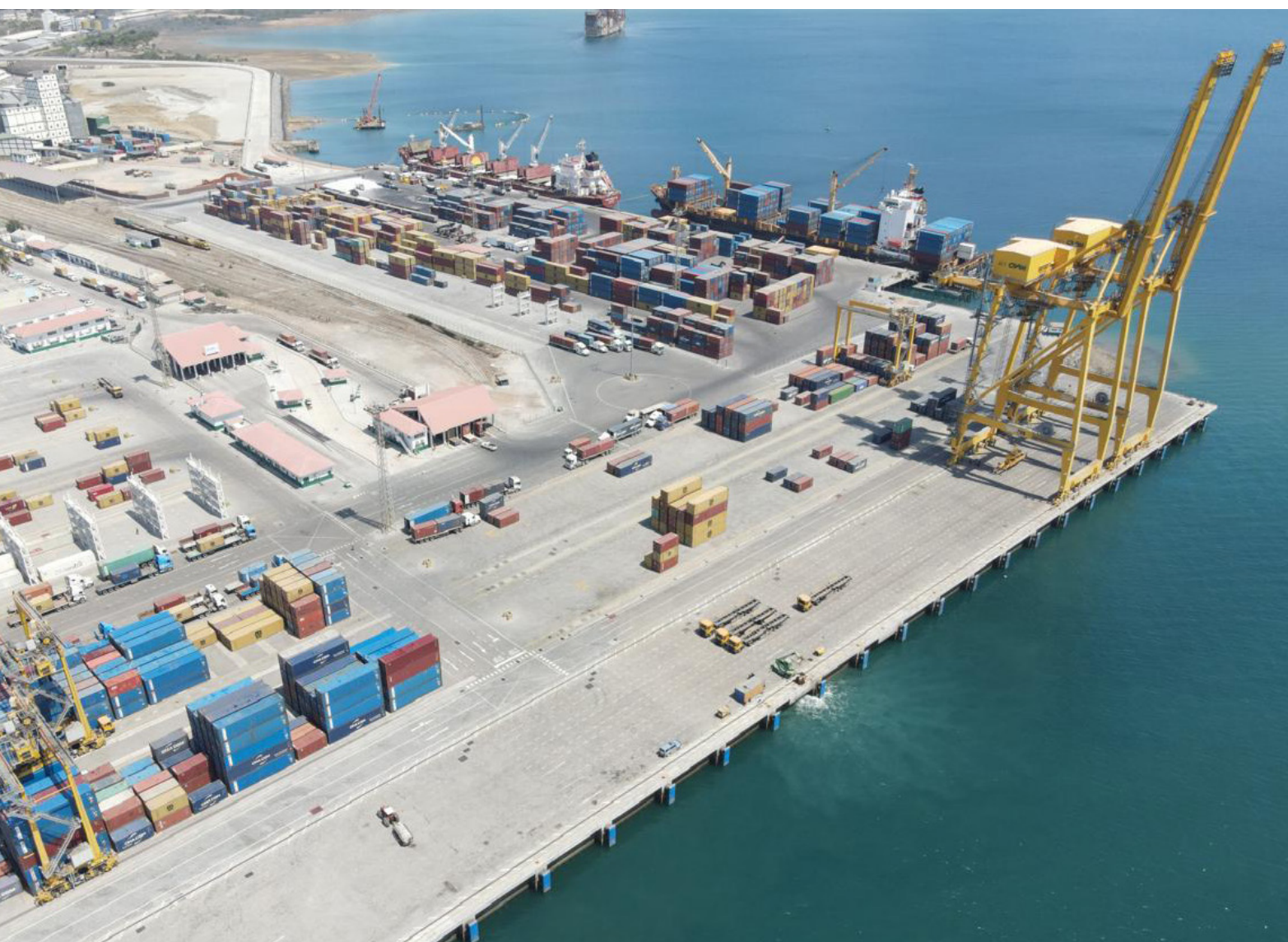
Corredores logísticos, concessões e infra-estruturas estratégicas posicionam Moçambique como plataforma regional de comércio e investimento

Moçambique entra no ciclo de implementação do **Programa Quinquenal do Governo (PQG) 2025–2029** com uma agenda ambiciosa de desenvolvimento de infra-estruturas económicas, na qual o sector ferro-portuário assume um papel estratégico.

A combinação de uma extensa costa, portos naturais, ligações ferroviárias aos países do hinterland e localização privilegiada na África Austral confere ao país condições únicas para se afirmar como uma plataforma logística regional.

O PQG 2025–2029 estabelece como uma das prioridades do Governo, o desenvolvimento de infra-estruturas resilientes e sustentáveis, capazes de facilitar a circulação de pessoas e mercadorias, apoiar a produção nacional e melhorar o acesso aos mercados.

Neste contexto, os sistemas ferroviário e portuário deixam de ser vistos apenas como infra-estruturas de transporte e passam a constituir elementos fundamentais da estratégia de industrialização, integração regional, geração de emprego e atracção de investimento.





A visão para o quinquénio assenta, essencialmente, no fortalecimento dos grandes corredores de desenvolvimento de **Maputo, Beira e Nacala**, complementados pelas ligações ferroviárias de Sena e pelas plataformas logísticas e fronteiriças que conectam Moçambique aos mercados da África Austral.

Maputo: ligação estratégica ao mercado sul-africano

No Sul do país, o **Corredor de Maputo** constitui uma das principais portas de entrada e saída de mercadorias da região. A articulação entre o Porto de Maputo, a rede ferroviária e a fronteira de Ressano Garcia proporcionam uma ligação directa ao mercado sul-africano e a importantes centros industriais e comerciais da África Austral.

No âmbito do PQG 2025–2029 está prevista a construção de infra-estruturas ferroviárias na zona Porto de Maputo-Ressano Garcia, com uma meta acumulada de 31 quilómetros durante o quinquénio.

A expansão e modernização deste eixo deverá contribuir para aumentar a capacidade de transporte de carga, melhorar a eficiência logística e reforçar a competitividade do Porto de Maputo.

As oportunidades de investimento abrangem terminais ferroviários e portuários, armazenamento, parques de contentores, transporte de carga, equipamentos de movimentação, manutenção ferroviária, sistemas digitais e plataformas logísticas.

Beira: um corredor estratégico para o hinterland da África Austral

O **Corredor da Beira** apresenta uma das maiores oportunidades de desenvolvimento logístico do país. A partir do Porto da Beira, a rede ferroviária e rodoviária estabelece ligações com Zimbabwe, Malawi, Zâmbia e outros mercados do hinterland regional.

A modernização da ligação ferroviária Beira–Machipanda, a recuperação e modernização da Linha de Sena e a melhoria das acessibilidades ao Porto da Beira constituem componentes essenciais desta estratégia.

O Governo tem vindo a adoptar uma abordagem integrada para o desenvolvimento do corredor. A criação do **Gabinete de Implementação dos Projectos do Corredor de Desenvolvimento da Beira** demonstra a intenção de coordenar os diferentes projectos de infra-estrutura e maximizar o impacto económico e logístico do corredor.

Neste contexto, destacam-se também os investimentos em infra-estruturas logísticas em Dondo, incluindo o desenvolvimento do **Terminal Logístico de Dondo**, que poderá funcionar como uma extensão estratégica das operações do Porto da Beira.



Para o sector privado, as oportunidades incluem terminais de carga, portos secos, parques de contentores, armazéns, centros de distribuição, oficinas ferroviárias, manutenção de locomotivas e vagões, transporte de mercadorias, serviços aduaneiros, freight forwarding e soluções digitais de gestão logística.

