



**ACOMPANHAMENTO
DO
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO
DE
SETEMBRO DE 2017**



ÍNDICE

1. FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-SETEMBRO DE 2017	3
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	8
2.1. Movimento geral	9
De Carga	9
De Navios.....	14
De Contentores	14
2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2007	16
Evolução do Movimento de Contentores por porto	18
3. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	19
3.1. Carga Geral	20
3.1.1. Contentorizada	21
3.1.2. Fracionada	23
3.1.3. Ro-Ro	24
3.2. Granéis Sólidos	25
3.2.1. Carvão.....	26
3.2.2. Minérios	27
3.2.3. Produtos Agrícolas.....	28
3.2.4. Outros Granéis Sólidos	29
3.3. Granéis Líquidos	31
3.3.1. Petróleo Bruto	31
3.3.2. Produtos Petrolíferos	32
3.3.3. Outros Granéis Líquidos	34
4. ANEXOS	36
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)	37
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	38
A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto	39
A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)	40
A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017)	41

- Notas:**
1. Todos os dados estatísticos foram fornecidos pelas Administrações Portuárias, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT;
 2. Alguns dados, principalmente relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, sendo objeto de eventual correção num dos meses seguintes.
 3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem integralmente a Diretiva Comunitária 95/64/CE, de 8 de dezembro (Diretiva Marítima), por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias excluídas na Diretiva;
 4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
 5. Neste relatório são considerados como mercados portuários de produtos e geográficos os correspondentes às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).



**FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO
MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-SETEMBRO DE 2017**



- No período de janeiro a setembro de 2017, a carga movimentada no sistema portuário do Continente atingiu cerca de 73,4 milhões de toneladas, elevando para este valor a melhor marca de sempre verificada nos períodos homólogos que fica +5,4% acima do anterior máximo, verificado em 2016. A realização deste recorde verifica-se novamente por reflexo do comportamento dos portos de Leixões, Aveiro e Sines, cujo movimento é também mais elevado de sempre.

Não obstante o volume de carga movimentada no período em análise se encontrar longe dos valores históricos mais elevados, o porto de Lisboa apresenta a mais importante contribuição para o desempenho global, com um acréscimo de +1,8 milhões de toneladas face a 2016, correspondente a +24,1%, confirmando e dando sustentação ao ciclo de recuperação de tráfego perdido em anos anteriores por efeito, nomeadamente, de perturbações laborais.

Por ordem decrescente do indicador de impacto no desempenho do sistema portuário, definido pela taxa de variação ponderada pela quota do volume movimentado, elencam-se os contributos de Leixões, com um acréscimo de 7% (correspondente a +951,2 mil toneladas), de Aveiro, que cresceu +22,4% (+719,5 mil toneladas) e de Sines, que registou uma variação de +2,1% (inferior à média global e equivalente a +778,6 mil toneladas). Ainda com variações positivas há a assinalar os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, que crescem +5,3% e +1,8%, respetivamente, registando-se variações negativas nos portos de Setúbal, de -7,3% e de Faro, de -60,7%.

Importa recordar o contexto em que se enquadram algumas das variações assinaladas, sendo o que origina efeitos de maior impacto o acréscimo extraordinário, ocorrido em 2016, do transbordo de Petróleo Bruto efetuado em Sines com destino a Leixões, para suprir necessidades de abastecimento da refinaria de Matosinhos, devido à inoperacionalidade do Terminal Oceânico que impediu a descarga direta neste último porto de navios de grande dimensão. Com a reposição da operacionalidade deste Terminal Oceânico, deixou de se verificar o acréscimo extraordinário pontual deste tráfego específico, que induz a sua variação homóloga negativa, contudo, mesmo assim, foi compensada pelo crescimento de outras operações no porto de Sines em 2017, nomeadamente pelo tráfego de Contentores. No porto de Lisboa constata-se a situação inversa, determinada pelo decréscimo verificado em 2016 na sequência das greves dos trabalhadores portuários, que induz variações positivas majoradas ao movimento realizado em 2017. Esta circunstância verificada no porto de Lisboa influencia negativamente o desempenho de Leixões e de Setúbal, que ‘beneficiaram’ em 2016 do desvio de carga impossibilitada de ali ser movimentada.

O porto de Sines mantém naturalmente a quota maioritária absoluta com um movimento total de carga que representa 52,7% do total, tendo, no entanto, perdido -1,7 pontos percentuais face à que detinha no período homólogo de 2016. Seguem-se os portos de Leixões, na segunda posição, com uma subida ligeira para 19,9% do total, Lisboa, que sobe +1,9 pontos percentuais para 12,5%, Setúbal que recua -1,7 pontos percentuais para 7%, e Aveiro que melhora 0,7 pontos percentuais à que detinha em igual período de 2016, fixando-a em +5,4%.

- O tráfego de Contentores realizado nos portos comerciais do Continente no período janeiro-setembro de 2017, atingiu um volume de quase 2,3 milhões de TEU, constituindo o número mais elevado de sempre nos períodos homólogos (por reflexo de Sines), superior em +16% à anterior melhor marca, de 2016. Este desempenho deve-se fundamentalmente ao comportamento dos portos de Lisboa e de Sines, com variações positivas de +38,5% e de +22,7%, respetivamente, contrariado ligeiramente pelo comportamento de Leixões (com uma quota de 20,6% regista uma quebra de -5,5%) e Setúbal (recuo de -3,4% numa quota de 5,1%). Assinala-se ainda um



incremento de +2,6% do tráfego de contentores no porto da Figueira da Foz, apesar da sua quota residual neste mercado (0,8%).

As operações de *transshipment* assumem um papel importantíssimo no tráfego de Contentores, naturalmente por efeito da realidade de Sines, onde o volume de TEU movimentado no âmbito daquelas operações representa 80,6% do volume de TEU movimentado no próprio porto, quando este *ratio* assume o valor de 7,3% em Leixões e de cerca de 5% em Lisboa (6,3% no conjunto). Comparativamente ao total do volume TEU movimentado no sistema portuário, no período em análise o *transshipment* representou 48,4%, superior em 3,4 pontos percentuais ao registado no período homólogo de 2016, cabendo 46,1% a Sines, 1,5% a Leixões e cerca de 0,8% a Lisboa.

O volume de Contentores medido em Unidades movimentado no período em análise registou um acréscimo de +13,8%. A variação comparada do volume de Unidades e de TEU indicia um crescimento mais acentuado dos contentores de maiores dimensões, tendo subjacentes taxas de variação aproximadas de +5,7% para os equiparados a 20 pés e de +19,6% para os equiparados a 40 pés.

- O movimento de navios observado no período janeiro-setembro de 2017, nas suas diversas tipologias e independentemente do tipo de operações que efetuaram, traduziu-se pela realização de 8291 escalas, superior em +2,5% ao número verificado no período homólogo de 2016, a que correspondeu um volume total de arqueação bruta (GT) superior a 155,9 milhões, que traduz uma variação homóloga de +5,3% e estabelece a melhor marca nos períodos homólogos.

O porto que mais se distinguiu pelo comportamento do movimento de navios, considerando a conjugação da variação do número de escalas e do volume GT e respetivas quotas, foi Lisboa que registou acréscimo de 15,1% e de +16,3%, respetivamente, com quotas na casa dos 23%. São também de destacar os portos de Setúbal, com variações de +1,9% e +27,3% e quota na GT de 11,8%, de Aveiro com variações respetivas de +10,2% e de +21% (com quotas de 9,8% no número de escalas e de 2,7% na GT), de Leixões, que não obstante a quebra de -1,7% no número de escalas, cresceu +1,6% no volume de GT onde representa uma quota de 16,3%, e ainda Viana do Castelo, que registou um acréscimo de +12% no número de escalas e +25% no volume de GT, embora as respetivas quotas sejam pouco significativas (2,1% e 0,5%, respetivamente).

Embora representando apenas cerca de 0,6% do volume GT dos navios que o escalaram e sem realização de operações de movimentação de carga, importa sublinhar o crescimento verificado no porto de Portimão, com uma variação homóloga de +50% no número de escalas registadas no período janeiro-setembro de 2017.

Com comportamentos negativos no movimento de navios destaca-se o porto de Sines que registou uma quebra de -7,4% no número de escalas e de -3,8% no volume de GT, da Figueira da Foz que tendo aumentado em três o número de escalas, reduziu o total da arqueação bruta dos navios que o escalaram em -6,3%, e ainda Faro com quebras superiores a -50%.

Salienta-se o facto de nos portos de Aveiro e Setúbal se verificar o maior volume de arqueação bruta observado nos períodos homólogos.

- O desempenho global do mercado portuário foi forte e positivamente influenciado pelo mercado da Carga Contentorizada, que cresceu +10,8% (+2,6 milhões de toneladas) e representa 35,7% do total, e pelo mercado dos Produtos Petrolíferos, que registou um acréscimo de +18,1% (+2,1 milhões de toneladas) e detém uma



quota de 18,8%. Naturalmente o mercado da Carga Contentorizada foi particularmente influenciado pelas operações de *transshipment* realizadas no porto de Sines, acima referido em termos do volume de TEU movimentados.

Por ser igualmente importante, mas em termos negativos, destaca-se a influência exercida pelo mercado do Petróleo Bruto, que, com uma quota de 14,9%, registou um recuo de -18,3%, correspondente a -2,4 milhões de toneladas, face ao volume movimentado no período homólogo de 2016, que, recorda-se, sofreu um acréscimo extraordinário resultante da necessidade de se efetuar o transbordo em Sines de 1,7 milhões de toneladas com destino a Leixões.

Merece ainda destaque o facto de todos os mercados de carga inseridos no perímetro dos Granéis Sólidos terem registado comportamentos positivos, sendo os mais significativos o dos Outros Granéis Sólidos, que cresceu +14,8% (representando 8,1% do mercado portuário total) e do Carvão, que registou um acréscimo de 15% (detendo uma quota de 6,4%). O mercado da carga Roll-On/Roll-Off justifica também uma referência particular por manter uma trajetória de crescimento acentuado, sendo de +19,5% no período em análise, com uma quota de 1,4%, superior em 0,4 pontos percentuais à verificada no período homólogo de 2016.

Nas restantes tipologias de cargas verificam-se desempenhos positivos nos Minérios e nos Outros Granéis Líquidos, onde se observaram aumentos de +15,3% e de +5% e cujos mercados representam 1,2% e 2,1%, respetivamente, e desempenhos negativos na Carga Fracionada, que regista uma quebra de -8,6%, passando a representar 6% do total e seguindo uma tendência significativamente decrescente.

Este comportamento global do mercado portuário de movimentação de carga resultou do confronto de um fluxo de carga embarcada que atingiu o volume de 30 milhões de toneladas, após um acréscimo homólogo de +2,2%, e de um fluxo de carga desembarcada totalizou cerca de 43,4 milhões de toneladas, refletindo uma variação de +7,8%. Enfatiza-se o facto de ambos os valores constituírem as melhores marcas de sempre nos períodos janeiro-setembro.

- O comportamento do mercado portuário no segmento da carga embarcada, no qual as exportações representam mais de 80%, é fortemente influenciado pelos mercados da Carga Contentorizada, dos Outros Granéis Sólidos e dos Produtos Petrolíferos que, detendo quotas do volume total embarcado, de 48,4%, 10,9% e 25%, registaram crescimentos de +9,9%, +36% e de +7,4%, respetivamente.

Pelas razões circunstanciais já referidas, que originaram um acréscimo extraordinário de carga movimentada em 2016, releva-se o impacto negativo do tráfego de Petróleo Bruto que no ano de 2017 tem registado um comportamento normal, isto é, de tráfego meramente residual neste segmento, o que significa que no período janeiro-setembro se registou uma quebra superior a -1,5 milhões de toneladas, ou seja, de -90,6% comparativamente a período homólogo de 2016.

Nas restantes tipologias de carga, destaca-se o comportamento positivo do tráfego Ro-Ro (+22,6%), dos Produtos Agrícolas (+14,8%) e Outros Granéis Líquidos (+15%), e negativo na Carga Fracionada (-19,1%), Carvão (-3%) e Minérios (-2,1%).

Em termos do volume global de carga embarcada, independentemente da sua tipologia, o porto que registou o crescimento mais acentuado foi Lisboa, ao observar um crescimento de +49,6% para uma quota de 13,2%, seguido de Leixões que associa uma quota de 18,7% a um crescimento de +6,2%.



Pela negativa e razões já apontadas destaca-se o porto de Sines que, com uma quota de +49,4% do total dos 'embarques', não consegue compensar o volume de cerca de -1,7 milhões de toneladas movimentadas extraordinariamente em 2016, acabando por registar uma quebra de -4,9% no período em análise.

Nos restantes portos registam-se variações positivas em Viana do Castelo (+4,7%), Aveiro (8,2%) e Figueira da Foz (+1,8%) e variações negativas em Setúbal (-8,3%) e Faro (-60,7%).

- O segmento da carga desembarcada, no qual as importações representam cerca de 90%, representou no período janeiro-setembro de 2017 um movimento global de 43,4 milhões de toneladas, e para cujo comportamento o tráfego de Produtos Petrolíferos registou o contributo com maior impacto, ao registar um acréscimo de +33,9% e fixando uma quota de 14,6% (superior em 2,6 pontos percentuais à que detinha no período homólogo de 2016). Na posição seguinte em termos de influência para o desempenho global, surge o tráfego de Carga Contentorizada que cresce +11,9%, representando uma quota de 27%. Para este contributo, destaca-se o apoio das operações de *transshipment*, maioritariamente realizadas no porto de Sines, cujo volume se situa na casa de 48% do total.

Também neste segmento de mercado se faz sentir o tráfego extraordinário de Petróleo Bruto verificado em 2016, que constitui um forte travão ao crescimento deste mercado em 2017, que no período em análise se traduz por quebra de 898,6 mil toneladas, correspondente a -7,7%, determinando uma quota de 24,9%.

Nos restantes mercados que integram o segmento da carga desembarcada, importa sublinhar o comportamento positivo da Carga Fracionada (+20,8%), da carga Ro-Ro (+17,4%), do Carvão (+15,7%), Minérios (+30,2%), dos Produtos Agrícolas (+5,8%), sendo negativo apenas nos Outros Granéis Sólidos (-3,5%) e Outros Granéis Líquidos (-1,3%).

Os portos que induziram um impacto mais significativo no comportamento deste segmento de mercado, considerando a conjugação dos fatores taxa de crescimento e quota, foram Sines, Aveiro, Leixões e Lisboa, cujas variações face ao período homólogo de 2016 se traduzem respetivamente por +7% (com uma quota de 54,9%), +31,1% (com uma quota de 6%), +7,5% (com uma quota de 20,7%) e +9,9% (com uma quota de 12%).

Refere-se ainda o crescimento de +7,6% no porto de Viana do Castelo, de +1,7% na Figueira da Foz e o recuo de -5,9% no porto de Setúbal.

- Os portos que têm subjacente um perfil 'exportador' continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que, no período janeiro-setembro de 2017, apresentam rácios de carga embarcada sobre carga total de 78,9%, 63,5%, 58,3% e 100%, não obstante o facto de o porto de Faro ter vindo a observar forte irregularidade na sua atividade de movimentação de carga.

Sublinha-se, no entanto, o facto de o volume da carga embarcada nestes portos apresentar dimensões relativamente pouco significativas, representando no seu conjunto apenas 14,3% do total, dos quais 10% cabem a Setúbal.





2.1. Movimento geral

De Carga

O sistema portuário do Continente registou um movimento de 73,4 milhões de toneladas no período de janeiro a setembro de 2017, ultrapassando em +5,4% o valor observado no mesmo período de 2016, passando a constituir o volume mais elevado de sempre na tonelagem movimentada nos períodos homólogos. A verificação desta marca recorde ocorre por reflexo de idêntico registo nos portos de Leixões, Aveiro e Sines.

Para este desempenho global contribuiu de forma mais assertiva o porto de Lisboa ao exceder em +1,8 milhões de toneladas o valor do período homólogo de 2016, o que traduz um acréscimo de +24,1%, eleva a sua quota para 12,5% e confere mais sustentabilidade ao processo de recuperação do tráfego perdido por efeito, nomeadamente, das atribuições de natureza laboral.

Com base no indicador correspondente às taxas de variação ponderadas pelos valores das respetivas quotas, constata-se que o contributo mais relevante que surge na posição seguinte é o do porto de Leixões que regista um acréscimo de +7% robustecido por uma quota de 19,9%, a que corresponde um aumento de 951,2 mil toneladas, seguido, de perto, pelo porto de Aveiro, que exhibe um crescimento de +22,4% num volume que representa 5,4% do total. O porto de Sines contribui também, inegavelmente, para o desempenho global observado neste período, com o crescimento de +2,1%, mas sustentado por uma quota de 52,7%.