Nacala: uma porta para o Norte de Moçambique e para o hinterland

No Norte, o **Corredor de Nacala** constitui um dos activos logísticos mais importantes do País. A ligação ferroviária entre o interior de Moçambique e o Porto de Nacala permite estruturar uma cadeia logística integrada, com potencial para servir não apenas o mercado nacional, mas também o Malawi e outros países da região.

A expansão e modernização do Porto de Nacala assume particular relevância no actual ciclo de governação. O lançamento do concurso internacional para a concessão do Projecto Integrado de Expansão e Desenvolvimento do Porto de Nacala constitui um sinal importante para investidores nacionais e internacionais.

O projecto poderá criar oportunidades em terminais de contentores e carga geral, equipamentos portuários, armazenamento, parques logísticos, serviços marítimos, digitalização e integração entre o porto e a ferrovia.



A relevância estratégica de Nacala vai, contudo, para além do porto. O corredor oferece oportunidades para a criação de plataformas logísticas, centros de distribuição, terminais agrícolas, instalações de armazenamento e outros empreendimentos destinados a aproximar a produção dos mercados nacionais e internacionais.



Linha de Sena e integração de Tete com a Beira

A **Linha de Sena** desempenha uma função estratégica na ligação da província de Tete ao sistema portuário da Beira. Para além da sua importância histórica no transporte de carvão e outros minerais, a ferrovia pode desempenhar um papel crescente no transporte de produtos agrícolas, equipamentos, bens de consumo e outras cargas.

A modernização deste eixo representa uma oportunidade para desenvolver serviços ferroviários especializados, terminais de carga, manutenção de material circulante e plataformas logísticas.

Mais importante ainda, a melhoria da ligação Tete–Beira poderá contribuir para reduzir os custos de transporte e aumentar a competitividade das actividades económicas localizadas no centro e norte do país.

Quelimane e a diversificação da rede portuária

O desenvolvimento do **Porto de Quelimane** constitui outra oportunidade que merece atenção. A modernização e eventual concessão da infra-estrutura poderá reforçar a capacidade logística da Zambézia e criar melhores condições para o escoamento de produtos agrícolas e industriais.

O potencial de Quelimane deve ser analisado não apenas em função da actual dimensão da carga, mas também tendo em conta o crescimento futuro da produção regional, a cabotagem e a possibilidade de integração com redes rodoviárias e ferroviárias.

Portos, terminais e plataformas logísticas: novas oportunidades para o sector privado

A estratégia ferro-portuária de Moçambique abre espaço para uma nova geração de investimentos que ultrapassa a construção tradicional de infra-estruturas.

O Governo pretende elevar a capacidade de manuseamento portuário nacional para cerca de **86,5 milhões de toneladas por ano até 2029**, face a aproximadamente 70,2 milhões de toneladas em 2024.

Esta expansão exigirá novos investimentos em equipamentos, terminais, armazenagem, acessibilidades, sistemas de informação e serviços especializados.

Neste contexto, os **portos secos e terminais logísticos** assumem importância crescente. Estes empreendimentos permitem aproximar determinadas operações do hinterland, reduzir a pressão sobre os portos marítimos e tornar mais eficiente a circulação de mercadorias.

O Terminal Logístico de Dondo constitui um exemplo de como esta abordagem pode ser aplicada na prática. A sua localização permite explorar a complementaridade entre ferrovia, estrada e Porto da Beira.





Uma oportunidade para terminais especializados

Outra área de elevado potencial é o desenvolvimento de terminais especializados para diferentes cadeias produtivas.

No sector agrícola, podem ser desenvolvidos silos, terminais de cereais, câmaras frigoríficas, centros de embalagem e terminais para fertilizantes.

Na mineração, existem oportunidades para terminais de minério, parques de armazenamento, sistemas de carregamento ferroviário e equipamentos especializados.

Na área dos combustíveis, a criação e concessão de infra-estruturas de armazenamento e distribuição abre espaço para investimentos ao longo dos principais corredores logísticos.

A especialização dos terminais permite alinhar a infra-estrutura de transporte com as necessidades específicas de cada cadeia de valor e, simultaneamente, aumentar o valor acrescentado gerado no território nacional.

Manutenção ferroviária e indústria de equipamentos

Uma rede ferroviária moderna necessita de uma cadeia industrial e de serviços capaz de assegurar a sua operação contínua.

Por essa razão, a expansão da rede ferroviária cria oportunidades para empresas de manutenção de locomotivas e vagões, reparação de componentes, fornecimento de carris e travessas, sinalização, telecomunicações, sistemas eléctricos, pontes e equipamentos de controlo.

Existe igualmente potencial para a instalação, em Moçambique, de unidades de manutenção pesada e montagem de determinados equipamentos ferroviários.



Digitalização: a ferrovia e o porto do futuro

A transformação digital constitui uma das áreas com maior potencial de crescimento dentro do sector. A cadeia ferro-portuária moderna depende cada vez mais de informação em tempo real, rastreamento de cargas, gestão digital de terminais, optimização de vagões e camiões, sistemas de pagamento electrónico e integração entre operadores, autoridades aduaneiras e clientes.

Entre as oportunidades encontram-se os **Port Community Systems**, plataformas de booking, sistemas de rastreamento de contentores, RFID, Internet das Coisas, inteligência artificial para manutenção preditiva e sistemas de gestão de filas e parques de camiões.



Esta área apresenta uma vantagem particular para as empresas nacionais: comparativamente com grandes projectos de infra-estrutura, as soluções tecnológicas requerem menor investimento inicial e podem ser desenvolvidas por startups e pequenas e médias empresas moçambicanas.

Fronteiras como infra-estruturas logísticas

O desenvolvimento dos corredores exige igualmente a modernização dos principais pontos de fronteira.

As fronteiras de **Machipanda e Cassacatiza**, associadas aos corredores de desenvolvimento regional, podem evoluir de simples pontos de controlo para verdadeiros centros logísticos, integrando terminais de carga, parques de camiões, armazenagem, sistemas digitais, serviços aduaneiros e equipamentos de fiscalização.

Esta transformação é essencial para reduzir os tempos de trânsito e tornar os corredores moçambicanos mais competitivos face a rotas alternativas na região.



Investimento ao longo dos corredores

Uma das oportunidades menos exploradas encontra-se no desenvolvimento económico das áreas situadas ao longo dos corredores. A construção ou modernização de uma ferrovia e de um porto gera procura por armazéns, parques industriais, centros de distribuição, oficinas, parques de camiões, escritórios, hotéis e habitação.

Assim, investidores imobiliários e industriais podem beneficiar do desenvolvimento dos corredores sem necessariamente investir directamente na construção de uma linha ferroviária ou na operação de um porto.

O conceito de **“corredor como plataforma de desenvolvimento”** permite, portanto, combinar infra-estruturas de transporte com indústria, agricultura, comércio, energia, habitação e serviços.



Oportunidades para diferentes perfis de investidores

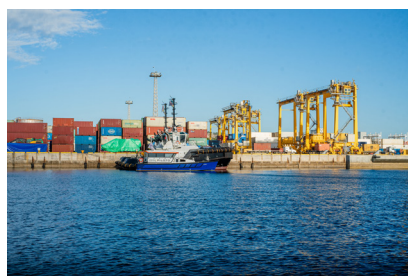
O mercado ferro-portuário moçambicano apresenta oportunidades para diferentes categorias de investidores.