Considera-se relevante sublinhar o notável comportamento do porto de Sines, que anula e supera o efeito de travão ao crescimento no corrente ano, criado pelo movimento extraordinário de 3,4 milhões de toneladas de Petróleo Bruto com destino a Leixões que ali teve de ser transbordado, por impossibilidade de descarga direta por inoperacionalidade do Terminal Oceânico Galp. A ocorrência desta situação foi possível devido fundamentalmente ao acréscimo do movimento de Petróleo Bruto para a hinterland do próprio porto de Sines em cerca de +4% (300 mil toneladas), do crescimento do volume de Carga Contentorizada, em +1,9 milhões de toneladas, e de Produtos Petrolíferos, em cerca de +1,5 milhões de toneladas.

Do comportamento dos restantes portos assinala-se o crescimento de Figueira da Foz em +1,8% e Viana do Castelo em +5,3% (sendo as respetivas quotas de 2,1% e 0,4%), e as quebras verificadas em Setúbal, -7,3%, e Faro, -60,7%, recordando-se que a atividade de movimentação de carga deste último depende exclusivamente das exportações da Cimpor, em particular do seu Centro de Produção de Loulé, que atravessa uma fase de grande instabilidade.

Os mercados de cargas que mais fortemente influenciam o desempenho do sistema portuário do Continente continuam a ser, naturalmente, o da Carga Contentorizada e do dos Produtos Petrolíferos, com graus de impacto semelhante, apresentando o primeiro um acréscimo de +10,8% e uma quota de 35,7%, e o segundo um acréscimo de +18,1% com uma quota de 18,8%. Importa enfatizar o efeito do tráfego de *transshipment* na Carga Contentorizada que representa mais de 48% do seu volume total. Tendo naturalmente um impacto significativo, mas no corrente ano de sinal negativo, pelas razões já referidas, destaca-se o mercado de Petróleo Bruto que regista uma quebra de -18,3% e representa uma quota de 18,8%.

Embora com menor impacto, mas merecendo destaque, temos o mercado dos Outros Granéis Sólidos com um aumento de +14,8%, passando a representar 8,1% do total e o do Carvão que regista um aumento de +15% e detém uma quota de 6,4%. Dos restantes mercados, apresentam um comportamento positivo o dos Produtos Agrícolas (+6,1% com uma quota 5,2%), o da carga Ro-Ro (+19,5% com uma quota de 1,4%), o dos Minérios (+15,3% com uma quota de 1,2%) e os dos Outros Granéis Líquidos (+5% com uma quota de 2,1%), e negativo o mercado da Carga Fracionada, que recua -8,6%, passando a deter uma quota de 6%.

A estrutura do mercado portuário nas vertentes das classes de carga e dos portos que proporcionam a sua movimentação é apresentada nos quadros seguintes, de cuja leitura se constata que a Carga Geral assume a quota-parte mais significativa do volume total, representando 43,1%, seguida dos Granéis Líquidos, com 35,9% e cabendo aos Granéis Sólidos os restantes 21%.



É notória a posição dominante do porto de Sines que movimenta 38,6 milhões de toneladas e representa 52,7% do volume total de carga no mercado portuário do Continente, detendo posições maioritárias em todas as classes de carga, sendo absolutas na Carga Geral e nos Granéis Líquidos, com 52,3% e 66%, respetivamente, e representando 30,6% nos Granéis Sólidos.

Por ordem de volume de carga movimentada seguem-se os portos de Leixões, com 19,9% (com os Granéis Líquidos e a Carga Geral a registarem um volume idêntico de toneladas movimentadas), Lisboa, com 12,5% e Setúbal, com 7%.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Total	
Carga Geral	198 258	6 220 867	1 020 545	917 893	3 913 405	2 817 342	16 560 959	0	31 650 169	43,1%
Granéis Sólidos	73 758	1 828 720	1 938 696	648 590	4 023 365	2 125 851	4 715 303	59 930	15 414 214	21,0%
Granéis Líquidos	32 220	6 517 157	967 387	9 983	1 210 585	200 178	17 373 637	0	26 311 146	35,9%
TOTAL	304 235	14 566 744	3 926 629	1 576 466	9 147 355	5 143 371	38 649 899	59 930	73 375 529	100,0%
	0,4%	19,9%	5,4%	2,1%	12,5%	7,0%	52,7%	0,1%	100,0%	

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
Carga Geral	0,6%	19,7%	3,2%	2,9%	12,4%	8,9%	52,3%	0,0%
Granéis Sólidos	0,5%	11,9%	12,6%	4,2%	26,1%	13,8%	30,6%	0,4%
Granéis Líquidos	0,1%	24,8%	3,7%	0,0%	4,6%	0,8%	66,0%	0,0%

No quadro seguinte apresenta-se um resumo do comportamento dos diversos mercados de carga, independentemente dos portos onde é movimentada, e constata-se claramente a sua elevada assimetria, quer considerando os valores registados no próprio mês de setembro, bem como nos respetivos valores acumulados e ainda no volume apurado nos últimos doze meses comparativamente aos doze meses imediatamente anteriores.

A comparação do movimento realizado nos últimos doze meses face ao período de doze meses imediatamente anterior apresenta variações do mesmo sinal que a comparação do período janeiro-setembro de 2017 face ao período homólogo de 2016, sendo positivas na generalidade das cargas, com exceção da Carga Fracionada e do Petróleo Bruto.

Sublinha-se que as causas das variações negativas destas cargas são de natureza diferente, resultando a da Carga Fracionada de uma tendência recessiva do mercado por ela constituído, enquanto a quebra no volume de Petróleo Bruto decorre das razões já referidas, relacionadas com o acréscimo extraordinário registado em 2016 decorrente das operações intermédias de transbordo realizadas em Sines de carga que se destinava a Leixões, cuja descarga direta no Terminal Oceânico Galp foi impossibilitada por inoperacionalidade.

Sublinha-se o facto curioso de a Carga Contentorizada, que tem sucessivamente registado taxas de crescimento expressivas, registar uma diminuição do volume movimentado no próprio mês de setembro face ao setembro de 2016, o que evidencia a relativa irregularidade do movimento mensal, bem como constitui um indício da ausência de sazonalidade no movimento portuário.

Dado que a comparação entre as variações registadas no período dos últimos doze meses e dos períodos janeiro-setembro indicia o sentido das tendências de evolução, assinala-se que essa comparação reflete algum abrandamento no crescimento da Carga Contentorizada e do Carvão (embora este mais ténue), um abrandamento na retração da Carga Fracionada e um agravamento no recuo do Petróleo Bruto, e ligeira aceleração no crescimento dos Produtos Agrícolas, Outros Granéis Sólidos e Produtos Petrolíferos.



		Setembro/2017		Jan-Set/2017		Últimos 12 meses	
		Valor do Mês	Δ % sobre Mês Homólogo 2016	Valor do Período	Δ % sobre Período Homólogo	Últimos 12 meses (Out/2016 a Set/2017)	Δ % 12 meses Anteriores (Out/2015 a Set/2016)
		(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	2 347 122	-13,4%	26 212 926	+10,8%	35 455 575	+15,0%
	Fraccionada	387 949	-19,5%	4 409 557	-8,6%	5 916 946	-12,8%
	Ro-Ro	125 912	+36,9%	1 027 686	+19,5%	1 345 221	+18,1%
	TOTAL CG	2 860 982	-12,9%	31 650 169	+7,9%	42 717 742	+10,2%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	401 910	-6,2%	4 713 745	+15,0%	6 275 778	+18,8%
	Minérios	106 978	-0,1%	908 917	+15,3%	1 217 759	+19,3%
	Produtos Agrícolas	476 594	+3,7%	3 818 097	+6,1%	4 956 380	+0,2%
	OutrosGS	685 227	+47,7%	5 973 454	+14,8%	7 675 839	+9,7%
	TOTAL GS	1 670 710	+14,5%	15 414 214	+12,6%	20 125 756	+10,3%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	1 260 142	-33,9%	10 942 850	-18,3%	14 545 317	-14,6%
	Produtos Petrolíferos	1 712 959	+19,7%	13 809 759	+18,1%	18 100 545	+15,1%
	OutrosGL	167 574	+5,4%	1 558 537	+5,0%	2 162 771	+3,4%
	TOTAL GL	3 140 675	-10,2%	26 311 146	-1,0%	34 808 633	-0,1%
TOTAL GERAL		7 672 367	-6,9%	73 375 529	+5,4%	97 652 132	+6,3%

No quadro da página seguinte apresenta-se a estrutura do mercado portuário formado pela confluência dos mercados de produtos (as cargas) e dos mercados geográficos (os portos). Chama-se a atenção para o facto de neste quadro não se incluir o porto de Portimão, que, por regra, não efetua operações de movimentação de carga, tendo pontualmente, no período de janeiro a setembro de 2017, movimentado 899 toneladas na Carga Fraccionada, o que origina uma diferença entre o valor total apresentado no quadro e o volume total da carga movimentada no sistema portuário do Continente.

Os valores do volume de carga movimentada em cada um dos mercados apresentados neste quadro, são acompanhados pelos respetivos indicadores de variação percentual face ao período homólogo de 2016, bem como a representação da quota em cada porto relativamente ao total.

Adicionalmente apresenta-se também o resumo das variações do volume movimentado por classe de carga e por porto, no período janeiro-setembro de 2017 por comparação com o período homólogo de 2016.



	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Total Geral	
Carga	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016
Carga Geral	198 258	+4,2%	6 220 867	-2,9%	1 020 545	+1,4%	917 893	+5,8%	3 913 405	+30,8%	2 817 342	-9,5%	16 560 959	+13,1%	0	-100,0%	31 649 270	+7,9%
Contentorizada	603	+182,1%	4 601 827	-5,0%	472	+56,1%	140 242	-6,5%	3 768 605	+35,0%	1 224 843	-6,9%	16 476 335	+13,2%	0	-	26 212 926	+10,8%
Fraccionada	197 655	+4,0%	843 590	-5,8%	1 020 074	+1,4%	777 651	+8,4%	137 235	-30,0%	1 351 865	-16,0%	80 586	-0,6%	0	-100,0%	4 408 657	-8,6%
Ro-Ro	0	-	775 449	+16,9%	0	-100,0%	0	-	7 565	+84,9%	240 634	+28,3%	4 038	-22,2%	0	-	1 027 686	+19,5%
Granéis Sólidos	73 758	+7,5%	1 828 720	-0,5%	1 938 696	+50,7%	648 590	-1,7%	4 023 365	+19,8%	2 125 851	-5,1%	4 715 303	+11,8%	59 930	+137,1%	15 414 214	+12,6%
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	174 635	-15,2%	4 539 110	+16,6%	0	-	4 713 745	+15,0%
Minérios	0	-	545 391	+38,2%	0	-	4 106	-	11 888	-19,9%	292 381	-15,2%	55 152	+62,5%	0	-	908 917	+15,3%
Produtos Agrícolas	0	-	468 938	-12,7%	835 404	+85,7%	7 441	-83,6%	2 453 016	-2,9%	53 298	+48,7%	0	-100,0%	0	-	3 818 097	+6,1%
OutrosGS	73 758	+7,5%	814 391	-10,1%	1 103 292	+31,9%	637 042	+3,7%	1 558 462	+91,3%	1 605 537	-2,8%	121 042	-57,9%	59 930	+137,1%	5 973 454	+14,8%
Granéis Líquidos	32 220	+7,3%	6 517 157	+21,3%	967 387	+5,8%	9 983	-54,8%	1 210 585	+18,7%	200 178	+2,1%	17 373 637	-8,6%	0	-	26 311 146	-1,0%
Petróleo Bruto	0	-	3 548 398	+23,6%	0	-	0	-	0	-	0	-	7 394 452	-29,7%	0	-	10 942 850	-18,3%
Produtos Petrolíferos	32 220	+7,3%	2 627 211	+19,0%	522 440	+11,1%	0	-	832 695	+21,3%	38 738	+29,0%	9 756 456	+18,0%	0	-	13 809 759	+18,1%
OutrosGL	0	-	341 549	+16,4%	444 947	+0,2%	9 983	-54,8%	377 890	+13,3%	161 439	-2,7%	222 729	-0,9%	0	-	1 558 537	+5,0%
Total Geral	304 235	+5,3%	14 566 744	+7,0%	3 926 629	+22,4%	1 576 466	+1,8%	9 147 355	+24,1%	5 143 371	-7,3%	38 649 899	+2,1%	59 930	-60,7%	73 374 630	+5,4%
Distribuição por Portos	0,4%	-	19,9%	-	5,4%	-	2,1%	-	12,5%	-	7,0%	-	52,7%	-	0,1%	-	100,0%	-

Quotas do volume de carga movimentada por porto

Carga	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
Carga Geral	0,6%	19,7%	3,2%	2,9%	12,4%	8,9%	52,3%	
Contentorizada	0,0%	17,6%	0,0%	0,5%	14,4%	4,7%	62,9%	
Fraccionada	4,5%	19,1%	23,1%	17,6%	3,1%	30,7%	1,8%	
Ro-Ro		75,5%			0,7%	23,4%	0,4%	
Granéis Sólidos	0,5%	11,9%	12,6%	4,2%	26,1%	13,8%	30,6%	0,4%
Carvão						3,7%	96,3%	
Minérios		60,0%		0,5%	1,3%	32,2%	6,1%	
Produtos Agrícolas		12,3%	21,9%	0,2%	64,2%	1,4%		
OutrosGS	1,2%	13,6%	18,5%	10,7%	26,09%	26,88%	2,0%	1,0%
Granéis Líquidos	0,1%	24,8%	3,7%	0,0%	4,6%	0,8%	66,0%	
Petróleo Bruto		32,4%					67,6%	
Produtos Petrolíferos	0,2%	19,0%	3,8%		6,0%	0,3%	70,6%	
OutrosGL		21,9%	28,5%	0,6%	24,2%	10,4%	14,3%	
Grand Total	0,4%	19,9%	5,4%	2,1%	12,5%	7,0%	52,7%	0,1%



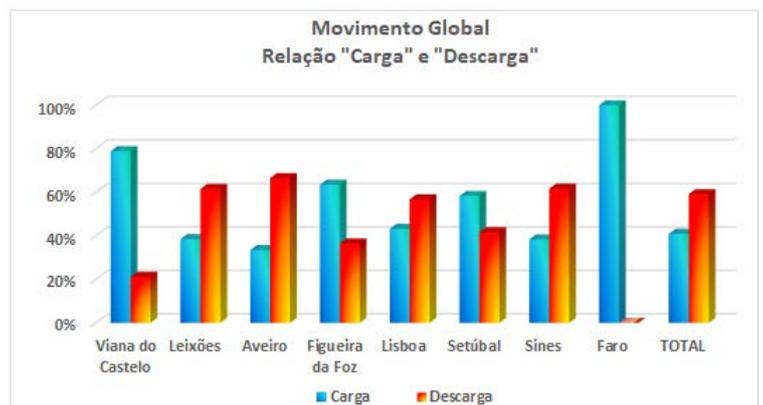
Da leitura dos quadros, valores e representação gráfica das variações, constata-se mais claramente que o volume de 73,4 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-setembro de 2017, se distribui pelos diversos mercados com elevada assimetria, sendo evidente o peso que assume o porto de Sines, nomeadamente na Carga Contentorizada (62,9%), Carvão (96,3%), Petróleo Bruto (67,6%) e Produtos Petrolíferos (70,6%), assumindo quotas maioritárias absolutas nas classes de Carga Geral (52,3%) e de Granéis Líquidos (66%), e de maioria simples na classe dos Granéis Sólidos (30,6%) .

Sublinha-se, igualmente, a existência de mercados de outras cargas onde portos específicos detêm quotas maioritárias absolutas, tal como o da carga Ro-Ro e dos Minérios onde o movimento do porto de Leixões representa 75,5% e 60% do total, respetivamente, e o dos Produtos Agrícolas, onde Lisboa detém uma quota de 64,2%.

Nos restantes mercados não existe posição maioritária absoluta de qualquer porto, sendo de assinalar o da Carga Fracionada e dos Outros Granéis Sólidos onde o porto de Setúbal tem a quota mais significativa, de 30,7% e 26,9%, respetivamente, e o dos Outros Granéis Líquidos é Aveiro que detém 28,5% do total movimentado.