Para os grandes investidores institucionais e operadores internacionais, as principais oportunidades encontram-se nas concessões portuárias, terminais especializados, grandes plataformas logísticas e projectos estruturantes desenvolvidos através de PPP.

Para investidores de média dimensão, destacam-se portos secos, armazéns, parques de contentores, oficinas, transporte de carga e terminais especializados.

Para pequenas e médias empresas e startups, existem oportunidades em tecnologia, rastreamento de cargas, gestão de frotas, manutenção, serviços aduaneiros, segurança, freight forwarding e soluções de eficiência logística.

Esta diversidade permite que o desenvolvimento dos corredores tenha um efeito multiplicador sobre o sector empresarial nacional.



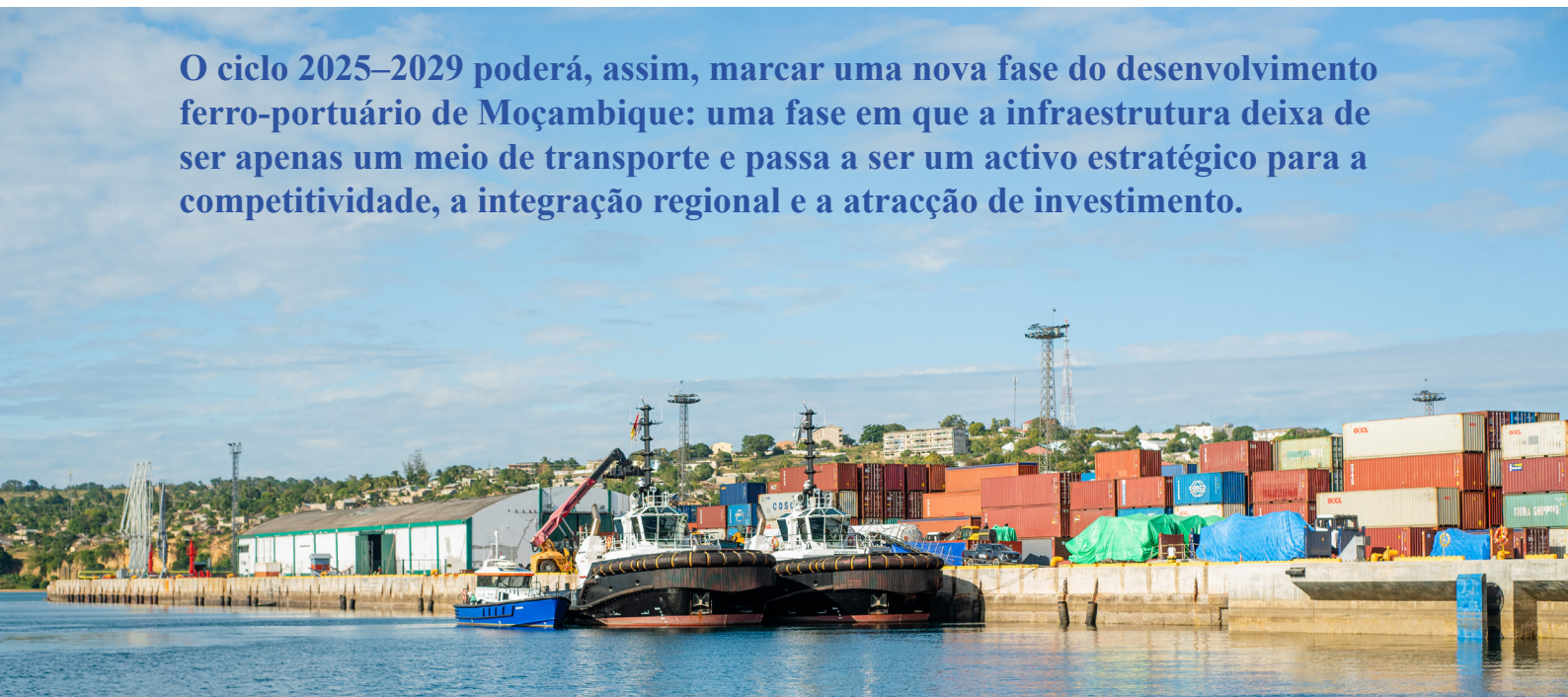
Uma nova agenda de investimento

O desafio do Governo para o período 2025–2029 não consiste apenas em construir mais quilómetros de ferrovia ou aumentar a capacidade dos portos. O verdadeiro desafio é **transformar infra-estruturas em corredores económicos competitivos**.

Maputo, Beira e Nacala desempenham funções complementares: Maputo como principal porta de ligação ao mercado sul-africano; Beira como plataforma para o centro da África Austral; e Nacala como porta estratégica para o Norte de Moçambique e os mercados do hinterland.

Para concretizar este potencial será necessário mobilizar capital público e privado, melhorar os mecanismos de concessão e PPP, fortalecer a participação das empresas nacionais e assegurar que os investimentos em infra-estruturas estejam ligados à produção, à industrialização e ao comércio regional.

O ciclo 2025–2029 poderá, assim, marcar uma nova fase do desenvolvimento ferro-portuário de Moçambique: uma fase em que a infraestrutura deixa de ser apenas um meio de transporte e passa a ser um activo estratégico para a competitividade, a integração regional e a atracção de investimento.





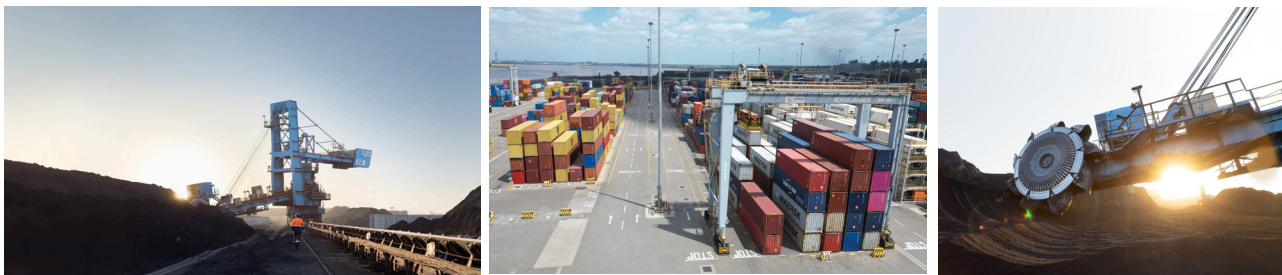
República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

SECTOR MARÍTIMO

61ª edição |  **FACIM 2026**

Colaboradores:





Sector Marítimo de Moçambique: Prioridades Estruturantes no PQG 2025–2029

O sector marítimo assume uma importância estratégica para o desenvolvimento económico e social de Moçambique. Com uma extensa costa, importantes corredores de transporte, actividade portuária crescente e uma posição privilegiada no comércio regional, o país dispõe de condições para consolidar o mar como um dos principais vectores de integração económica, segurança e desenvolvimento sustentável.

Neste contexto, o Programa Quinquenal do Governo (PQG) 2025–2029 estabelece orientações relevantes para o fortalecimento das infra-estruturas, serviços e mecanismos de governação ligados ao transporte, à segurança e à fiscalização marítima.

A concretização destas prioridades exige o reforço da capacidade institucional e operacional do Estado, bem como maior modernização dos serviços prestados aos operadores do sector.