Na perspetiva do sentido do movimento das operações, embarque e desembarque, identificam-se igualmente comportamentos bastante distintos a nível das diversas classes de carga, que, por sua vez, determinam também comportamentos diversos a nível dos portos, conforme valores apresentados no Anexo 3.

No capítulo seguinte, esta área é objeto de análise mais pormenorizada a nível de cada mercado de carga, no entanto, deixamos aqui uma visualização gráfica da comparação em cada porto entre o peso relativo da tonelagem movimentada nas operações de 'carga' e de 'descarga', sem ter em consideração a respetiva dimensão, traduzida pelo volume que lhes está associado.



Constata-se que os portos que detêm um peso relativo mais elevado de carga embarcada são os de menor dimensão, traduzindo o seu papel de porto de exportação para cargas muito específicas, a saber, nomeadamente as pás eólicas produzidas pelo grupo alemão ENERCON e exportadas pelo porto de Viana do Castelo e o cimento produzido pela CIMPOR na sua unidade de Loulé e exportado pelo porto de Faro, que no entanto regista uma atividade muito periclitante e irregular desde a retoma da fábrica, em dezembro último, após suspensão em junho de 2016.

Constata-se que no período janeiro-setembro de 2017 mantiveram um perfil 'exportador' os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos ratios de carga embarcada sobre o total de carga movimentada apresentam os valores de 78,9%, 63,5%, 58,3% e 100%, respetivamente, sendo de notar que o volume da carga embarcada nestes portos apresenta dimensões muito distintas e totalizando no seu conjunto apenas 14,3% do total, com Setúbal a representar 10% e Figueira da Foz ligeiramente mais de 3,3%, Viana do Castelo 0,7% e Faro 0,2%.

O perfil dos portos de Leixões e de Sines é, necessariamente, muito condicionado pela localização das refinarias da GALP, uma vez que os portos integram as instalações para descarga do Petróleo Bruto importado, o que induz forte desequilíbrio entre os fluxos de carga. No período em apreço o *ratio* do volume global de carga embarcada relativamente ao total representou 38,5% em Leixões e 38,3% em Sines.



Idêntica situação se verifica no porto de Lisboa no mercado dos Produtos Agrícolas, influenciado pela importação de cereais e oleaginosas, dos quais depende em larga medida a indústria agroalimentar (nomeadamente a de rações para animais), que é maioritariamente efetuada para os silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis alimentares da Trafaria, do Beato, de Palença e de Alhandra, o que globalmente determinou um volume de carga embarcada que corresponde a 43,2% do total geral.

De Navios

O movimento de navios nas várias tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, observado nos portos comerciais do continente caracteriza-se por 8291 escalas de navios que representaram uma arqueação bruta (GT) de cerca de 155,9 milhões, valores estes que traduzem acréscimos respetivos de +2,5% e de +5,3%, face aos registados no período homólogo de 2016.

O volume de GT constitui o valor mais elevado de sempre registado nos períodos homólogos, por efeito de idêntica circunstância verificada nos portos de Aveiro e Setúbal, após acréscimos de +21% e +27,3%, respetivamente.

Porto	#Escalas	GT (10 ³)	Δ%	
			#Escalas	GT
Viana do Castelo	177	741,7	+12,0%	+25,0%
Douro e Leixões	2022	25 346,3	-1,7%	+1,6%
Aveiro	812	4 282,2	+10,2%	+21,0%
Figueira da Foz	390	1 242,8	+0,8%	-6,3%
Lisboa	1910	36 729,2	+15,1%	+16,3%
Setúbal	1207	18 330,1	+1,9%	+27,3%
Sines	1699	68 259,4	-7,4%	-3,8%
Faro	14	58,7	-54,8%	-51,0%
Portimão	60	917,5	+50,0%	+43,5%
Total	8291	155 908,0	+2,5%	+5,3%

Sublinha-se o facto de esta variação positiva global, quer no Número de escalas, quer no volume de GT, ter sido contrariada pelos portos de Leixões (no número de escalas), Figueira da Foz (no volume de GT), Sines e Faro (em ambos aos indicadores), assinalando-se o porto de Lisboa com o maior crescimento no número de escalas e o porto de Setúbal com o maior crescimento no volume de GT.

De Contentores

Pela importância que assume no transporte multimodal de mercadorias, o tráfego de Contentores é objeto de uma apreciação mais detalhada, sublinhando desde já que, para além dos Contentores movimentados em operações Lo-Lo (Carga Contentorizada), que constitui o mercado que maior dinamismo e expressão tem assumido na atividade portuária, inclui também Contentores movimentados em operações Ro-Ro, nomeadamente as realizadas no Molhe Sul do porto de Leixões, cujo tráfego vem registando uma significativa dinâmica de crescimento e representa hoje cerca de 1% do total da carga movimentada.

O tráfego global de Contentores, que suporta a movimentação da Carga Contentorizada e de parte da carga Ro-Ro, e que inclui, naturalmente, o movimento de contentores ‘vazios’, atingiu no período janeiro-setembro de 2017 um volume de cerca de 1,4 milhões de Unidades e quase 2,3 milhões de TEU, refletindo acréscimos de +13,8% e +16%, respetivamente, constituindo ambos as melhores marcas de sempre registadas nos períodos homólogos.

O tráfego de Contentores é fortemente alavancado nas operações de *transshipment*, cujo volume, no período janeiro-setembro de 2017, ultrapassou 1,1 milhões de TEU, valor que representa cerca de 48,4% do total de TEU, sendo 95,2% dos quais é movimentado no porto de Sines, 3,1% em Leixões e 1,7% em Lisboa. Relativamente às operações de *transshipment* efetuadas em Sines sublinha-se o facto de o volume de TEU movimentado ter vindo a crescer nos últimos cinco anos a uma taxa média anual de +17,1% e de representarem cerca de 80,6% do movimento do próprio porto.

Não obstante o desempenho global deste mercado no período em análise, os portos de Leixões e de Setúbal registaram quebras no volume de TEU face ao período homólogo de 2016, de respetivamente de -5,5% e de -3,4%. Dos portos com comportamentos positivos ressalta o acréscimo de +38,5% verificado no porto de Lisboa e de +22,7% registado em Sines, e, embora com uma dimensão e expressão pouco significativas, assinala-se ainda o crescimento de +2,6% no porto da Figueira da Foz.



Pelo já referido e pelo que pode constatar-se da leitura do quadro seguinte, a supremacia do porto de Sines no tráfego de Contentores é evidente, fixando neste período a sua quota em 57,2%, superior em +3,1 pontos percentuais (pp) à que detinha no período homólogo de 2016.

Por ordem decrescente do volume de TEU movimentado seguem-se os portos de Leixões cuja quota, não obstante ter diminuído -4,7 pontos percentuais, se situa em 20,6%; de Lisboa, cuja quota regista um aumento homólogo de 2,7 pontos percentuais, passando para 16,3%; de Setúbal, que recua -1 ponto percentual para 5,1% do total; e Figueira da Foz, que recua 0,1 pontos percentuais com uma quota de 0,8% do total.

	Setembro/2017			Jan-Set/2017			Últimos 12 meses		
	Set/2017		Δ % sobre Mês Homólogo 2016	Jan-Set/2017		Δ % sobre Período Homólogo 2016	Últimos 12 Meses: Out/2016 a Set/2017		Média mensal período Out/2015 a Set/2016
	Quantidade	%		Quantidade	%		Quantidade	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	
Douro e Leixões	52 927	24,2%	+4,1%	472 045	20,6%	-5,5%	631 107	20,6%	-3,9%
Figueira da Foz	1 838	0,8%	-24,9%	18 047	0,8%	+2,6%	25 151	0,8%	+8,9%
Lisboa	42 341	19,3%	+14,8%	373 783	16,3%	+38,5%	495 224	16,2%	+32,4%
Setúbal	11 856	5,4%	+3,1%	116 520	5,1%	-3,4%	152 508	5,0%	-1,5%
Sines	110 123	50,3%	-8,9%	1 309 020	57,2%	+22,7%	1 754 949	57,4%	+27,5%
TOTAL	219 086	100,0%	-1,6%	2 289 415	100,0%	+16,0%	3 058 939	100,0%	+18,3%

As tendências de evolução do tráfego de Contentores em Número e em TEU evidenciam a crescente preferência na utilização de contentores com maiores dimensões, sendo que no período em análise se verificam acréscimos significativos em ambos os indicadores, com os Contentores de menores dimensões (equiparados a 20') a crescerem cerca de +5,5% e os de maiores dimensões (equiparados a 40'), que representam 60% do total, a registarem uma variação de +19,7%.

Destaca-se o facto de o movimento de TEU, num contexto de forte crescimento, registar no próprio mês de setembro, face a setembro de 2016, uma quebra de -1,6%, provocada fundamentalmente pelo registo de Sines, o que evidencia a irregularidade do movimento mensal e indicia a ausência de sazonalidade no movimento portuário, como já anteriormente referido para a Carga Contentorizada, cujos comportamentos revelam uma correlação quase perfeita.

Dado que o mercado de Contentores tem uma abrangência global, constituindo por excelência o paradigma da globalização do comércio marítimo, surge sistematicamente a necessidade de deslocar contentores vazios entre portos e países, para satisfação das necessidades dos mercados. Resultam daqui, naturalmente, diferentes *ratios* entre o volume de Contentores Cheios e o Volume Total de Contentores movimentados.

De 2011 até 2016, os portos nacionais, onde se regista tráfego de Contentores, apresentam a evolução do *ratio* Contentores Cheios /

Total que consta deste quadro, de cuja leitura se conclui, com naturalidade, que o porto onde se regista o valor mais elevado é Sines, a que o peso do tráfego de *transshipment*, no pressuposto de que este tráfego seja constituído maioritariamente por Contentores 'cheios', não é alheio.

Porto	Ratios Contentores Cheios / Total						Evolução
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Leixões	74,8%	70,6%	71,2%	72,4%	75,6%	76,9%	
Figueira da Foz	99,8%	100,0%	99,8%	79,8%	58,7%	54,8%	
Lisboa	66,2%	64,1%	62,0%	63,2%	63,5%	65,6%	
Setúbal	42,2%	74,2%	57,8%	65,4%	69,7%	69,5%	
Sines	85,6%	85,7%	89,1%	78,4%	85,1%	94,6%	
Média Geral	75,9%	76,9%	76,4%	73,3%	77,9%	84,6%	



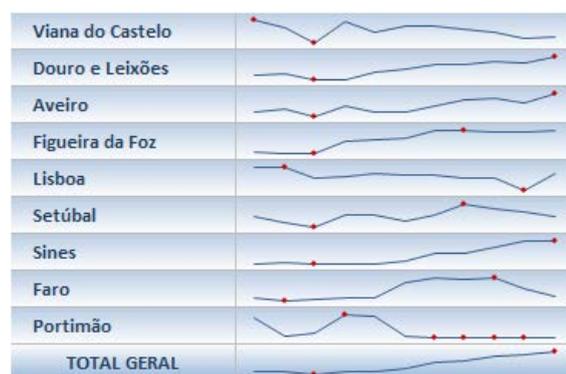
2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2007

Para a análise deste capítulo começamos por apresentar no quadro seguinte a evolução anual do volume de carga movimentada por porto nos períodos janeiro-setembro desde 2007, com apuramentos da taxa média anual de crescimento (*tmac*), calculada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, para o período total e para o período correspondente aos períodos janeiro-setembro dos últimos cinco anos (2013-2017), que refletirá mais objetivamente eventuais alterações recentes do comportamento dos mercados de movimentação de cargas.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ % 2017/2016
Viana do Castelo	431 479	371 191	256 142	416 661	342 254	385 410	380 229	360 784	335 109	288 915	304 235	-2,1%	-6,5%	+5,3%
Douro e Leixões	11 553 692	11 861 843	10 847 734	10 962 157	12 017 505	12 536 757	13 202 548	13 191 039	13 764 340	13 615 500	14 566 744	+2,7%	+2,3%	+7,0%
Aveiro	2 458 418	2 715 265	2 094 247	2 903 697	2 490 320	2 455 958	2 951 393	3 444 512	3 547 451	3 207 083	3 926 629	+4,9%	+5,2%	+22,4%
Figueira da Foz	925 051	853 640	852 902	1 244 166	1 308 069	1 346 925	1 613 628	1 614 856	1 533 275	1 549 184	1 576 466	+6,8%	-0,9%	+1,8%
Lisboa	9 866 245	9 919 236	8 667 558	8 883 572	9 256 213	8 980 125	9 008 942	8 758 356	8 648 915	7 369 203	9 147 355	-1,4%	-1,3%	+24,1%
Setúbal	5 175 659	4 741 445	4 300 230	5 329 477	5 258 739	4 858 901	5 250 560	6 172 158	5 702 718	5 547 493	5 143 371	+1,6%	-1,5%	-7,3%
Sines	18 843 715	19 579 421	18 195 176	18 741 516	19 243 050	21 325 630	27 448 422	27 524 702	33 261 254	37 871 296	38 649 899	+9,7%	+10,6%	+2,1%
Faro	35 057	0	20 070	34 899	37 385	219 031	267 927	254 731	275 266	152 384	59 930	s/s	-24,7%	-60,7%
Portimão	29 493	3 305	7 318	34 677	31 249	2 684	0	0	0	0	899	s/s	-	-
TOTAL GERAL	49 318 810	50 045 346	45 241 378	48 550 823	49 984 783	52 111 422	60 123 649	61 321 138	67 068 328	69 601 056	73 375 529	+5,0%	+5,4%	+5,4%
	-	+1,5%	-9,6%	+7,3%	+3,0%	+4,3%	+15,4%	+2,0%	+9,4%	+3,8%	+5,4%	-	-	-

A taxa média anual de crescimento traduz uma tendência de evolução positiva de +5% ao ano no período 2007-2017, subindo para +5,4% no período dos últimos cinco anos.

Considerando individualmente os portos constata-se que o porto de Sines é o que regista a tendência de evolução mais elevada, com uma taxa média anual de +9,7%, seguido da Figueira da Foz (+6,8%), de Aveiro (+4,9%), de Leixões (+2,7%), e Setúbal (+1,6%), sendo, no entanto, importante referir o facto de Figueira da Foz e Setúbal inflertirem a tendência para valores negativos apuradas no período mais recente, de -0,9% e -1,5%, respetivamente.



Os portos de Viana do Castelo e de Lisboa observam tendências negativas de evolução anual do volume de carga movimentada cujas respetivas taxas médias anuais são de -2,1% e de -1,4%, sendo que no período mais recente a de Viana do Castelo se agrava para -6,5% e a de Lisboa reduz ligeiramente para -1,3%.

Os portos de Faro e Portimão não são considerados nesta análise dado que a elevada irregularidade da sua atividade de movimentação de carga impede quaisquer conclusões sobre as respetivas tendências de evolução com base no método referido.

No quadro da página seguinte apresenta-se a evolução do movimento de navios (Número de escalas e GT), da carga nas diversas tipologias de acondicionamento que integram os mercados relevantes e de Contentores (Unidades e TEU), nos mesmos intervalos temporais.

O movimento de navios que escalaram os portos comerciais do continente, independentemente da tipologia e incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro de passageiros, apresenta uma tendência de crescimento de +0,3% ao ano em termos do número das escalas e uma taxa média anual de +7,2% no tocante ao volume total da respetiva arqueação bruta. O cruzamento destes indicadores reflete o aumento crescente da dimensão média dos navios que escalam os portos nacionais e consequente capacidade de carga, salientando-se o facto de a GT média global dos navios registar uma taxa média anual de crescimento de +6,7%.

Analisando a evolução anual por classe de carga entre 2007 e 2017 constata-se a existência de tendências positivas em todas as classes, com taxas médias anuais de crescimento de +11,4% na Carga Geral, de +1,2% nos Granéis Sólidos e de +2,2% nos Granéis Líquidos.



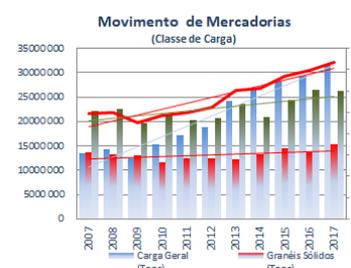
A tendência apurada nas diversas tipologias de carga, que constituem os mercados sujeitos a análise, é positiva na sua maioria com destaque para a Carga Contentorizada e a carga Ro-Ro, que registam taxas médias anuais de +13,6% e +26,6%, respetivamente, representando, no entanto, quotas de mercado que ocupam posições quase extremas de 35,7% e de 1,4%. Importa referir que no período mais recente o volume de carga Ro-Ro regista acréscimos de valor percentual ainda mais elevado, que se reflete numa taxa média anual de +45,3%, maioritariamente por efeito da exploração de uma linha regular no Molhe Sul do porto de Leixões, com tráfego de Contentores, iniciada em finais de 2013 por licenciamento atribuído ao concessionário do TCL.