Entre as áreas de intervenção de particular importância destacam-se o **licenciamento e certificação de embarcações, a fiscalização marítima, a segurança da navegação, a sinalização marítima e a busca e salvamento.**

Modernização do licenciamento e certificação de embarcações





Um sistema marítimo eficiente começa pela existência de mecanismos robustos de registo, licenciamento, vistoria e certificação das embarcações. Estes instrumentos permitem assegurar que os navios e demais embarcações que operam nas águas moçambicanas cumprem os requisitos técnicos e de segurança estabelecidos pela legislação nacional e pelas convenções internacionais aplicáveis.

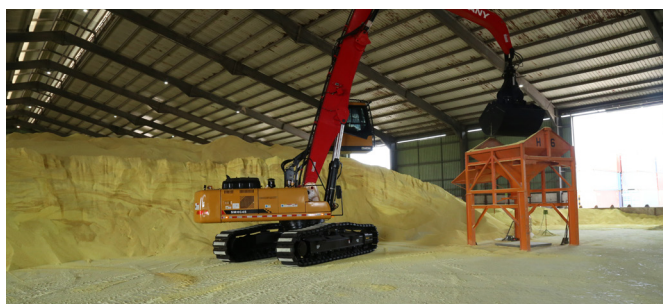
A modernização destes serviços constitui uma oportunidade para simplificar procedimentos, melhorar a qualidade da informação sobre a frota nacional e reforçar a capacidade de fiscalização do Estado. A digitalização dos processos poderá contribuir igualmente para maior transparência, previsibilidade e eficiência no relacionamento entre a Administração Marítima e os operadores.

Reforço da fiscalização marítima

A dimensão do espaço marítimo moçambicano exige uma fiscalização cada vez mais eficiente, coordenada e baseada em informação. A fiscalização deve abranger as diferentes actividades realizadas no mar e nas águas interiores, assegurando o cumprimento da legislação, a segurança da navegação e a protecção dos recursos e interesses nacionais.

Neste domínio, o reforço dos mecanismos de coordenação entre as instituições com responsabilidades no espaço marítimo constitui uma prioridade.

A cooperação interinstitucional permite melhorar a capacidade de prevenção e resposta a actividades ilícitas, acidentes, infracções e outras situações que possam afectar a segurança e a economia nacional.



Segurança marítima e segurança da navegação

A segurança marítima constitui uma condição essencial para o crescimento do transporte marítimo, da cabotagem, das actividades portuárias, da pesca, do turismo e das operações associadas à indústria de energia.

O fortalecimento da segurança da navegação passa pela melhoria dos mecanismos de controlo, monitoria e fiscalização, pela observância dos padrões internacionais e pelo desenvolvimento da capacidade nacional de prevenção e resposta a acidentes e incidentes marítimos.



Para Moçambique, esta agenda assume uma importância acrescida num momento em que se pretende dinamizar o transporte marítimo e a cabotagem e reforçar a integração dos diferentes corredores logísticos nacionais e regionais.

Sinalização marítima: uma infraestrutura essencial

A sinalização marítima constitui uma componente fundamental da segurança da navegação e deve ser entendida como uma infraestrutura estratégica do sistema marítimo nacional.



Faróis, bóias, balizas e outros meios de sinalização permitem orientar os navegantes, identificar canais e zonas de perigo, facilitar o acesso seguro aos portos e reduzir o risco de acidentes.

A sua manutenção, modernização e expansão são particularmente importantes num país com uma extensa costa e uma rede diversificada de portos, canais, rios e outras vias navegáveis.

O reforço da sinalização marítima contribui directamente para criar condições mais seguras para a circulação de embarcações comerciais, de pesca, de passageiros e de recreio, promovendo simultaneamente maior confiança dos operadores nacionais e internacionais.

Busca e salvamento marítimo

A protecção da vida humana no mar constitui uma responsabilidade fundamental das autoridades marítimas. O fortalecimento da capacidade de **busca e salvamento marítimo (SAR)** é, por isso, uma componente essencial da política de segurança marítima.

A capacidade de resposta a situações de emergência depende da existência de mecanismos eficazes de alerta, coordenação, comunicação, meios operacionais e pessoal devidamente capacitado.

O desenvolvimento desta capacidade deve ser acompanhado pelo reforço da cooperação entre as instituições nacionais e pela participação em mecanismos de cooperação regional e internacional.

Uma agenda integrada para o desenvolvimento marítimo

As prioridades previstas no PQG 2025–2029 devem ser entendidas de forma integrada. Licenciamento, fiscalização, segurança, sinalização e busca e salvamento não são áreas isoladas; constituem elementos de um mesmo sistema de governação e segurança marítima.

Um sector marítimo moderno requer, simultaneamente, **regras claras, instituições capacitadas, informação fiável, infra-estruturas adequadas, meios operacionais e profissionais qualificados.**





Neste quadro, o fortalecimento da Administração Marítima assume importância estratégica. A melhoria dos serviços de licenciamento e certificação, a modernização da fiscalização, o reforço da sinalização marítima e da segurança da navegação e o desenvolvimento da capacidade de busca e salvamento contribuem para criar um ambiente marítimo mais seguro, previsível e atractivo para o investimento.

FACIM 2026: uma oportunidade para o sector marítimo

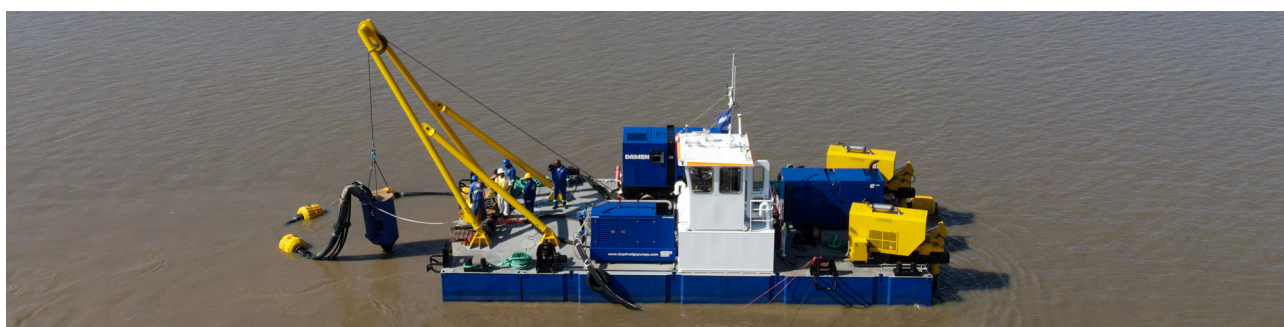
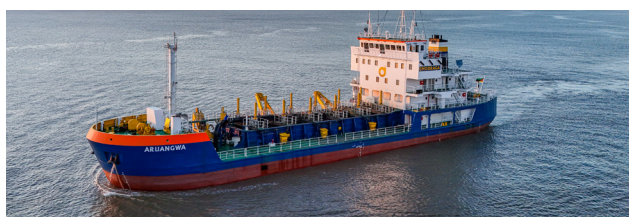
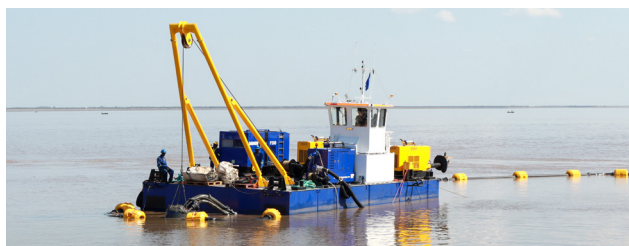
A participação do sector marítimo na **FACIM 2026** constitui uma oportunidade para apresentar ao sector privado, investidores e parceiros de desenvolvimento as prioridades nacionais e as oportunidades associadas à modernização da economia marítima.

O desenvolvimento de sistemas digitais, equipamentos de navegação e sinalização, tecnologias de monitoria e fiscalização, construção e manutenção de embarcações, serviços de engenharia naval, formação marítima e soluções para segurança e salvamento são algumas das áreas que podem beneficiar de maior participação do sector privado e de parcerias público-privadas.

Ao alinhar as prioridades do PQG 2025–2029 com investimentos em infra-estruturas, tecnologia, recursos humanos e inovação, Moçambique poderá reforçar a sua posição como plataforma marítima e logística regional e, simultaneamente, garantir que o desenvolvimento das actividades no mar ocorre de forma segura, eficiente e sustentável.

O desafio para 2025–2029 é transformar as prioridades definidas pelo Governo em capacidade marítima efectiva: navios devidamente licenciados e certificados, fiscalização eficiente, navegação segura, sinalização marítima adequada e capacidade de resposta perante emergências.

É neste processo que o sector marítimo pode desempenhar um papel decisivo na construção de uma economia moçambicana mais integrada, competitiva e orientada para o aproveitamento sustentável do seu espaço marítimo.





SECTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

61ª edição |  **FACIM 2026**

Colaboradores:





Uma nova geração de investimentos está a transformar o transporte público de passageiros

Moçambique está a construir uma nova geração de soluções de mobilidade para responder ao crescimento das cidades, à expansão dos municípios e às necessidades de deslocação de milhões de cidadãos.



No horizonte do **Programa Quinquenal do Governo 2025–2029**, o sector dos transportes está a avançar com uma carteira de projectos estruturantes que combina investimento público, participação privada, tecnologia e desenvolvimento industrial.

A missão é clara: **criar um sistema de transporte público mais acessível, eficiente, seguro, integrado e sustentável, capaz de acompanhar o desenvolvimento económico e urbano do País.**

E, para os investidores, esta transformação representa uma oportunidade que vai muito além da venda de autocarros. Trata-se da criação de um **novo mercado nacional de mobilidade**.

Uma rede nacional de transporte público em expansão

O **Programa de Melhoria do Transporte Público Urbano** constitui uma das principais intervenções do Governo para responder aos desafios da mobilidade urbana e assenta numa abordagem de expansão progressiva da frota, com o objectivo de **alocar autocarros aos municípios de todo o País até ao fim do presente mandato**, reforçando a oferta onde a procura de transporte colectivo é maior.

Em 2026, este programa ganhou uma dimensão concreta com a entrega de **300 autocarros às regiões Norte, Centro e Sul**, incluindo viaturas destinadas ao transporte público urbano e ao transporte escolar.



A expansão da frota cria também uma oportunidade para desenvolver um ecossistema nacional de serviços associado ao transporte público: operação, manutenção, fornecimento de peças, seguros, financiamento, gestão de frota, tecnologia e formação de recursos humanos.

300 autocarros entregues em 2026

Norte | Centro | Sul

Uma primeira etapa de uma estratégia de expansão da oferta de transporte público para os municípios de todo o país.

Transporte Público Escolar: mobilidade para uma nova geração

A mobilidade dos estudantes constitui uma prioridade dentro desta transformação. Em 2026, o Governo, através do Ministério dos Transportes e Logística, lançou o **Transporte Público Escolar**, com **40 autocarros destinados zona metropolitana**, criando um modelo de transporte especificamente orientado para estudantes.

A iniciativa introduz também novas soluções de gestão e tecnologia, abrindo espaço para a participação de empresas especializadas em operação, bilhética electrónica, rastreamento, segurança, manutenção e plataformas digitais.

A expansão deste modelo poderá criar um mercado relevante para operadores e fornecedores de soluções de mobilidade escolar em todo o País.

MOVE Maputo: o transporte de massa chega a uma nova escala

Na Área Metropolitana de Maputo, a transformação da mobilidade assume uma dimensão ainda maior com o **MOVE Maputo**, que prevê a implementação de um sistema de **Bus Rapid Transit (BRT)**.

Com cerca de **22 quilómetros de corredor segregado**, o projecto contempla infra-estruturas dedicadas, estações, terminais, sistemas de gestão e informação ao passageiro.

O projecto dispõe de **USD 250 milhões de financiamento do Banco Mundial**, constituindo uma das maiores intervenções em mobilidade urbana actualmente em desenvolvimento no País.

O arranque das obras, já na primeira semana de Setembro, marca uma nova etapa na evolução do transporte colectivo na Área Metropolitana de Maputo.

Para o sector privado, o BRT abre oportunidades em construção, fornecimento e manutenção de autocarros, operação, sistemas inteligentes de transporte, bilhética, gestão de terminais, publicidade e exploração comercial de infra-estruturas.



Da mobilidade fragmentada à intermodalidade

O futuro do transporte público não passa apenas por aumentar o número de autocarros.

Passa por **ligar os diferentes modos de transporte**.

A estratégia de transporte intermodal pretende aproximar os sistemas rodoviário, ferroviário e fluvial, criando interfaces que permitam ao passageiro mudar de um modo para outro com maior facilidade, segurança e eficiência. A visão é criar uma cadeia de mobilidade integrada:

bairro → autocarro → terminal → comboio ou transporte fluvial → destino final.

Este modelo cria oportunidades para investimentos em terminais, interfaces, sistemas de bilhética integrada, plataformas digitais, gestão de infra-estruturas, parques de estacionamento e serviços comerciais.

Um transporte público mais inteligente

A modernização da frota será acompanhada pela transformação digital. O **sistema de rastreio e gestão dos autocarros** permitirá acompanhar as viaturas em tempo real, controlar rotas, horários e desempenho operacional e melhorar a segurança dos passageiros.

A digitalização permitirá ainda desenvolver sistemas de informação ao passageiro, bilhética electrónica e plataformas de gestão baseadas em dados. Para empresas tecnológicas, este é um mercado emergente com oportunidades em:

- GPS e rastreamento;
- Internet das Coisas;
- Gestão inteligente de frotas;
- Bilhética electrónica;
- Centros de controlo;
- Aplicações móveis;
- Análise de dados;
- Inteligência artificial;
- Informação em tempo real ao passageiro.

O autocarro do futuro não será apenas um veículo. Será uma plataforma conectada.



Moçambique quer produzir, não apenas importar

Uma das oportunidades mais estratégicas para o desenvolvimento do sector é a criação de uma **indústria nacional de montagem de autocarros e veículos automóveis**.

O objectivo é criar capacidade local para montagem, manutenção e assistência técnica, reduzindo gradualmente a dependência da importação de veículos completamente montados.

Esta iniciativa poderá gerar uma nova cadeia de valor industrial, envolvendo fabricantes de componentes, peças, pneus, baterias, sistemas eléctricos e electrónicos, oficinas, engenharia, logística e formação profissional.

Para investidores industriais, a oportunidade é particularmente relevante: **o crescimento da procura nacional por autocarros cria uma base de mercado para uma indústria local de montagem**.

E uma indústria desta natureza poderá, no futuro, servir também os mercados da região da África Austral.

A transição para uma mobilidade mais limpa

A transformação do transporte público está igualmente associada à transição energética. A introdução progressiva de **autocarros a GNV e eléctricos** abre novas oportunidades de investimento em infra-estruturas de abastecimento e carregamento, energia renovável, baterias, manutenção especializada e formação técnica.