Na maioria dos mercados as tendências apuradas para o período de onze anos e de cinco anos apresentam taxas médias anuais com sinais da mesma natureza, variando embora a amplitude da evolução. Além das já referidas para a Carga Fracionada e para o Ro-Ro, assinala-se ainda o abrandamento da tendência de crescimento da Carga Contentorizada (-4,4 pontos percentuais), a aceleração da tendência de crescimento do Carvão (+4,4 pp) e Produtos Agrícolas (+5,4 pp) e ainda o agravamento da recessão nos Outros Granéis Líquidos (-4,8 pp). O diferencial de amplitude apurado no movimento do Petróleo Bruto não traduz efetivamente uma tendência do mercado, mas sim, reflete o movimento extraordinário registado em 2016.

Ainda no âmbito desta análise deve assinalar-se a inflexão das tendências de evolução no período mais recente, de cinco, no mercado dos Produtos Agrícolas, que passa de -1,1% para +4,4%, e no da Carga Fracionada, que passa +4,5% para -7,2%.

Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Setembro

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ % 2017/2016
Navios	Número	8 094	8 054	7 552	7 889	7 873	7 432	7 924	7 885	8 170	8 089	8 291	+0,3%	+1,2%	+2,5%
	GT (milhares)	82 954	88 816	89 125	94 961	103 031	105 480	122 410	127 130	142 275	148 052	155 908	+7,2%	+6,6%	+5,3%
	GT médio	10,25	11,03	11,80	12,04	13,09	14,19	15,45	16,12	17,41	18,30	18,80	+6,7%	+5,3%	+2,7%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	9 158 730	10 247 307	9 510 496	11 225 020	12 862 666	13 967 788	18 276 507	20 439 552	21 668 995	23 661 045	26 212 926	+13,6%	+9,1%	+10,8%
	Fracionada	3 972 693	3 753 108	2 681 943	3 867 425	4 172 552	4 591 378	5 776 622	6 056 662	5 716 306	4 823 101	4 409 557	+4,5%	-7,2%	-8,6%
	Ro-Ro	275 821	270 343	257 864	246 773	258 897	198 160	191 193	458 658	737 356	859 996	1 027 686	+26,6%	+45,3%	+19,5%
	TOTAL	13 407 244	14 270 758	12 450 303	15 339 218	17 294 116	18 757 327	24 244 321	26 954 872	28 122 658	29 344 142	31 650 169	+11,4%	+6,4%	+7,9%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	3 482 112	3 450 313	4 597 262	2 169 262	3 112 321	4 134 538	3 501 799	3 578 337	4 733 300	4 099 161	4 713 745	+3,0%	+7,5%	+15,0%
	Minérios	687 927	863 864	608 493	559 953	840 424	723 045	927 802	626 310	931 477	788 318	908 917	+2,4%	+1,5%	+15,3%
	Produtos Agrícolas	4 128 862	3 924 871	3 622 568	3 643 375	3 384 812	3 377 380	3 220 641	3 311 188	3 439 081	3 600 110	3 818 097	-1,1%	+4,4%	+6,1%
	Outros	5 427 124	4 948 826	4 290 324	5 331 957	5 022 828	4 322 354	4 604 668	5 847 907	5 439 909	5 205 473	5 973 454	+1,4%	+4,0%	+14,8%
TOTAL	13 726 026	13 187 874	13 118 647	11 704 547	12 360 385	12 557 317	12 254 911	13 363 741	14 543 766	13 693 062	15 414 214	+1,2%	+4,9%	+12,6%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	9 620 857	9 863 796	7 581 967	8 799 517	7 493 861	8 691 881	9 357 538	8 115 477	10 249 002	13 387 076	10 942 850	+2,9%	+8,5%	-18,3%
	Produtos Petrolíferos	10 905 085	11 149 247	10 595 453	10 997 448	10 885 201	10 109 635	12 377 911	11 188 507	12 593 958	11 693 001	13 809 759	+2,0%	+2,8%	+18,1%
	Outros	1 659 598	1 573 672	1 495 008	1 710 093	1 951 220	1 995 262	1 888 968	1 698 541	1 558 945	1 483 774	1 558 537	-0,4%	-5,2%	+5,0%
	TOTAL	22 185 540	22 586 715	19 672 428	21 507 058	20 330 282	20 796 778	23 624 417	21 002 525	24 401 904	26 563 852	26 311 146	+2,2%	+4,6%	-1,0%
TOTAL GERAL		49 318 810	50 045 346	45 241 378	48 550 823	49 984 783	52 111 422	60 123 649	61 321 138	67 068 328	69 601 056	73 375 529	+5,0%	+5,4%	+5,4%
Contentores	Número	569 596	633 238	595 275	684 866	771 866	849 863	1 059 108	1 226 782	1 255 010	1 243 130	1 414 411	+11,2%	+6,1%	+13,8%
	TEU	859 663	956 958	917 557	1 066 535	1 185 454	1 303 525	1 629 188	1 882 881	1 968 820	1 974 570	2 289 718	+12,0%	+7,6%	+16,0%



O único mercado que nos períodos analisados apresenta taxas de evolução negativa em ambos os períodos é o dos Outros Granéis Líquidos que se agrava de -0,4% no período desde 2007 para -5,2% no período mais recente.

No comportamento do tráfego de Contentores sublinha-se a evolução segundo uma tendência de crescimento positivo a uma taxa média anual de +12% em TEU apurada para o período dos últimos onze anos, reduzindo -4,4 pontos percentuais para +7,6% no período dos últimos cinco anos.



Como se verá no ponto seguinte o comportamento do mercado de Contentores apresenta bastantes assimetrias a nível dos diversos portos.

Evolução do Movimento de Contentores por porto

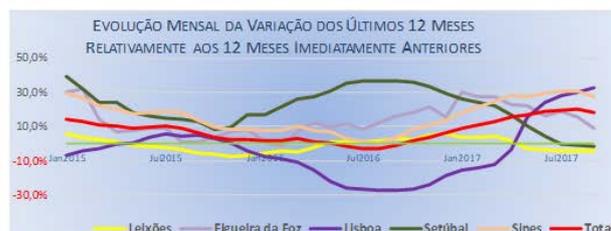
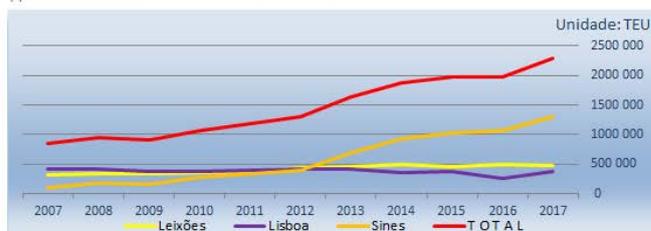
Pela importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo e na atividade portuária, considera-se interessante avaliar o comportamento evolutivo do seu mercado, na sua componente geográfica.

Para esse efeito apresenta-se no quadro seguinte o volume anual de TEU movimentados nos períodos janeiro-setembro desde 2007 nos portos com tráfego regular de Contentores, excluindo, por conseguinte, os portos de Viana do Castelo e de Aveiro, onde o registo deste tráfego é pontual e circunstancial.

Movimento de Contentores (TEU) nos Períodos Homólogos Janeiro-Setembro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ % 2017/2016
Leixões	318 409	337 882	340 588	357 560	378 642	438 245	450 621	497 064	466 317	499 298	472 045	+4,9%	+0,9%	-5,5%
Figueira da Foz	7 539	9 583	10 110	9 997	15 462	15 780	11 851	15 643	15 840	17 586	18 047	+8,1%	+9,6%	+2,6%
Lisboa	414 741	416 271	378 055	383 573	401 213	416 165	427 083	366 467	377 131	269 842	373 783	-1,9%	-5,5%	+38,5%
Setúbal	9 021	13 086	15 948	37 367	55 642	40 580	47 186	77 006	86 934	120 579	116 520	+37,2% (*)	+24,1%	-3,4%
Sines	109 936	180 036	172 669	277 466	334 117	392 135	692 011	926 531	1 022 386	1 067 155	1 309 020	+27,7% (*)	+15,1%	+22,7%
TOTAL	859 646	956 857	917 370	1 065 962	1 185 076	1 302 906	1 628 752	1 882 710	1 968 608	1 974 460	2 289 415	+12,0%	+7,6%	+16,0%

(*) Calculado desde 2009



A leitura do quadro e gráficos vem revelar o comportamento dos diversos portos e mostrar de que forma é que esse comportamento vem influenciar o crescimento global do mercado, que como referido, se traduz por uma taxa média anual de crescimento de +12% no período de 2007 a 2017, descendo 4,4 pontos percentuais, para +7,6%, no período janeiro-setembro dos cinco anos mais recentes.

É notória a simetria entre as variações assinaladas para Lisboa e para Setúbal indiciando a transferência de algum tráfego entre eles, por efeito, nomeadamente, de situações de perturbação laboral no 2º trimestre de 2016, sendo igualmente perceptível o ligeiro acréscimo no porto de Leixões (mais esbatido dada a sua maior dimensão).

Assim, constata-se que:

- 1) o comportamento do porto de Sines se revela altamente positivo, com taxas médias anuais de crescimento de +27,7% apurada desde 2009, diminuindo para +15,1% na média dos últimos cinco anos, crescendo +22,7% no período em análise;
- 2) o porto de Leixões registou uma evolução a uma taxa média anual de +4,9% desde 2007, tendo recuado para +0,9% nos últimos cinco anos, com forte efeito da quebra das exportações para Angola (continuando a registar uma quebra no período em análise de -5,5%);
- 3) o porto de Lisboa revela uma tendência de evolução média anual negativa de -1,9% se apurada no período dos últimos onze anos e que se agrava para -5,5% no período mais recente de cinco anos (a que as greves dos trabalhadores portuários não foram alheias), iniciando, no entanto, o que se espera seja um ciclo de recuperação que se reflete na variação positiva de +38,5% no período em análise;
- 4) o porto de Setúbal apresenta uma evolução francamente positiva considerando o período desde 2009, com uma taxa média anual de +37,2%, que se reduz para +24,1% nos últimos cinco anos, registado no período janeiro-setembro de 2017 uma redução de -3,4% face ao período homólogo de 2016; e
- 5) o porto da Figueira da Foz apresenta uma evolução anual traduzida numa taxa média de +8,1% desde 2007, que aumenta 1,5 pontos percentuais para +9,6%, no período mais recente de cinco anos.





Neste capítulo procede-se a uma análise de cada um dos mercados portuários correspondentes à tipologia da carga movimentada em termos da respetiva forma de acondicionamento e considerando, num segundo nível, a sua distribuição pelos portos onde se efetua a sua movimentação e respetivo comportamento.

Da conjugação destes dois níveis resultam os mercados relevantes na movimentação das cargas, no âmbito dos quais se poderão avaliar os fatores que indiciem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

Como enquadramento da análise objeto dos pontos seguintes, onde se trata individualmente cada mercado de carga na perspetiva dos portos onde se efetua a sua movimentação, apresenta-se o quadro resumo seguinte, com os dados relativos ao período de janeiro a setembro de 2017, respetivas quotas, variação no período em análise, face ao seu homólogo de 2016, e indicadores de evolução média anual nos mesmos períodos mensais entre 2013 e 2017, apresentando a respetiva evolução anual traduzida pelas *sparklines*, onde se assinalam os pontos mínimo e máximo observados.

	2016	2017	δ%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual (Jan a Set) 2013 a 2017	Evolução Gráfica Janeiro-Setembro de 2013 a 2017
☐ Carga Geral	29 344 142	31 650 169	43,1%	+7,9%	+6,4%	
Contentorizada	23 661 045	26 212 926	35,7%	+10,8%	+9,1%	
Fraccionada	4 823 101	4 409 557	6,0%	-8,6%	-7,2%	
Ro-Ro	859 996	1 027 686	1,4%	+19,5%	+45,3%	
☐ Granéis Sólidos	13 693 062	15 414 214	21,0%	+12,6%	+4,9%	
Carvão	4 099 161	4 713 745	6,4%	+15,0%	+7,5%	
Minérios	788 318	908 917	1,2%	+15,3%	+1,5%	
Produtos Agrícolas	3 600 110	3 818 097	5,2%	+6,1%	+4,4%	
OutrosGS	5 205 473	5 973 454	8,1%	+14,8%	+4,0%	
☐ Granéis Líquidos	26 563 852	26 311 146	35,9%	-1,0%	+4,6%	
Petróleo Bruto	13 387 076	10 942 850	14,9%	-18,3%	+8,5%	
Produtos Petrolíferos	11 693 001	13 809 759	18,8%	+18,1%	+2,8%	
OutrosGL	1 483 774	1 558 537	2,1%	+5,0%	-5,2%	
Total Geral	69 601 056	73 375 529	100,0%	+5,4%	+5,4%	
Δ% anual	+3,8%	+5,4%	-	-	-	-

Para efeito da análise a efetuar neste capítulo referir-se-á apenas a evolução verificada nos últimos cinco anos, correndo-se o risco de aumentar a influência no resultado pela eventualmente significativa variabilidade dos mercados, mas, por outro lado, obtendo-se indicadores de comportamento mais atuais e realistas, sem, contudo, deixar de sublinhar algumas inflexões do comportamento dos mercados.

3.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, nomeadamente 'contentorizada' e 'fracionada', apresentam uma elevada heterogeneidade, tendo sido, em 2016, as mais significativas 'Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (exceto tubos)', 'Pastas, papel e seus artigos', 'Cimento, cal e gesso', 'Mercadorias grupadas', 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extrativas n.e.', 'Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias', 'Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelanas' e 'Bebidas', segundo a nomenclatura definida pelo Eurostat, na revisão da Diretiva Marítima, em 2007.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados 'Produtos da indústria automóvel' e, com menor expressão, 'Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias' e ainda 'Mercadorias grupadas'. É, no entanto, de assinalar a possibilidade da existência de Contentores neste tráfego, conforme se verifica hoje no Molhe Sul do porto de Leixões.

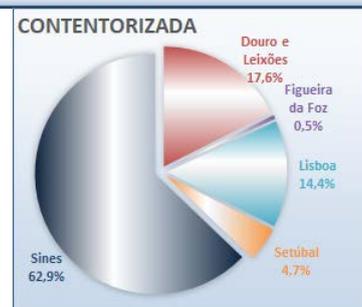


3.1.1. Contentorizada

O mercado da Carga Contentorizada vem registando um forte dinamismo e atinge no período janeiro-setembro de 2017 o valor recorde de 26,2 milhões de toneladas, superior em +10,8% ao do período homólogo de 2016 e atingindo uma quota de 35,7% do volume total de carga movimentada. Embora constem do quadro, não se considera que os portos de Viana do Castelo e de Aveiro constituam mercados relevantes nesta tipologia de carga, pelo que não serão referidos na análise seguinte.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	1 789	564	1 117	214	603	0,0%	+182,1%	-31,3%	
Douro e Leixões	4 556 151	4 882 463	4 460 298	4 846 454	4 601 827	17,6%	-5,0%	+0,1%	
Aveiro	0	0	0	302	472	0,0%	+56,1%	-	
Figueira da Foz	116 531	127 416	142 555	149 931	140 242	0,5%	-6,5%	+5,3%	
Lisboa	4 218 648	3 683 772	3 839 750	2 792 119	3 768 605	14,4%	+35,0%	-4,8%	
Setúbal	396 896	768 100	933 798	1 315 015	1 224 843	4,7%	-6,9%	+29,5%	
Sines	8 986 492	10 977 236	12 291 477	14 557 010	16 476 335	62,9%	+13,2%	+16,3%	
Grand Total	18 276 507	20 439 552	21 668 995	23 661 045	26 212 926	100,0%	+10,8%	+9,1%	
Δ% anual	-	+11,8%	+6,0%	+9,2%	+10,8%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado é fortemente influenciado pelo comportamento do porto de Sines, que no período em análise movimentou um volume de cerca de 16,5 milhões de toneladas após um acréscimo de +13,2% face ao período homólogo de 2016 e lhe confere uma quota de 62,9%. A tendência de evolução é traduzida numa notável taxa média anual de crescimento de +16,3%, sustentada por uma variação de +20,2% dos últimos doze meses comparativamente aos dozes meses imediatamente anteriores.



Em termos de volume de Carga Contentorizada movimentada, na segunda posição surge o porto de Leixões com um registo de 4,6 milhões de toneladas, inferior em -5% face ao do período homólogo de 2016 e originando o recuo de 2,9 pontos percentuais na respetiva quota, agora fixada em 17,6%. O comportamento negativo revelado por Leixões neste período resulta também do efeito travão que é induzido em 2017 pelo acréscimo verificado em 2016 pela realização de algumas operações transferidas de Lisboa, em reação às greves dos trabalhadores portuários ali verificadas, estando no corrente ano de 2017 a regressar a Lisboa.

CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	24	-80	-77,0%	603	0,0%	+389	+182,1%	721	+318	+78,7%
Douro e Leixões	525 814	+5 066	+1,0%	4 601 827	17,6%	-244 628	-5,0%	6 139 191	-235 436	-3,7%
Aveiro	18	+4	+31,5%	472	0,0%	+170	+56,1%	768	-377	-32,9%
Figueira da Foz	14 320	-6 282	-30,5%	140 242	0,5%	-9 689	-6,5%	195 943	-1 382	-0,7%
Lisboa	402 241	+2 798	+0,7%	3 768 605	14,4%	+976 486	+35,0%	4 994 596	+1 122 832	+29,0%
Setúbal	125 742	-1 870	-1,5%	1 224 843	4,7%	-90 172	-6,9%	1 609 800	-48 527	-2,9%
Sines	1 278 963	-364 017	-22,2%	16 476 335	62,9%	+1 919 325	+13,2%	22 514 556	+3 788 043	+20,2%
Total Geral	2 347 122	-364 381	-13,4%	26 212 926	100,0%	+2 551 881	+10,8%	35 455 575	+4 625 471	+15,0%

O porto de Lisboa é o terceiro em volume de Carga Contentorizada, tendo movimentado neste período 3,8 milhões de toneladas, superior em +35% (correspondente a +976,5 mil toneladas) do que no período homólogo de 2016, fixando a respetiva quota em 14,4%, superior em 2,6 pontos percentuais à sua homóloga



de 2016. Não obstante esta recuperação a evolução média anual apresenta ainda um valor negativo de -4,8% ao ano.

O mercado da Carga Contentorizada no porto de Setúbal tem subjacente uma evolução anual a uma taxa média de +29,5%, muito influenciada pelo comportamento observado até 2016, ano em que registou um acréscimo de +40,8%, beneficiando, naturalmente, por absorção parcial das quebras verificadas no mesmo período no porto de Lisboa. O comportamento negativo observado no período em análise, traduzido por uma quebra de -6,9%, é o reverso do acréscimo de 2016, refletindo um processo de normalização do mercado.

Não obstante o crescimento que o mercado de Carga Contentorizada tem registado no porto da Figueira da Foz, traduzido numa taxa média anual de crescimento de +5,3%, a sua dimensão é ainda pouco significativa, tendo, no período em análise, registado uma quebra de -6,5% face ao período homólogo de 2016.

Não pode referir-se o mercado de Carga Contentorizada sem enquadrar o seu comportamento pelo tráfego de *transshipment*, do qual recebe uma influência determinante, maioritariamente do porto de Sines. Considerando a correlação quase perfeita entre o tráfego de Contentores e da Carga Contentorizada e carreando, assim, para este os indicadores do tráfego de *transshipment*, sublinha-se que este representa globalmente 48,4% do tráfego total (cabendo 46,1% a Sines, 1,5% a Leixões e cerca de 0,8% a Lisboa), sendo que a nível do próprio porto de Sines representa 80,6%.

No que concerne ao sentido da operação, constata-se a existência de um certo equilíbrio entre os fluxos de 'embarque' e 'desembarque' com acréscimos globais respetivos de +9,9% e de +11,9%. A nível dos portos salienta-se uma discrepância significativa no porto de Leixões, que regista respetivamente uma quebra de -9,9% nos 'embarques' e um acréscimo de +0,7% nos 'desembarques'. Figueira da Foz e Setúbal registam quebras em ambos os fluxos e Lisboa e Sines registam acréscimos em ambos os fluxos.

O equilíbrio no volume de carga movimentada nestas operações é mais significativo nos portos de Leixões e de Sines, com os 'embarques' a representar cerca de 51,3% e 52,3%, respetivamente. O maior peso dos 'embarques' verifica-se no porto da Figueira da Foz onde representam 84,6%, seguido de Setúbal com 72,1%, circunstância que reflete a importância das respetivas exportações utilizando esta forma de acondicionamento.

O forte equilíbrio entre os fluxos 'embarque' e 'desembarque' no porto de Sines é, naturalmente, influenciado pelo volume das operações de *transshipment*.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	512	0,0%	+298	+139,5%	91	0,0%	+91	-	84,9%
Douro e Leixões	2 362 382	16,3%	-259 669	-9,9%	2 239 445	19,1%	+15 041	+0,7%	51,3%
Aveiro	405	0,0%	+144	+55,1%	67	0,0%	+26	+62,3%	85,8%
Figueira da Foz	118 657	0,8%	-8 736	-6,9%	21 585	0,2%	-953	-4,2%	84,6%
Lisboa	2 516 717	17,4%	+672 903	+36,5%	1 251 888	10,7%	+303 583	+32,0%	66,8%
Setúbal	883 541	6,1%	-64 597	-6,8%	341 303	2,9%	-25 575	-7,0%	72,1%
Sines	8 620 503	59,4%	+967 457	+12,6%	7 855 832	67,1%	+951 868	+13,8%	52,3%
Total Geral	14 502 715	100,0%	+1 307 801	+9,9%	11 710 211	100,0%	+1 244 081	+11,9%	55,3%



3.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, com mercados relevantes em todos os portos incluídos na análise (da qual se exclui o porto de Portimão que não tem movimento regular de mercadorias desde janeiro de 2012, altura em que cessou a linha *ferry* para a Madeira e Canárias), representa no período janeiro-setembro de 2017 um volume de cerca de 4,4 milhões de toneladas e observa sucessivas quebras de carga desde 2014 (ano onde se registou o valor mais elevado de sempre), numa variação total de cerca de -27%.

A variação no período em análise relativamente ao seu homólogo de 2016 é de -8,6% e a taxa média anual de crescimento apurada neste período é negativa em -7,2%, por contribuição da maioria dos portos, com exceção de Leixões e de Lisboa, que têm evoluído segundo taxas médias anuais de +5,1% e 25%, respetivamente.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	232 170	221 274	215 588	190 060	197 655	4,5%	+4,0%	-4,6%	
Douro e Leixões	720 593	740 457	829 835	895 898	843 590	19,1%	-5,8%	+5,1%	
Aveiro	1 179 290	1 417 045	1 289 019	1 005 747	1 020 074	23,1%	+1,4%	-6,0%	
Figueira da Foz	933 544	858 701	758 341	717 365	777 651	17,6%	+8,4%	-5,5%	
Lisboa	78 599	56 756	144 016	196 115	137 235	3,1%	-30,0%	+25,0%	
Setúbal	2 252 472	2 407 052	2 151 332	1 609 753	1 351 865	30,7%	-16,0%	-12,7%	
Sines	112 027	102 246	81 758	81 051	80 586	1,8%	-0,6%	-8,9%	
Faro	267 927	253 131	246 419	127 111	0	0,0%	-100,0%	-37,8%	
Grand Total	5 776 622	6 056 662	5 716 306	4 823 101	4 408 657	100,0%	-8,6%	-7,2%	
Δ% anual	-	+4,8%	-5,6%	-15,6%	-8,6%	-	-	-	-

Não obstante as sucessivas quebras que vem registando desde 2014 (ano em que detinha uma quota de 39,7%), o porto de Setúbal tem ainda a maior dimensão com 30,7% do mercado, após uma quebra de -16% registada no período em análise, inferior, no entanto, à quebra de -25,3% apurada na comparação dos períodos de doze meses, tendo subjacente uma taxa média anual de evolução negativa de -12,7%.



CARGA GERAL-FRACIONADA

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	23 327	+1 314	+6,0%	197 655	4,5%	+7 595	+4,0%	256 533	+10 223	+4,2%
Douro e Leixões	81 121	-9 008	-10,0%	843 590	19,1%	-52 308	-5,8%	1 145 219	-66 588	-5,5%
Aveiro	55 725	-40 735	-42,2%	1 020 074	23,1%	+14 327	+1,4%	1 471 510	+68 177	+4,9%
Figueira da Foz	83 640	+3 436	+4,3%	777 651	17,6%	+60 287	+8,4%	1 030 494	+69 491	+7,2%
Lisboa	12 036	-5 636	-31,9%	137 235	3,1%	-58 880	-30,0%	173 521	-131 248	-43,1%
Setúbal	122 101	-42 674	-25,9%	1 351 865	30,7%	-257 888	-16,0%	1 725 631	-583 206	-25,3%
Sines	9 999	-433	-4,1%	80 586	1,8%	-465	-0,6%	113 139	-4 010	-3,4%
Faro	0	-	-	0	0,0%	-127 111	-100,0%	0	-234 087	-100,0%
Total Geral	387 949	-93 736	-19,5%	4 408 657	100,0%	-414 443	-8,6%	5 916 047	-871 249	-12,8%

Nas posições seguintes em termos de dimensão, surgem os portos de Aveiro com uma quota de 23,1% (após aumento de +1,4% no período em análise), Leixões com uma quota de 19,1% e Figueira da Foz cujo volume representa 17,6%. As tendências de evolução subjacentes a estes portos apresentam diferenças significativas, sendo positiva a de Leixões, com uma média anual de +5,1%, e negativas as de Aveiro e Figueira da Foz com taxas médias anuais de -6% e -5,5%, respetivamente.



Considerando o comportamento do mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, constatamos que a quebra global do movimento é resultado da conjugação da variação negativa de -19,1% nos ‘embarques’ (que representam 65,2% do total) e da variação positiva de +20,8% nos ‘desembarques’.

Constata-se que apenas os portos de Viana do Castelo e de Sines, que representam uma quota pouco significativa deste segmento de mercado, registaram variações positivas (+7,6% e +2,5%, respetivamente). A quebra mais expressiva foi observada no porto de Setúbal, que detém a quota mais elevada do volume de Carga Fracionada embarcada, que ‘perdeu’ -346,9 mil toneladas, ou seja -30% do que no período homólogo de 2016, seguido de Lisboa, que recuou -41,1%.

Nas operações de desembarque a Carga Fracionada registou um comportamento quase simétrico, tendo Leixões sido o único porto a apresentar uma variação no mesmo sentido, registando-se as variações positivas mais significativas em valor absoluto nos portos de Aveiro, Setúbal e Figueira da Foz (entre +103,4 mil toneladas e +83,2 mil toneladas), e em valores relativos em Lisboa (+459,7%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	173 329	6,0%	+12 285	+7,6%	24 326	1,6%	-4 690	-16,2%	87,7%
Douro e Leixões	637 275	22,2%	-28 388	-4,3%	206 315	13,4%	-23 919	-10,4%	75,5%
Aveiro	529 932	18,4%	-89 067	-14,4%	490 141	31,9%	+103 394	+26,7%	52,0%
Figueira da Foz	532 435	18,5%	-22 902	-4,1%	245 216	16,0%	+83 189	+51,3%	68,5%
Lisboa	112 972	3,9%	-78 809	-41,1%	24 264	1,6%	+19 929	+459,7%	82,3%
Setúbal	807 800	28,1%	-346 911	-30,0%	544 065	35,5%	+89 023	+19,6%	59,8%
Sines	80 586	2,8%	+1 974	+2,5%	0	0,0%	-2 438	-100,0%	100,0%
Faro	0	0,0%	-127 111	-100,0%	0	0,0%	-	-	-
Total Geral	2 874 329	100,0%	-678 930	-19,1%	1 534 328	100,0%	+264 487	+20,8%	65,2%

3.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro representa uma quota de apenas de 1,4% do total e os seus mercados relevantes são tradicionalmente os portos de Leixões e Setúbal, que no seu conjunto representam 98,9% do total.

A sua evolução, nomeadamente no período mais recente, tem sido determinada pelo comportamento do porto de Leixões, que observa uma taxa média anual de +80,8% e cujo crescimento tem origem numa linha regular de Contentores que opera no Molhe Sul, explorado em regime de licenciamento pelo concessionário do TCL. É fundamentalmente por efeito deste tráfego que o comportamento global deste mercado revela uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +45,3%, com uma variação de +19,5% observada no período em análise.

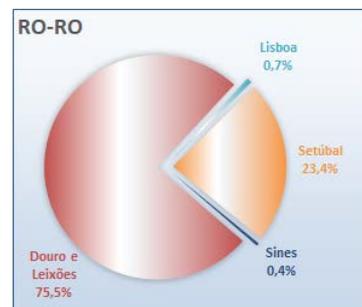
	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	26 665	276 523	531 419	663 152	775 449	75,5%	+16,9%	+80,8%	
Aveiro	50	0	0	6	0	0,0%	-100,0%	-	
Lisboa	17 995	9 347	9 692	4 091	7 565	0,7%	+84,9%	-25,9%	
Setúbal	146 482	172 788	194 984	187 559	240 634	23,4%	+28,3%	+11,6%	
Sines	0	0	1 262	5 188	4 038	0,4%	-22,2%	-	
Grand Total	191 193	458 658	737 356	859 996	1 027 686	100,0%	+19,5%	+45,3%	
Δ% anual	-	+139,9%	+60,8%	+16,6%	+19,5%	-	-	-	-



Importa sublinhar a variação registada no período em análise no porto de Leixões, que se situa em +16,9%, valor este bastante inferior à taxa média de evolução anual (+80,8%). No porto de Setúbal verifica-se a situação inversa, registando uma variação de +28,3% no período e uma taxa média anual +11,6%.

Merece particular destaque o facto de o mercado da carga Ro-Ro do porto de Setúbal ser constituído em cerca de 98% pelo tráfego de ‘produtos da indústria automóvel’.

A comparação dos indicadores que traduzem a variação dos últimos doze meses relativamente aos doze meses imediatamente anteriores e dos que traduzem a variação no período em análise face ao período homólogo de 2016, revela uma estabilidade no crescimento deste mercado em Leixões (+16,9% em ambos) e uma ligeira aceleração em Setúbal (de +21,5% para +28,3%).



CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	100 513	+26 219	+35,3%	775 449	75,5%	+112 297	+16,9%	1 014 691	+146 522	+16,9%
Lisboa	396	-156	-28,2%	7 565	0,7%	+3 474	+84,9%	8 592	+2 573	+42,7%
Setúbal	23 610	+7 225	+44,1%	240 634	23,4%	+53 075	+28,3%	314 991	+55 747	+21,5%
Sines	1 393	+638	+84,5%	4 038	0,4%	-1 150	-22,2%	6 947	+1 759	+33,9%
Total Geral	125 912	+33 927	+36,9%	1 027 686	100,0%	+167 696	+19,5%	1 345 221	+206 595	+18,1%

No que se refere ao sentido das operações verifica-se globalmente um comportamento positivo em ambas as operações, ligeiramente superior nos embarques (+22,6% contra +17,4%), em sintonia com Leixões, sendo o crescimento de Setúbal superior nos ‘desembarques’ (+30,6% contra +25,5%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	316 980	73,3%	+55 898	+21,4%	458 469	77,1%	+56 399	+14,0%	40,9%
Lisboa	5 579	1,3%	+3 175	+132,0%	1 985	0,3%	+299	+17,8%	73,8%
Setúbal	106 073	24,5%	+21 553	+25,5%	134 561	22,6%	+31 522	+30,6%	44,1%
Sines	4 038	0,9%	-956	-19,1%	0	0,0%	-194	-100,0%	100,0%
Total Geral	432 670	100,0%	+79 669	+22,6%	595 016	100,0%	+88 027	+17,4%	42,1%

3.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias que integram o mercado dos Granéis Sólidos movimentados nos portos nacionais são, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, ‘Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes’, ‘Cereais’, ‘Outros resíduos e matérias-primas secundárias’, ‘Cimento, cal e gesso’ e ‘Outras substâncias de origem vegetal’ e ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extrativas n.e.’, que representam cerca de 80% do total da classe.



3.2.1. Carvão

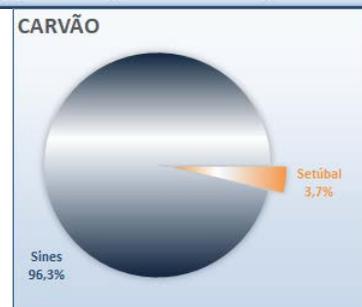
O mercado do Carvão é praticamente constituído pelas importações deste combustível fóssil para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, bem como, a uma escala menor, para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, pelo que a sua abrangência geográfica se limita aos portos de Sines e Setúbal.