O desenvolvimento de uma frota mais limpa poderá criar um novo segmento de mercado para empresas de energia, tecnologia e engenharia. Mais do que substituir motores, a transição energética cria uma **nova infraestrutura de mobilidade**.

Transporte ferroviário: reforçar o transporte de massa

O transporte ferroviário continuará a desempenhar um papel essencial na mobilidade de grandes volumes de passageiros. A modernização do material circulante, das estações e dos sistemas de operação permitirá reforçar a integração entre o transporte ferroviário e os sistemas rodoviários urbanos e suburbanos.

As oportunidades incluem fornecimento e manutenção de locomotivas e carruagens, modernização de estações, sinalização, segurança, bilhética, sistemas de informação e gestão operacional.



Uma carteira de oportunidades para o investimento privado

A transformação do transporte público abre oportunidades em praticamente toda a cadeia de valor.

Infra-estruturas

- BRT e corredores dedicados;
- Terminais e interfaces intermodais;
- Estações e paragens;
- Centros de manutenção;
- Parques e infra-estruturas de apoio.

Frota

- Autocarros convencionais;
- Autocarros GNV;
- Autocarros eléctricos;
- Peças e componentes;
- Manutenção e assistência técnica.

Tecnologia

- Rastreamento e gestão de frotas;
- Bilhética electrónica;
- Sistemas inteligentes de transporte;
- Plataformas digitais;
- Informação ao passageiro;
- Análise de dados.

Energia

- Estações de GNV;
- Carregamento de veículos eléctricos;
- Baterias e armazenamento;
- Energias renováveis;
- Eficiência energética.

Indústria

- Montagem de autocarros;
- Produção de componentes;
- Centros de manutenção;
- Engenharia;
- Formação profissional.

Financiamento e operação

- Parcerias Público-Privadas;
- Concessões;
- Financiamento de frotas;
- Operação de sistemas de transporte;
- Gestão de terminais;
- Exploração Comercial De Infra-Estruturas.

Uma oportunidade que vai além do transporte

O impacto económico destes projectos ultrapassa a mobilidade. Um sistema de transporte público eficiente reduz o tempo perdido nas deslocações, melhora a produtividade das empresas, facilita o acesso ao emprego e aos serviços públicos, aumenta a integração entre cidades e zonas periurbanas e melhora a competitividade das áreas metropolitanas.



Ao mesmo tempo, a criação de capacidade nacional de montagem e manutenção pode gerar emprego, transferência de tecnologia e desenvolvimento de fornecedores locais. **Investir em mobilidade é investir na economia.**



Segurança rodoviária

Tecnologia na estrada: as três apostas de Moçambique para reforçar a segurança rodoviária
“Tacógrafos, câmaras inteligentes e centros automatizados de exames de condução estão a mudar a forma como Moçambique procura combater os acidentes de viação”

Os acidentes de viação continuam a constituir um dos grandes desafios do sistema de transportes em Moçambique. Perante este cenário, o país começa a apostar cada vez mais na tecnologia como instrumento de prevenção, fiscalização e melhoria da qualidade dos condutores.

Entre as soluções adoptadas pelo Governo, através do Ministério dos Transportes e Logística, destacam-se o **uso de tacógrafos nos autocarros**, a **instalação de câmaras para controlo automático da velocidade** e a construção de **Centros Inteligentes de Exames de Condução**.



Mais do que substituir o trabalho humano, estas tecnologias procuram criar mecanismos capazes de produzir dados, detectar comportamentos de risco e tornar a fiscalização mais eficiente.

Tacógrafo: controlar o tempo ao volante

Uma das medidas que já começou a ser aplicada é a instalação de tacógrafos em autocarros de transporte público.

Em Abril de 2026, o Governo entregou os primeiros 100 autocarros destinados a 15 municípios das regiões Centro e Norte. O programa inclui a instalação de tacógrafos, juntamente com formação dos motoristas em condução preventiva e capacitação das equipas de manutenção.

O tacógrafo é um equipamento que permite registar informações como **tempo de condução**, **períodos de descanso**, **velocidade e distância percorrida**. Na prática, transforma o comportamento do motorista numa série de dados que podem ser posteriormente verificados.



A importância desta tecnologia está sobretudo no combate à **fadiga dos motoristas**. Um condutor que passa muitas horas consecutivas ao volante pode ter a sua capacidade de reação reduzida, aumentando o risco de acidente.

Com os dados do tacógrafo, as empresas e as entidades fiscalizadoras podem verificar se os períodos de condução e descanso estão a ser respeitados.

O equipamento pode, portanto, deixar de ser visto apenas como um dispositivo de fiscalização e passar a funcionar como uma ferramenta de **gestão da segurança das empresas de transporte**.

Câmaras inteligentes: a estrada passa a “ver” as infrações

Outra frente tecnológica é o uso de **câmaras para controlo automático da velocidade e das infrações rodoviárias**.

O INATRO já dispõe de um sistema de monitoria que utiliza câmaras para captar infrações cometidas nas vias públicas. O sistema permite o processamento das infrações e o envio de multas aos infratores por SMS, tendo sido implementado inicialmente na área metropolitana de Maputo.

Esta mudança é importante porque permite que a fiscalização deixe de depender exclusivamente da presença física de um agente no local.

Uma câmara colocada numa zona de risco pode funcionar continuamente, registando veículos que circulam acima da velocidade permitida. Dependendo da arquitectura do sistema, os dados podem incluir a matrícula, local, hora e natureza da infração.

A tecnologia pode ainda permitir a construção de uma **base de dados de pontos críticos**, identificando locais onde ocorrem frequentemente infrações ou acidentes.

O objectivo não deve ser simplesmente aumentar o número de multas. O verdadeiro benefício está em utilizar os dados para **prevenir acidentes e orientar a fiscalização para os locais e comportamentos de maior risco**.



Centro Inteligente de Exames: tecnologia antes de entregar a carta

A terceira aposta do Ministério dos Transportes e Logística é a criação de **Centros Inteligentes de Exames de Condução**.

Em Julho de 2026, o INATRO lançou, na cidade da Beira, a primeira pedra do que é apresentado como o primeiro Centro Inteligente de Exames de Condução de Moçambique.

O projecto pretende modernizar a avaliação dos candidatos à carta de condução e reduzir significativamente a intervenção humana nos exames práticos.

O centro será concebido para reproduzir condições semelhantes às encontradas na via pública. Os exames poderão recorrer a **tecnologias digitais, sensores e câmaras instalados nas viaturas**, permitindo acompanhar automaticamente o desempenho do candidato.

Em vez de depender, exclusivamente, da avaliação subjectiva de um examinador dentro do veículo, o sistema poderá registar, por exemplo, os erros cometidos durante o percurso e outros parâmetros relevantes.

Os dados são posteriormente analisados por um centro de comando, permitindo tornar o resultado do exame mais **objectivo, transparente e imparcial**.

Esta tecnologia pode ter um impacto particularmente importante na segurança rodoviária: **um sistema de segurança começa antes de o condutor chegar à estrada**.

Com a formação e a avaliação mais rigorosas, a probabilidade de colocar nas estradas condutores que ainda não possuem competências suficientes poderá diminuir.

O Centro Inteligente de Exames de Condução da Beira está **orçado em cerca de 98 milhões de meticais**, com um prazo de execução de **18 meses**.

O projecto enquadra-se numa estratégia mais ampla de modernização dos serviços do INATRO.

Três tecnologias, três momentos diferentes

As três soluções representam diferentes etapas da transformação tecnológica da segurança rodoviária moçambicana.