No entanto, o mercado desta carga no porto de Sines é absolutamente dominante, representando 96,3% do total, remetendo o mercado constituído pelo porto de Setúbal a uma dimensão meramente residual.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Setúbal	240 119	277 012	235 238	205 861	174 635	3,7%	-15,2%	-8,6%	
Sines	3 258 892	3 301 325	4 498 062	3 893 299	4 539 110	96,3%	+16,6%	+8,5%	
Grand Total	3 501 799	3 578 337	4 733 300	4 099 161	4 713 745	100,0%	+15,0%	+7,5%	
Δ% anual	-	+2,2%	+32,3%	-13,4%	+15,0%	-	-	-	-

A tendência de evolução nos períodos janeiro-setembro desde 2013 tem subjacente uma taxa média de evolução anual de +7,5%, sendo, no entanto, notória a relativa irregularidade verificada nos últimos anos, onde pontua uma quebra em de -13,4% em 2016.

A variação observada no período janeiro-setembro de 2017 face ao período homólogo de 2016, comparada com a dos últimos doze meses relativamente aos doze meses imediatamente anteriores, denota um ligeiro abrandamento no crescimento deste mercado, com variações respetivas de +15% e de +18,8%.



A observação dos valores relativos a cada porto poderá indiciar um ciclo recessivo em Setúbal, ao comparar uma quebra de -15,2% no período em análise com um acréscimo de +6,3% na evolução dos períodos anuais sucessivos. Idêntica comparação relativa ao porto de Sines denota um ligeiro abrandamento do mercado.

Dado que a importação de Carvão se destina fundamentalmente à manutenção da atividade das centrais termoelétricas, o comportamento deste mercado é influenciado, inversamente, pelo comportamento dos mercados de produção de energia de fontes alternativas, energias renováveis, particularmente a hídrica e a eólica, que atualmente apresentam níveis semelhantes de produção.

GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mês de Setembro				Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores		
		Ton	%			Ton	%		Ton	%	
Setúbal	0	-	-	174 635	3,7%	-31 226	-15,2%	218 846	+12 985	+6,3%	
Sines	401 910	-26 550	-6,2%	4 539 110	96,3%	+645 810	+16,6%	6 056 932	+980 680	+19,3%	
Total Geral	401 910	-26 550	-6,2%	4 713 745	100,0%	+614 584	+15,0%	6 275 778	+993 665	+18,8%	

O movimento de Carvão nas operações de 'embarque' é meramente residual, tendo representado 3,1% do total, decorrente de 144 mil toneladas embarcadas em Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0,0%	-	-	174 635	3,8%	-31 226	-15,2%	0,0%
Sines	144 085	100,0%	-4 480	-3,0%	4 395 025	96,2%	+650 290	+17,4%	3,2%
Total Geral	144 085	100,0%	-4 480	-3,0%	4 569 660	100,0%	+619 065	+15,7%	3,1%



3.2.2. Minérios

O mercado da movimentação portuária de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, com um movimento no período janeiro-setembro de 2017 de cerca de 908,9 mil toneladas, correspondente a 1,2% do total da carga movimentada.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	371 465	273 660	529 257	394 597	545 391	60,0%	+38,2%	+11,9%	
Figueira da Foz	40 049	0	0	0	4 106	0,5%	-	-	
Lisboa	15 696	1 670	1 674	14 846	11 888	1,3%	-19,9%	+6,3%	
Setúbal	454 959	315 993	359 515	344 934	292 381	32,2%	-15,2%	-8,1%	
Sines	10 052	17 936	41 032	33 941	55 152	6,1%	+62,5%	+50,2%	
Grand Total	927 802	626 310	931 477	788 318	908 917	100,0%	+15,3%	+1,5%	
Δ% anual	-	-32,5%	+48,7%	-15,4%	+15,3%	-	-	-	-

Não obstante a movimentação desta carga ser efetuada em cinco portos, salienta-se a predominância dos portos de Leixões e de Setúbal, com quotas de 60% e 32,2%, respetivamente, sublinhando-se o aparecimento de Sines com uma evolução francamente positiva, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +50,2%, cujo movimento representa 6,1% do total após variação de +62,5% no período em análise.



O volume de Minérios movimentado no período janeiro-setembro de 2017 registou um acréscimo homólogo de +15,3%, sendo notória uma forte irregularidade no comportamento deste mercado, que no ano anterior havia observado uma quebra de -15,4%, alternando-se o sinal das variações nos anos imediatamente anteriores, com expressões muito significativas.

O comportamento deste mercado revela-se particularmente assimétrico e o acréscimo global referido resulta de uma variação positiva de +38,2% no porto de Leixões e negativa de -15,2% em Setúbal, apuradas no período em análise. No porto de Setúbal, a comparação desta variação com a apurada nos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior, a saber -9,4%, denota um agravamento do seu comportamento negativo.

GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	55 522	-10 768	-16,2%	545 391	60,0%	+150 794	+38,2%	716 449	+201 903	+39,2%
Figueira da Foz	0	-	-	4 106	0,5%	+4 106	-	4 106	+4 106	-
Lisboa	0	-	-	11 888	1,3%	-2 959	-19,9%	18 652	+2 806	+17,7%
Setúbal	43 250	+10 251	+31,1%	292 381	32,2%	-52 553	-15,2%	406 276	-42 240	-9,4%
Sines	8 207	+392	+5,0%	55 152	6,1%	+21 210	+62,5%	72 276	+30 080	+71,3%
Total Geral	106 978	-125	-0,1%	908 917	100,0%	+120 599	+15,3%	1 217 759	+196 656	+19,3%

No que respeita à direção do movimento das operações, salienta-se a relativa predominância no volume dos 'desembarques', que representam 60,8% do total, sublinhando-se a particularidade de o movimento de Leixões resultar integralmente de operações de descarga, enquanto o de Setúbal resulta integralmente de operações de carga, observando-se em termos globais uma quebra de -2,1% nos 'embarques' e um acréscimo de +30,2% no volume dos 'desembarques'.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-4 988	-100,0%	545 391	98,8%	+155 782	+40,0%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	4 106	0,7%	+4 106	-	0,0%
Lisboa	9 164	2,6%	-4 169	-31,3%	2 724	0,5%	+1 210	+79,9%	77,1%
Setúbal	292 381	82,0%	-19 554	-6,3%	0	0,0%	-32 998	-100,0%	100,0%
Sines	55 152	15,5%	+21 210	+62,5%	0	0,0%	-	-	100,0%
Total Geral	356 696	100,0%	-7 501	-2,1%	552 221	100,0%	+128 100	+30,2%	39,2%

3.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas regista no período janeiro-setembro de 2017 um movimento de 3,8 milhões de toneladas, representando 5,2% do total, e reflete uma significativa concentração no porto de Lisboa, que detém uma quota de 64,2%, em resultado, naturalmente, da proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis alimentares da Trafaria, Beato, Palença e Alhandra, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	557 323	588 932	476 393	537 069	468 938	12,3%	-12,7%	-4,3%	
Aveiro	190 738	164 974	390 438	449 932	835 404	21,9%	+85,7%	+67,6%	
Figueira da Foz	5 926	0	24 486	45 381	7 441	0,2%	-83,6%	+39,4%	
Lisboa	2 316 342	2 474 785	2 384 298	2 527 429	2 453 016	64,2%	-2,9%	+1,4%	
Setúbal	144 680	79 755	161 985	35 850	53 298	1,4%	+48,7%	-22,8%	
Sines	5 632	2 742	1 482	4 449	0	0,0%	-100,0%	-33,2%	
Grand Total	3 220 641	3 311 188	3 439 081	3 600 110	3 818 097	100,0%	+6,1%	+4,4%	
Δ% anual	-	+2,8%	+3,9%	+4,7%	+6,1%	-	-	-	-

A restante quota do mercado reparte-se praticamente entre Aveiro e Leixões, cujo movimento representa 21,9% e 12,3%, respetivamente, surgindo ainda Setúbal com uma pequena 'fatia' correspondente a 1,4% do total.

A evolução global deste mercado, fortemente influenciado por Lisboa, nos períodos janeiro-setembro desde 2013, apresenta uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +4,4%, cuja responsabilidade cabe ao porto de Aveiro que tem vindo a crescer anualmente a um ritmo de +67,6% e anula o efeito negativo induzido pelo comportamento de Leixões, que apresenta uma taxa média anual de -4,3%, e o abrandamento induzido pelo porto de Lisboa, que regista uma taxa média anual de +1,4%.



Observando o comportamento destes portos no período em análise, ressalta a imagem de forte crescimento que observa o porto de Aveiro com uma variação de +85,7% que corresponde a +385,5 mil toneladas. Com comportamento positivo há a assinalar também o porto de Setúbal com um aumento ligeiro de +17 mil toneladas, que corresponde, no entanto, a uma variação positiva de +48,7%. Os restantes portos apresentam uma retração no seu movimento, representando globalmente uma quebra de -184,9 mil toneladas.

A variação observada no comportamento deste mercado nos dois últimos períodos sucessivos de doze meses, por comparação à variação do período janeiro-setembro de 2017 face ao período homólogo anterior revela um progressivo recuo no porto de Lisboa, um abrandamento no recuo de Leixões e uma aceleração no crescimento de Aveiro.



GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	54 333	+4 594	+9,2%	468 938	12,3%	-68 132	-12,7%	632 427	-129 416	-17,0%
Aveiro	160 135	+119 065	+289,9%	835 404	21,9%	+385 472	+85,7%	1 054 241	+422 818	+67,0%
Figueira da Foz	4 386	-4 536	-50,8%	7 441	0,2%	-37 940	-83,6%	16 288	-29 093	-64,1%
Lisboa	257 740	-101 817	-28,3%	2 453 016	64,2%	-74 413	-2,9%	3 197 869	-259 830	-7,5%
Setúbal	0	-256	-100,0%	53 298	1,4%	+17 448	+48,7%	53 505	+8 865	+19,9%
Sines	0	-	-	0	0,0%	-4 449	-100,0%	2 049	-3 518	-63,2%
Total Geral	476 594	+17 050	+3,7%	3 818 097	100,0%	+217 987	+6,1%	4 956 380	+9 826	+0,2%

Como refletido no quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 97,5%, limitando-se os ‘embarques’ no período em análise a 86,8 mil toneladas registados em Lisboa e a 7,9 mil toneladas em Setúbal.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	468 938	12,6%	-68 132	-12,7%	0,0%
Aveiro	0	0,0%	-	-	835 404	22,4%	+385 472	+85,7%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	7 441	0,2%	-37 940	-83,6%	0,0%
Lisboa	86 782	91,7%	+11 899	+15,9%	2 366 233	63,5%	-86 312	-3,5%	3,5%
Setúbal	7 857	8,3%	+329	+4,4%	45 441	1,2%	+17 118	+60,4%	14,7%
Sines	0	0,0%	-	-	0	0,0%	-4 449	-100,0%	-
Total Geral	94 639	100,0%	+12 228	+14,8%	3 723 458	100,0%	+205 758	+5,8%	2,5%

3.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos representou no período janeiro-setembro de 2017 um total de cerca de 6 milhões de toneladas, correspondente a cerca de 8,1% do movimento total registado, encerra naturalmente um elevado grau de heterogeneidade de mercadorias e uma elevada dispersão geográfica.

Os mercados mais significativos são Lisboa e Setúbal e representam quotas semelhantes, de 26,1% e 26,9%, respetivamente, embora com comportamentos distintos, nomeadamente pelo facto de Lisboa ter registado uma variação de +91,3% (sem prejuízo de posteriores correções, dada a natureza provisória dos dados) e revelar uma taxa média anual de +0,3%, e Setúbal a recuar -2,8%, mantendo, no entanto, uma tendência positiva de crescimento de +3,1% ao ano.

Sublinha-se o facto de se registar também comportamento francamente positivo no porto de Aveiro, que com uma quota de 18,5% observa um acréscimo de +31,9%. O porto da Figueira da Foz que detém uma quota de 10,7% regista um ligeiro aumento de +3,7%, enquanto o porto de Leixões recua -10,1% e representa 13,6% do mercado.

A conjugação das tendências de todos os portos determina globalmente uma taxa média anual de crescimento positivo de +4%.



	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	105 009	102 069	98 712	68 613	73 758	1,2%	+7,5%	-10,3%	
Douro e Leixões	668 821	758 473	856 035	905 959	814 391	13,6%	-10,1%	+5,7%	
Aveiro	750 499	1 000 412	1 106 305	836 608	1 103 292	18,5%	+31,9%	+5,8%	
Figueira da Foz	517 578	628 740	607 893	614 430	637 042	10,7%	+3,7%	+3,8%	
Lisboa	1 235 571	1 425 366	1 215 829	814 840	1 558 462	26,1%	+91,3%	+0,3%	
Setúbal	1 267 190	1 847 670	1 445 960	1 652 540	1 605 537	26,9%	-2,8%	+3,1%	
Sines	60 000	83 578	80 328	287 210	121 042	2,0%	-57,9%	+33,0%	
Faro		1 600	28 846	25 272	59 930	1,0%	+137,1%	-	
Grand Total	4 604 668	5 847 907	5 439 909	5 205 473	5 973 454	100,0%	+14,8%	+4,0%	
Δ% anual	-	+27,0%	-7,0%	-4,3%	+14,8%	-	-	-	-

O período janeiro-setembro de 2017 apresenta globalmente uma variação positiva de +14,8%, forte e positivamente influenciada pela variação assinalada para o porto de Lisboa, bem como pelo comportamento do porto de Aveiro e Figueira da Foz, e contrariada, em particular, pelos portos de Leixões, Setúbal e Sines (-10,1%, -2,8% e -57,9%).

Destaca-se o facto de as variações apuradas no volume de Outros Granéis Sólidos movimentado nos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior apresentarem o mesmo sentido de variação a nível de todos os portos.



OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	19 784	+19 784	-	73 758	1,2%	+5 144	+7,5%	104 649	+3 847	+3,8%
Douro e Leixões	82 802	+32 054	+63,2%	814 391	13,6%	-91 567	-10,1%	1 023 421	-244 130	-19,3%
Aveiro	91 174	+17 578	+23,9%	1 103 292	18,5%	+266 684	+31,9%	1 440 023	+339 703	+30,9%
Figueira da Foz	59 362	-18 982	-24,2%	637 042	10,7%	+22 612	+3,7%	839 121	+59 174	+7,6%
Lisboa	209 097	+128 049	+158,0%	1 558 462	26,1%	+743 622	+91,3%	1 996 810	+737 643	+58,6%
Setúbal	212 108	+59 112	+38,6%	1 605 537	26,9%	-47 003	-2,8%	1 977 949	-146 645	-6,9%
Sines	4 500	-22 678	-83,4%	121 042	2,0%	-166 168	-57,9%	227 931	-95 988	-29,6%
Faro	6 400	+6 400	-	59 930	1,0%	+34 658	+137,1%	65 934	+26 627	+67,7%
Total Geral	685 227	+221 318	+47,7%	5 973 454	100,0%	+767 981	+14,8%	7 675 839	+680 231	+9,7%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o movimento do período janeiro-setembro de 2017 revela um razoável equilíbrio entre o volume de ‘embarques’ e ‘desembarques’, com os primeiros a representar 54,7% do total. Sublinha-se, no entanto, que o comportamento destes fluxos é divergente, sendo positivo nos ‘embarques’ (acrécimo de +36%) e negativo nos ‘desembarques’ (quebra de -3,5%).

No volume de carga embarcada destacam-se pela positiva os portos de Lisboa, que regista um acréscimo de +158,3% e eleva a sua quota para 33,9%, Setúbal, que cresce +17,5% e fixa a quota em 27,5%, e Aveiro, que regista uma variação positiva de +40,4%, passando a representar 18,3% do volume total, e pela negativa os portos de Sines e de Viana do Castelo.

No volume de carga desembarcada observam-se variações díspares nos diversos portos, assinalando-se quebras nos de maior dimensão, a saber, Setúbal e Leixões, de -20,4% e -12,8%, respetivamente, e acréscimos em Aveiro e Lisboa, de +23% e +16,6%, respetivamente.



Importa referir o comportamento de Sines que após um forte crescimento no período janeiro-setembro de 2015 para o homólogo de 2016, de +258%, regista uma quebra de -81,4% no período em análise.

É também notória a forte assimetria nas variações do volume das duas operações a nível de diversos portos.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	33 972	1,0%	-4 015	-10,6%	39 786	1,5%	+9 159	+29,9%	46,1%
Douro e Leixões	181 951	5,6%	+862	+0,5%	632 441	23,4%	-92 429	-12,8%	22,3%
Aveiro	599 403	18,3%	+172 341	+40,4%	503 889	18,6%	+94 342	+23,0%	54,3%
Figueira da Foz	339 917	10,4%	+53 647	+18,7%	297 126	11,0%	-31 034	-9,5%	53,4%
Lisboa	1 108 714	33,9%	+679 498	+158,3%	449 748	16,6%	+64 124	+16,6%	71,1%
Setúbal	897 698	27,5%	+134 011	+17,5%	707 839	26,2%	-181 014	-20,4%	55,9%
Sines	46 995	1,4%	-205 165	-81,4%	74 047	2,7%	+38 996	+111,3%	38,8%
Faro	59 930	1,8%	+34 658	+137,1%	0	0,0%	-	-	100,0%
Total Geral	3 268 580	100,0%	+865 838	+36,0%	2 704 874	100,0%	-97 857	-3,5%	54,7%

3.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é fundamentalmente constituído pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação ‘Petróleo bruto’ e ‘Produtos petrolíferos refinados líquidos’, e em menor dimensão ‘Gás natural’, ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’ e ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e que, no seu conjunto, em 2016 representaram cerca de 97,5% do total das mercadorias movimentadas sob esta forma de acondicionamento, que consideramos integrarem os mercados do ‘Petróleo Bruto’, ‘Produtos Petrolíferos’ e ‘Outros Granéis Líquidos’.

3.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto é integrado pelos portos de Sines e de Leixões, onde, em condições normais do funcionamento do mercado, se efetua a descarga deste combustível fóssil para as refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A. localizadas na sua proximidade.

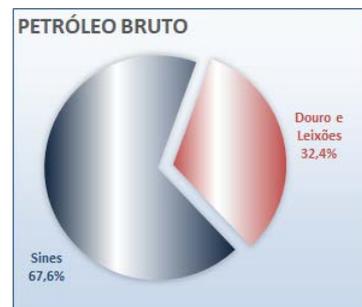
No período janeiro-setembro de 2017 este mercado representou cerca de 14,9% do total e movimentou um volume de 10,9 milhões de toneladas, após recuo de -18,3% face ao movimento registado no período homólogo de 2016. À sua evolução anual está subjacente uma taxa média anual de crescimento de +8,5%, resultante do comportamento de Sines, que com uma quota de 67,6% apresenta uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média de +11,6% ao ano, e de Leixões, cujo volume movimentado representa 32,4% e cresce a uma taxa média anual de +1,9%.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	3 286 161	2 802 219	3 171 570	2 870 598	3 548 398	32,4%	+23,6%	+1,9%	
Sines	6 071 377	5 313 258	7 077 431	10 516 478	7 394 452	67,6%	-29,7%	+11,6%	
Grand Total	9 357 538	8 115 477	10 249 002	13 387 076	10 942 850	100,0%	-18,3%	+8,5%	
Δ% anual	-	-13,3%	+26,3%	+30,6%	-18,3%	-	-	-	-



A quebra registada neste período reflete a variação negativa registada no porto de Sines, de -29,7% comparativamente ao volume movimentado no período homólogo de 2016, compensada pelo acréscimo verificado no porto de Leixões, de +23,6%.

Recorda-se que esta quebra traduz um processo de normalização do movimento portuário desta carga, que em 2016 registou um acréscimo extraordinário originado pelo transbordo em Sines para navios de menor dimensão com destino a Leixões, para garantir o abastecimento da refinaria de Matosinhos, comprometido pelo facto de a inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões (cuja mono-boia foi objeto de manutenção em estaleiro) impedir a acostagem dos navios com mais de 100 000 DWT, verificando-se no período em análise um aumento do volume descarregado de Petróleo Bruto para o *hinterland* do porto de Sines de cerca de 9,6%, correspondente a cerca de 950 mil toneladas.



GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	364 474	-167 254	-31,5%	3 548 398	32,4%	+677 800	+23,6%	4 652 393	+430 990	+10,2%
Sines	895 668	-478 720	-34,8%	7 394 452	67,6%	-3 122 026	-29,7%	9 892 925	-2 924 248	-22,8%
Total Geral	1 260 142	-645 974	-33,9%	10 942 850	100,0%	-2 444 226	-18,3%	14 545 317	-2 493 259	-14,6%

Observando os indicadores relativos ao movimento do mês de setembro, tomado de *per si*, aos do período janeiro-setembro de 2017 e aos dos últimos doze meses face aos doze meses imediatamente anteriores, constata-se a diluição do impacto das operações de transbordo em Sines.

A natureza desta matéria-prima e as características da estrutura industrial nacional determinam que, em condições normais de funcionamento do mercado, a carga desembarcada corresponde integralmente a importações, devendo representar a quase totalidade do movimento portuário. No entanto, constata-se que o porto de Sines registou o embarque residual de 161 mil toneladas de Petróleo Bruto, expressão esta que em nada se compara ao volume de cerca de 1,7 milhões de toneladas que, no período homólogo de 2016, foram embarcadas em Sines com destino a Leixões, pelo motivo já referido.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	3 548 398	32,9%	+677 800	+23,6%	0,0%
Sines	161 034	100,0%	-1 545 612	-90,6%	7 233 418	67,1%	-1 576 414	-17,9%	2,2%
Total Geral	161 034	100,0%	-1 545 612	-90,6%	10 781 815	100,0%	-898 614	-7,7%	1,5%

3.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos tem vindo a revelar uma grande importância no contexto das exportações nacionais e apresenta uma tendência crescente na evolução do seu volume de tráfego. No período janeiro-setembro de 2017 verificou-se um movimento global de 13,8 milhões de toneladas, superior em +18,1% ao volume registado no período homólogo de 2016 e que mantém uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,8%.

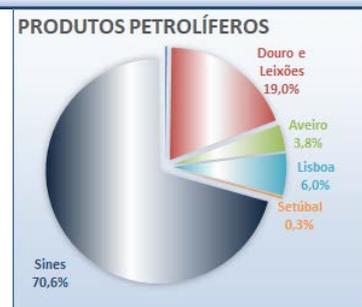


Sublinha-se o facto de esta carga registar movimento em vários portos, mas os seus mercados relevantes situam-se, naturalmente, nos portos de Sines e de Leixões, pelas razões que se prendem com a localização das refinarias, sendo que as quotas detidas por estes portos se situam em cerca de 70,6% e 19%, respetivamente, sendo a restante distribuída fundamentalmente por Lisboa (6%) e Aveiro (3,8%).

O comportamento do porto de Sines é caracterizado por ter subjacente uma tendência de evolução a uma taxa média anual de +3,7%, após registo de um acréscimo homólogo de +18%, influenciando fortemente o comportamento global do mercado. O porto de Leixões recuperou a quebra observada em 2016 face a 2015, registando um acréscimo de +19%, mantendo, embora, uma taxa média anual de crescimento negativa, na casa dos -0,8%.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo			19 692	30 027	32 220	0,2%	+7,3%	-	
Douro e Leixões	2 600 142	2 458 230	2 571 327	2 208 384	2 627 211	19,0%	+19,0%	-0,8%	
Aveiro	251 320	414 566	262 749	470 287	522 440	3,8%	+11,1%	+17,5%	
Lisboa	763 454	739 432	702 445	686 369	832 695	6,0%	+21,3%	+1,2%	
Setúbal	186 578	104 555	47 870	30 033	38 738	0,3%	+29,0%	-53,1%	
Sines	8 576 417	7 471 724	8 989 875	8 267 902	9 756 456	70,6%	+18,0%	+3,7%	
Grand Total	12 377 911	11 188 507	12 593 958	11 693 001	13 809 759	100,0%	+18,1%	+2,8%	
Δ% anual	-	-9,6%	+12,6%	-7,2%	+18,1%	-	-	-	-

Os portos de Aveiro e Lisboa registam um comportamento globalmente positivo, quer em termos da sua tendência de evolução anual, quer da sua variação, devendo assinalar-se que a tendência de evolução traduzida pela taxa média anual de crescimento apresenta maior expressão no porto de Aveiro, +17,5% contra +1,2% em Lisboa, com acréscimos no período em análise de +11,1% e +21,3%.



Importa salientar o facto de a comparação entre a evolução no período janeiro-setembro de 2017 e dos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior, relevar uma tendência de aceleração do crescimento em todos os portos com exceção de Lisboa.

No período janeiro-setembro de 2017 regista-se residualmente movimento nos portos de Viana do Castelo e de Setúbal, que não apresentam dimensão que lhes confira relevância.

GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	3 993	+529	+15,3%	32 220	0,2%	+2 192	+7,3%	44 690	+6 307	+16,4%
Douro e Leixões	333 892	+81 310	+32,2%	2 627 211	19,0%	+418 827	+19,0%	3 477 298	+468 426	+15,6%
Aveiro	42 842	-12 975	-23,2%	522 440	3,8%	+52 153	+11,1%	616 349	+33 739	+5,8%
Lisboa	84 869	+1 649	+2,0%	832 695	6,0%	+146 327	+21,3%	1 127 924	+238 423	+26,8%
Setúbal	5 172	+731	+16,5%	38 738	0,3%	+8 706	+29,0%	50 687	+2 309	+4,8%
Sines	1 242 190	+211 200	+20,5%	9 756 456	70,6%	+1 488 554	+18,0%	12 783 597	+1 627 229	+14,6%
Total Geral	1 712 959	+282 444	+19,7%	13 809 759	100,0%	+2 116 758	+18,1%	18 100 545	+2 376 434	+15,1%

Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos 'embarques' representou 54,3% do total, o que reflete a importância desta carga nas exportações, não sendo, embora, despendendo o seu tráfego em cabotagem, maioritariamente relativo à carga transportada dos portos de Sines



e Leixões para os restantes portos, quer do Continente, quer das Regiões Autónomas (com maior expressão para o Caniçal e Ponta Delgada).

Sublinha-se o comportamento positivo de ambas as operações, sendo, no entanto, de realçar as operações de ‘desembarque’ que apresentam um aumento de +33,9%, enquanto os ‘embarques’ crescem +7,4%.

O porto de Sines registou uma quebra de -0,1% no volume dos Produtos Petrolíferos embarcados e um acréscimo de +55,9% nos desembarcados, enquanto o porto de Leixões registou uma variação positiva de +37,4% nos ‘embarques’ e uma quebra de -9,7% nos ‘desembarques’.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	32 220	0,4%	+2 192	+7,3%	0	0,0%	-	-	100,0%
Douro e Leixões	1 846 692	24,6%	+502 856	+37,4%	780 518	12,4%	-84 029	-9,7%	70,3%
Aveiro	0	0,0%	-3 999	-100,0%	522 440	8,3%	+56 152	+12,0%	0,0%
Lisboa	33 564	0,4%	+25 267	+304,6%	799 132	12,7%	+121 059	+17,9%	4,0%
Setúbal	0	0,0%	-	-	38 738	0,6%	+8 706	+29,0%	0,0%
Sines	5 581 759	74,5%	-7 742	-0,1%	4 174 697	66,1%	+1 496 296	+55,9%	57,2%
Total Geral	7 494 234	100,0%	+518 574	+7,4%	6 315 525	100,0%	+1 598 184	+33,9%	54,3%

3.3.3. Outros Granéis Líquidos

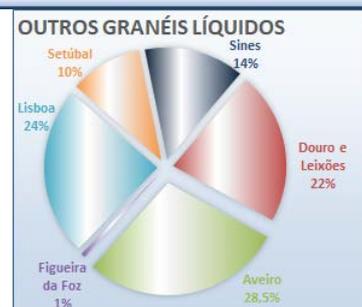
A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos é, naturalmente, de natureza muito diversa (com o ‘Gás natural’ a assumir um peso preponderante), determinando uma relativa dispersão geográfica do respetivo mercado, não se considerando, no entanto, como relevantes os mercados de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, atenta a respetiva dimensão e quebras de atividade.

O mercado dos Outros Granéis Líquidos representa uma quota de 2,1% do mercado portuário e apresenta uma tendência de evolução negativa que no período em análise se traduz numa taxa média anual de -5,2%, após acréscimo de +5% no período em análise face ao período homólogo de 2016.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	415 227	410 081	338 207	293 388	341 549	21,9%	+16,4%	-7,1%	
Aveiro	563 719	447 515	498 940	444 200	444 947	28,5%	+0,2%	-4,9%	
Figueira da Foz	0	0	0	22 077	9 983	0,6%	-54,8%	-	
Lisboa	359 849	367 227	351 211	333 395	377 890	24,2%	+13,3%	+0,1%	
Setúbal	161 183	199 233	172 038	165 947	161 439	10,4%	-2,7%	-1,9%	
Sines	367 533	254 657	198 548	224 767	222 729	14,3%	-0,9%	-12,1%	
Grand Total	1 888 968	1 698 541	1 558 945	1 483 774	1 558 537	100,0%	+5,0%	-5,2%	
Δ% anual	-	-10,1%	-8,2%	-4,8%	+5,0%	-	-	-	-

O mercado desta carga representa 1,6 milhões de toneladas e reparte-se fundamentalmente por cinco portos, liderados por Aveiro que representa 28,5% do total, seguido por Lisboa e Leixões com quotas respetivas de 24,2% e 21,9%, Sines com 14,3% e Setúbal com 10,4%.

A evolução média anual negativa deste mercado reflete taxas médias anuais também negativas em todos os portos com exceção e Lisboa, que regista uma ténue tendência de crescimento anual médio de +0,1%.





O acréscimo global de +5% registado neste mercado no período janeiro-setembro de 2017 é sustentado principalmente pelos mercados de Leixões e de Lisboa que registam variações positivas de +16,4% e de +13,3%, respetivamente, contrariadas pelo ligeiro acréscimo de Aveiro, de +0,2%, e pelas variações negativas de Setúbal (-2,7%) e Sines (-0,9%).

OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	27 350	-12 028	-30,5%	341 549	21,9%	+48 161	+16,4%	464 987	+51 107	+12,3%
Aveiro	52 028	-161	-0,3%	444 947	28,5%	+747	+0,2%	678 169	+81 276	+13,6%
Figueira da Foz	0	-	-	9 983	0,6%	-12 094	-54,8%	17 282	-16 828	-49,3%
Lisboa	45 815	+15 434	+50,8%	377 890	24,2%	+44 495	+13,3%	485 058	-13 189	-2,6%
Setúbal	10 730	-6 519	-37,8%	161 439	10,4%	-4 508	-2,7%	223 696	-17 764	-7,4%
Sines	31 651	+11 903	+60,3%	222 729	14,3%	-2 038	-0,9%	293 579	-12 684	-4,1%
Total Geral	167 574	+8 628	+5,4%	1 558 537	100,0%	+74 763	+5,0%	2 162 771	+71 918	+3,4%

A comparação entre as variações apuradas no período em análise face ao seu homólogo anterior e as variações entre os últimos doze meses face aos doze meses imediatamente anteriores, indicia uma ligeira aceleração no crescimento de Leixões, uma desaceleração do crescimento em Aveiro e uma inflexão de uma evolução negativa para positiva no porto de Lisboa.

O volume de carga embarcada representou 42,7% do total do mercado dos Outros Granéis Líquidos e registou globalmente um acréscimo de +15%, principalmente em resultado da conjugação de variações positivas nos portos de Leixões (+31,7%) e Aveiro (+12,3%), reduzidas pelo acréscimo de menor expressão verificado no porto de Sines.

O volume de carga desembarcada registou uma ligeira contração de -1,3% em resultado de variações negativas ocorridas em todos os portos com exceção de Lisboa, que registou um acréscimo de +16,8% e representa a quota mais significativa neste segmento de mercado. Dos portos que registaram uma diminuição no volume de desembarque de Outros Granéis Líquidos refere-se Aveiro, que recua -7%, Leixões, cujo volume cai -14,6%, e Setúbal que perde -5,4%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	259 040	39,0%	+62 294	+31,7%	82 509	9,2%	-14 133	-14,6%	75,8%
Aveiro	185 244	27,9%	+20 265	+12,3%	259 703	29,1%	-19 518	-7,0%	41,6%
Figueira da Foz	9 983	1,5%	-4 078	-29,0%	0	0,0%	-8 016	-100,0%	100,0%
Lisboa	80 817	12,2%	+1 811	+2,3%	297 073	33,2%	+42 684	+16,8%	21,4%
Setúbal	4 520	0,7%	+4 520	-	156 919	17,6%	-9 028	-5,4%	2,8%
Sines	125 422	18,9%	+2 142	+1,7%	97 307	10,9%	-4 180	-4,1%	56,3%
Total Geral	665 026	100,0%	+86 954	+15,0%	893 511	100,0%	-12 191	-1,3%	42,7%

A comparação do volume de carga por sentido do movimento revela que nos portos de Leixões e Sines o volume da carga embarcada ultrapassa o da carga desembarcada, apresentando *ratios* de 75,8% e 56,3% do total, respetivamente.