O **tacógrafo** actua sobre o comportamento dos motoristas profissionais, permitindo controlar o tempo de condução e descanso.

As **câmaras inteligentes** actuam directamente sobre a fiscalização das estradas, permitindo detectar determinadas infrações de forma automática e contínua.

Já o **Centro Inteligente de Exames de Condução** intervém antes de o cidadão receber a carta, procurando garantir que apenas candidatos devidamente avaliados obtenham autorização para conduzir.

Juntas, as três tecnologias vão criar uma **cadeia digital de segurança rodoviária**: primeiro avalia-se melhor o condutor; depois acompanha-se o comportamento dos profissionais ao volante; e, finalmente, fiscaliza-se o cumprimento das regras na estrada.

O próximo desafio: ligar os sistemas

A grande oportunidade para Moçambique poderá estar não apenas na aquisição de equipamentos, mas na **integração dos diferentes sistemas tecnológicos**.

Imagine-se, por exemplo, uma plataforma nacional capaz de reunir dados dos exames de condução,



tacógrafos, câmaras de fiscalização, inspeção de veículos, multas e acidentes.

Com as devidas regras de protecção de dados, essa informação permitiria às autoridades identificar padrões de risco e tomar decisões baseadas em evidências.

Um motorista profissional com excesso recorrente de horas de condução poderia ser identificado.

Uma determinada estrada com excesso de velocidade poderia receber fiscalização reforçada. Uma zona com elevada concentração de acidentes poderia ser analisada com base em dados reais.

É neste ponto que a tecnologia pode deixar de ser apenas uma ferramenta de fiscalização e passar a constituir uma verdadeira **infra-estrutura nacional de prevenção de acidentes**.

Mais tecnologia, mas também mais responsabilidade

A tecnologia, por si só, não elimina os acidentes. Tacógrafos precisam de ser fiscalizados e mantidos; câmaras precisam de funcionar correctamente; os dados precisam de ser protegidos; e os centros inteligentes precisam de avaliar efectivamente as competências dos candidatos.

Por isso, o investimento deve ser acompanhado por **manutenção, formação de técnicos, conectividade, segurança informática e regras claras de utilização dos dados**.

A aposta de Moçambique aponta, contudo, para uma mudança importante: sair progressivamente de um modelo em que a segurança depende sobretudo da presença física do agente e avançar para um sistema em que **dados e tecnologia ajudam a prevenir, detectar e corrigir comportamentos de risco**.

Neste sentido, a tecnologia torna-se uma das principais ferramentas do País na redução da sinistralidade rodoviária.





República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística



SECTOR AÉREO

61ª edição |  **FACIM 2026**

Colaboradores:





AVIAÇÃO CIVIL: INOVAÇÃO, INFRAESTRUTURAS E SEGURANÇA PARA UM NOVO HORIZONTE

A aviação civil moçambicana atravessa uma fase de transformação, marcada por investimentos na modernização das infra-estruturas, expansão da conectividade aérea, reforço da frota e adopção de novas soluções para aumentar a eficiência e a segurança do sector.

Neste contexto, a FACIM 2026 constitui uma plataforma privilegiada para apresentar os avanços, as oportunidades e o potencial de uma indústria fundamental para a mobilidade de pessoas e bens, o turismo, o comércio, a logística e o desenvolvimento económico nacional.

AIR MOZAMBIQUE: INOVAÇÃO QUE CONECTA MOÇAMBIQUE AO FUTURO

A Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) adoptou a marca **Air Mozambique** e reforçou a sua frota com dois novos aviões Embraer 190, baptizados “**Limpopo**” e “**Zambeze**”.

A companhia estabeleceu como meta atingir **12 aeronaves até ao final de 2026**, perspectiva que deverá permitir ampliar a cobertura das ligações nacionais e regionais. As rotas **Maputo–Nacala** e **Maputo–Beira** já estão a ser operadas com os novos aparelhos, assinalando o início desta nova fase de expansão.

No âmbito da reestruturação da LAM, foi igualmente reduzido o número de contratos activos, de **447 para 208**. Paralelamente, foram implementadas medidas de optimização que permitiram reduzir os custos operacionais e administrativos em cerca de **20%**, os custos com combustível em aproximadamente **46%** e os custos de catering em cerca de **50%**.

Como resultado destas medidas, foram alcançadas poupanças anuais superiores a **3 milhões de dólares norte-americanos**. A primeira fase da reestruturação da força de trabalho permitiu, adicionalmente, uma poupança anual estimada em cerca de **3,4 milhões de dólares**.

Um dos marcos da nova configuração operacional da companhia ocorreu no passado **12 de Agosto**, com o início dos voos regionais a partir da Beira. A iniciativa representa uma aposta no reforço das ligações entre as regiões Centro e Norte do País.

A partir da Beira, os passageiros passam a dispor de ligações aéreas directas para **Nampula, Nacala, Pemba, Tete e Quelimane**, reforçando a conectividade interna e criando novas possibilidades para a circulação de pessoas, negócios e mercadorias.



Aeronave DA42- 4 SEATs Dual
Engine DIAMOND



AirMozabique
Embraer 119

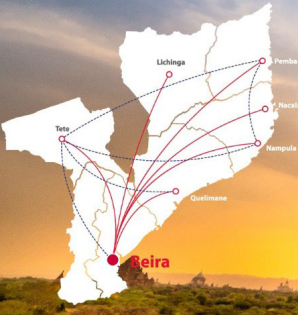


Na saude

Moçambique cada vez mais próximo!

Voe directo da Beira para: Quelimane, Tete, Nampula, Nacala, e Pemba

Sem passar por Maputo



ROTA	A PARTIR DE
BEIRA ➔ NAMPULA	8.840 MZN
BEIRA ➔ NACALA	8.840 MZN
BEIRA ➔ PEMBA	9.506 MZN
BEIRA ➔ TETE	8.040 MZN
BEIRA ➔ QUELIMANE	8.040 MZN
BEIRA ➔ LICHINGA	9.506 MZN



MODERNIZAÇÃO AEROPORTUÁRIA: NOVAS INFRA-ESTRUTURAS, NOVAS OPORTUNIDADES

No horizonte **2027–2031**, a empresa Aeroportos de Moçambique (ADM) pretende consolidar uma rede aeroportuária mais segura, moderna, eficiente, integrada, resiliente e competitiva, capaz de responder às crescentes exigências da aviação civil, acompanhar o crescimento da procura e contribuir activamente para o desenvolvimento económico e social do País.

Esta visão assenta na implementação faseada de investimentos estruturantes, com destaque para os **Aeroportos de Maputo, Pemba, Vilankulo e Inhambane**, complementados por intervenções nos domínios da navegação aérea, segurança operacional, certificação, transformação digital e melhoria da experiência do passageiro.

Mais do que modernizar infra-estruturas, esta transformação pretende aproximar pessoas, ligar territórios, facilitar a mobilidade de passageiros e bens e criar melhores condições para o desenvolvimento do **turismo, comércio, logística e investimento**.

O **Programa Quinquenal do Governo (PQG) 2025–2029** identifica o Transporte e Logística como uma das áreas prioritárias do domínio económico, sustentada por infra-estruturas resilientes e pela transformação digital.

Nesta área, o Governo estabelece como foco a promoção da competitividade e eficiência dos corredores de desenvolvimento, bem como a criação de redes de transporte interligadas com centros logísticos de mercadorias e passageiros, com vista a garantir a conexão dos mercados locais e internacionais e promover o comércio e o crescimento económico.





Os investimentos estruturantes da ADM, E.P. contribuem directamente para a materialização destas prioridades, com destaque para:

- **Modernização das infra-estruturas de transporte:** reabilitação e expansão dos aeroportos, reforçando a capacidade e eficiência da rede nacional;
- **Reforço da conectividade e dos corredores de desenvolvimento:** aproximando pessoas, territórios e mercados dentro e fora do País;
- **Promoção do turismo:** particularmente em Inhambane e Vilankulo, importantes destinos turísticos nacionais;
- **Apoio aos grandes projectos económicos:** com destaque para Pemba, no contexto do desenvolvimento do sector do gás natural e dos hidrocarbonetos em Cabo Delgado;
- **Apoio à logística, comércio e investimento:** através de melhores condições para a circulação de pessoas e mercadorias e para a ligação aos mercados;
- **Transformação digital e modernização tecnológica:** mediante a modernização dos sistemas de comunicação, vigilância e navegação aérea, contribuindo para maior segurança, eficiência e qualidade dos serviços.

SEGURANÇA NA AVIAÇÃO CIVIL: A BASE PARA UM CÉU MAIS CONFIÁVEL

A segurança constitui um dos pilares fundamentais para o crescimento sustentável da aviação civil. Em Moçambique, o sector entrou numa fase de transformação estratégica, com a aprovação do **Plano Director da Aviação Civil 2026–2045**, que prevê reformas institucionais e investimentos superiores a **710 milhões de dólares**.

O documento estabelece importantes mudanças no modelo institucional do sector, incluindo a criação da **Agência Nacional de Aviação Civil** e da **Agência Nacional de Navegação Aérea**, entidades que terão responsabilidades na regulação e gestão do espaço aéreo nacional.

Entre as prioridades definidas encontram-se a **reabilitação urgente do Aeroporto Internacional da Beira**, a expansão da capacidade do **Aeroporto Internacional de Maputo** e o aproveitamento do potencial estratégico do **Aeroporto Internacional de Nacala**.

O plano prevê ainda cerca de **210 milhões de dólares** para a modernização dos sistemas de navegação aérea, incluindo a instalação de novos radares e a digitalização da informação aeronáutica.

Estas iniciativas reflectem uma visão de longo prazo para uma aviação civil mais segura, moderna, eficiente e competitiva, capaz de acompanhar as necessidades de crescimento do País e de responder aos desafios da integração regional e internacional.



UM SECTOR COM POTENCIAL PARA INVESTIR E CRESCER

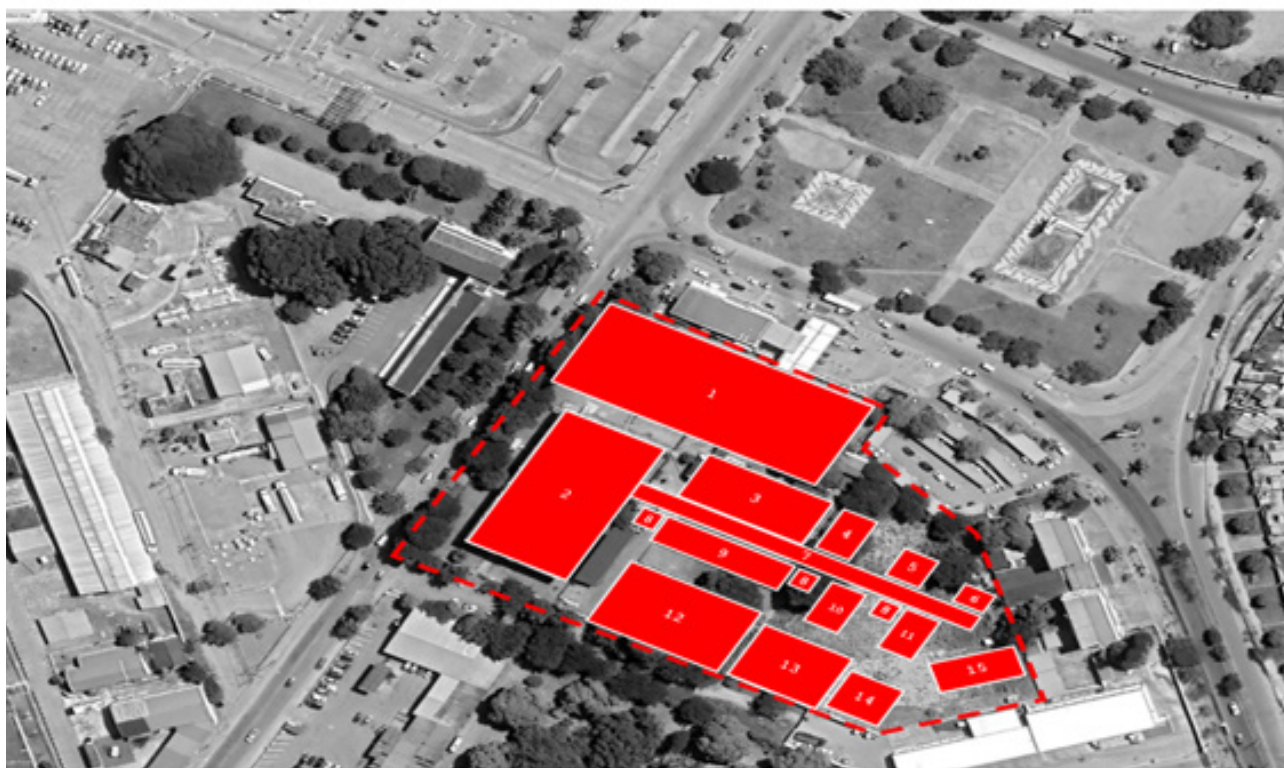
A combinação entre **novas aeronaves, modernização aeroportuária, expansão da conectividade, transformação digital e reforço da segurança** abre novas oportunidades para o investimento na aviação civil moçambicana.

O desenvolvimento de serviços de carga aérea, manutenção e reparação de aeronaves, assistência em terra, formação de profissionais, tecnologia, logística e turismo representa apenas parte do potencial existente.

Para Moçambique, investir na aviação civil significa investir na conectividade nacional, aproximar regiões, facilitar o comércio, dinamizar o turismo e criar condições para uma economia mais integrada e competitiva.

Futuras Instalações da ACA

Projecto executivo dentro do escopo da reforma e fortalecimento da capacidade institucional



Bloco 1 Hotel, **Bloco 2** - Edifício da ACA, **Bloco 3** – Restaurante e refeitório, **Bloco 4** – Dormitórios e Anfiteatro, **Bloco 5** – Sanitários, **Bloco 6** – Data Center e Arquivos, **Bloco 7** – Corredor Central, **Bloco 8** – Comunicação Vertical, **Bloco 9** – Administração e Salas de Simuladores, **Bloco 10** – Sala de aulas de pilotagem, **Bloco 11** – Sala de aulas para CTA, **Bloco 12** – Estacionamento, **Bloco 13** – Campo Desportivo, **Bloco 14** – Hangar de simuladores de voo e salas de exame, **Bloco 15** – Ginásio e Piscina



Ministério dos Transportes e Logística



info@mtl.gov.mz



+258 21 359 800

Siga-nos





República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E LOGÍSTICA

INTEGRAR LIGAR DESENVOLVER

Mobilidade e Logística ao Serviço
do Desenvolvimento do País.

Colaboradores:



Mais transporte, mais Logística, mais desenvolvimento