ANEXOS



A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)

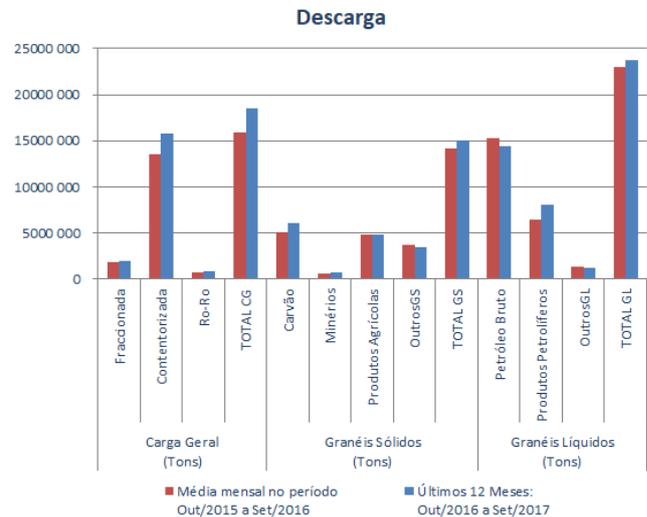
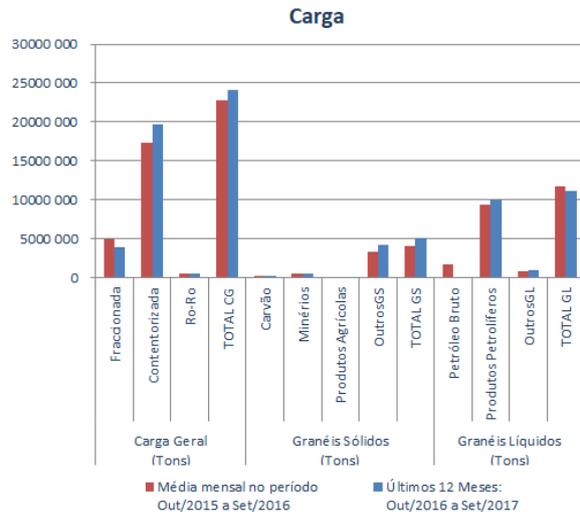
Período de Janeiro a Setembro

		2015		2016		2017		Δ% 2016 / 2015	Δ% 2017 / 2016
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	148	1,8%	158	2,0%	177	2,1%	+6,8%	+12,0%
	Douro e Leixões	2 051	25,1%	2 058	25,4%	2 022	24,4%	+0,3%	-1,7%
	Aveiro	791	9,7%	737	9,1%	812	9,8%	-6,8%	+10,2%
	Figueira da Foz	375	4,6%	387	4,8%	390	4,7%	+3,2%	+0,8%
	Lisboa	1 995	24,4%	1 660	20,5%	1 910	23,0%	-16,8%	+15,1%
	Setúbal	1 081	13,2%	1 184	14,6%	1 207	14,6%	+9,5%	+1,9%
	Sines	1 613	19,7%	1 834	22,7%	1 699	20,5%	+13,7%	-7,4%
	Faro	60	0,7%	31	0,4%	14	0,2%	-48,3%	-54,8%
	Portimão	56	0,7%	40	0,5%	60	0,7%	-28,6%	+50,0%
TOTAL	8 170	100,0%	8 089	100,0%	8 291	100,0%	-1,0%	+2,5%	
NAVIOS (GT)	Viana do Castelo	695 111	0,5%	593 282	0,4%	741 695	0,5%	-14,6%	+25,0%
	Douro e Leixões	26 051 747	18,3%	24 939 295	16,8%	25 346 341	16,3%	-4,3%	+1,6%
	Aveiro	3 496 882	2,5%	3 538 381	2,4%	4 282 205	2,7%	+1,2%	+21,0%
	Figueira da Foz	1 231 257	0,9%	1 326 378	0,9%	1 242 805	0,8%	+7,7%	-6,3%
	Lisboa	37 286 017	26,2%	31 573 686	21,3%	36 729 190	23,6%	-15,3%	+16,3%
	Setúbal	13 377 773	9,4%	14 399 428	9,7%	18 330 054	11,8%	+7,6%	+27,3%
	Sines	59 256 065	41,6%	70 922 540	47,9%	68 259 440	43,8%	+19,7%	-3,8%
	Faro	230 548	0,2%	119 942	0,1%	58 725	0,0%	-48,0%	-51,0%
	Portimão	649 581	0,5%	639 251	0,4%	917 523	0,6%	-1,6%	+43,5%
TOTAL	142 274 981	100,0%	148 052 183	100,0%	155 907 978	100,0%	+4,1%	+5,3%	
CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	335 109	0,5%	288 915	0,4%	304 235	0,4%	-13,8%	+5,3%
	Douro e Leixões	13 764 340	20,5%	13 615 500	19,6%	14 566 744	19,9%	-1,1%	+7,0%
	Aveiro	3 547 451	5,3%	3 207 083	4,6%	3 926 629	5,4%	-9,6%	+22,4%
	Figueira da Foz	1 533 275	2,3%	1 549 184	2,2%	1 576 466	2,1%	+1,0%	+1,8%
	Lisboa	8 648 915	12,9%	7 369 203	10,6%	9 147 355	12,5%	-14,8%	+24,1%
	Setúbal	5 702 718	8,5%	5 547 493	8,0%	5 143 371	7,0%	-2,7%	-7,3%
	Sines	33 261 254	49,6%	37 871 296	54,4%	38 649 899	52,7%	+13,9%	+2,1%
	Faro	275 266	0,4%	152 384	0,2%	59 930	0,1%	-44,6%	-60,7%
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	899	0,0%	-	-
TOTAL	67 068 328	100,0%	69 601 056	100,0%	73 375 529	100,0%	+3,8%	+5,4%	
CONTENTORES (Número)	Viana do Castelo	152	0,0%	42	0,0%	128	0,0%	-72,4%	+204,8%
	Douro e Leixões	288 788	23,0%	303 223	24,4%	284 512	20,1%	+5,0%	-6,2%
	Aveiro	0	0,0%	32	0,0%	51	0,0%	-	+59,4%
	Figueira da Foz	8 080	0,6%	8 903	0,7%	8 677	0,6%	+10,2%	-2,5%
	Lisboa	251 351	20,0%	175 566	14,1%	242 785	17,2%	-30,2%	+38,3%
	Setúbal	48 257	3,8%	68 279	5,5%	62 914	4,4%	+41,5%	-7,9%
	Sines	658 382	52,5%	687 085	55,3%	815 344	57,6%	+4,4%	+18,7%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	1 255 010	100,0%	1 243 130	100,0%	1 414 411	100,0%	-0,9%	+13,8%	
CONTENTORES (TEU)	Viana do Castelo	212	0,0%	71	0,0%	234	0,0%	-66,5%	+229,6%
	Douro e Leixões	466 317	23,7%	499 298	25,3%	472 045	20,6%	+7,1%	-5,5%
	Aveiro	0	0,0%	39	0,0%	69	0,0%	-	+76,9%
	Figueira da Foz	15 840	0,8%	17 586	0,9%	18 047	0,8%	+11,0%	+2,6%
	Lisboa	377 131	19,2%	269 842	13,7%	373 783	16,3%	-28,4%	+38,5%
	Setúbal	86 934	4,4%	120 579	6,1%	116 520	5,1%	+38,7%	-3,4%
	Sines	1 022 386	51,9%	1 067 155	54,0%	1 309 020	57,2%	+4,4%	+22,7%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	1 968 820	100,0%	1 974 570	100,0%	2 289 718	100,0%	+0,3%	+16,0%	



A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga

		Setembro/2017				Período Jan-Set/2017				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período Jan-Set/2017		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Out/2016 a Set/2017		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
Navios	NúmeroN	945		+1,3%		8291		+2,5%		11016		+2,2%	
	GT	18 472 440		-4,6%		155 907 978		+5,3%		208 280 690		+5,6%	
Carga Geral (Tons)	Fracionada	273 793	114 156	-9,2%	-36,6%	2 875 175	1 534 382	-19,1%	+20,8%	3 921 363	1 995 583	-21,8%	+12,8%
	Contentorizada	1 248 074	1 099 048	-18,1%	-7,4%	14 502 715	11 710 211	+9,9%	+11,9%	19 678 273	15 777 301	+13,8%	+16,6%
	Ro-Ro	55 610	70 301	+61,0%	+22,4%	432 670	595 016	+22,6%	+17,4%	563 881	781 340	+17,0%	+19,0%
	TOTAL CG	1 577 478	1 283 505	-15,2%	-9,9%	17 810 561	13 839 609	+4,1%	+13,0%	24 163 517	18 554 225	+6,0%	+16,3%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	24 161	377 749	+13,9%	-7,2%	144 085	4 569 660	-3,0%	+15,7%	204 038	6 071 740	+6,8%	+19,3%
	Minérios	51 456	55 522	+58,4%	-44,1%	356 696	552 221	-2,1%	30,2%	507 925	709 834	+5,5%	+31,5%
	Produtos Agrícolas	12 499	464 095	-38,1%	+5,6%	94 639	3 723 458	+14,8%	+5,8%	113 557	4 842 823	+9,5%	-0,0%
	OutrosGS	363 943	321 284	+90,4%	+17,8%	3 268 580	2 704 874	+36,0%	-3,5%	4 230 638	3 445 201	+29,4%	-7,6%
TOTAL GS	452 059	1 218 651	+88,1%	-0,0%	3 864 000	11 550 213	+28,9%	+8,0%	5 056 157	15 069 599	+25,0%	+6,1%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	1 260 142	-100,0%	-18,4%	161 034	10 781 815	-90,6%	-7,7%	161 034	14 384 283	-90,6%	-6,2%
	Produtos Petrolíferos	955 260	757 699	+18,6%	21,2%	7 494 234	6 315 525	+7,4%	+33,9%	10 031 347	8 069 198	+7,7%	+25,9%
	OutrosGL	67 542	100 032	+2,5%	+7,5%	665 026	893 511	+15,0%	-1,3%	904 709	1 258 062	+15,0%	-3,5%
	TOTAL GL	1 022 802	2 117 872	-17,0%	-6,4%	8 320 295	17 990 851	-10,2%	+4,0%	11 097 090	23 711 543	-6,0%	+2,9%
TOTAL GERAL		3 052 339	4 620 028	-8,5%	-5,8%	29 994 855	43 380 674	+2,2%	+7,8%	40 316 764	57 335 367	+4,3%	+7,8%
Contentores	NúmeroC	63 804		-10,7%		71 024		+4,9%		700 482		+12,6%	
	TEU	103 946		-8,9%		115 156		+6,1%		1 136 707		+15,3%	
		71 024		+10,7%		1 153 012		+16,6%		943 648		+15,5%	
		115 156		+8,9%		15 538 071		+18,7%		1 521 251		+17,9%	

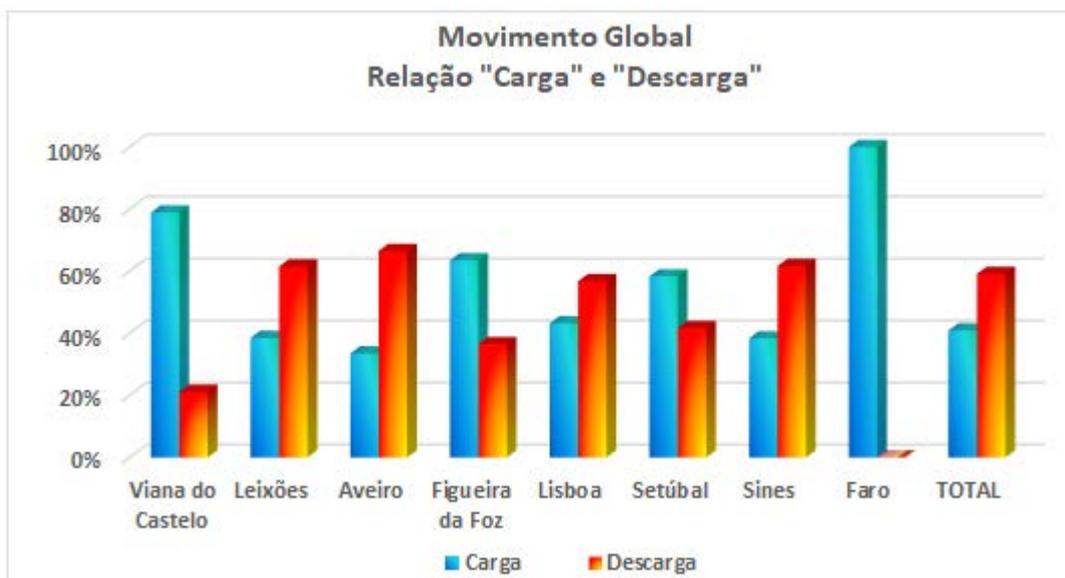




A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

Reportado ao Mês de Setembro de 2017

	Setembro/2017						Janeiro a Setembro/2017				Últimos 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Setembro/2016		Variação sobre Média de Janeiro a Setembro/2017		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2016		Últimos 12 Meses: Out/2016 a Set/2017		Variação sobre Out/2015 a Set/2016		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	42 835	4 293	+72,3%	+490,9%	+60,6%	-39,8%	240 032	64 203	+4,7%	+7,6%	331 764	74 831	+9,4%	-9,5%
		90,9%	9,1%					78,9%	21,1%			81,6%	18,4%		
	Douro e Leixões	683 622	942 198	+17,4%	-13,8%	+9,8%	-5,4%	5 604 320	8 962 424	+6,2%	+7,5%	7 520 592	11 745 484	+6,7%	+1,3%
		42,0%	58,0%					38,5%	61,5%			39,0%	61,0%		
	Aveiro	81 778	320 144	-22,4%	+49,8%	-44,0%	+10,3%	1 314 985	2 611 644	+8,2%	+31,1%	1 860 607	3 400 453	+9,0%	+30,3%
		20,3%	79,7%					33,5%	66,5%			35,4%	64,6%		
	Figueira da Foz	118 265	43 443	+0,5%	-38,3%	+6,3%	-32,1%	1 000 992	575 474	+1,8%	+1,7%	1 341 865	761 369	+1,2%	+10,1%
		73,1%	26,9%					63,5%	36,5%			63,8%	36,2%		
	Lisboa	438 466	573 728	+37,1%	-12,0%	-0,2%	-0,6%	3 954 309	5 193 047	+49,6%	+9,9%	5 193 385	6 809 635	+36,6%	+4,7%
		43,3%	56,7%					43,2%	56,8%			43,3%	56,7%		
Setúbal	299 551	243 162	+21,1%	-9,7%	-10,1%	+2,1%	2 999 869	2 143 502	-8,3%	-5,9%	3 870 514	2 710 869	-12,9%	-6,4%	
	55,2%	44,8%					58,3%	41,7%			58,8%	41,2%			
Sines	1 381 422	2 493 059	-28,7%	-4,3%	-16,1%	-5,8%	14 819 574	23 830 325	-4,9%	+7,0%	20 131 257	31 832 673	+2,0%	+10,4%	
	35,7%	64,3%					38,3%	61,7%			38,7%	61,3%			
Faro	6 400	0	-	-	-3,9%	-	59 930	0	-60,7%	-	65 934	0	-75,9%	-	
	100,0%	0,0%					100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
TOTAL	3 045 939	4 620 028	-8,6%	-5,8%	-8,6%	-4,2%	29 994 010	43 380 619	+2,2%	+7,8%	40 249 985	57 335 313	+4,9%	+7,8%	
	39,7%	60,3%					40,9%	59,1%			41,2%	58,8%			
CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	14	-	-60,0%	-	-44,7%	-100,0%	228	6	+221,1%	-	280	6	+127,6%	-
	Douro e Leixões	24 301	28 627	-5,9%	+14,4%	-2,1%	+3,6%	223 392	248 653	-8,2%	-2,9%	300 260	330 847	-6,9%	-1,0%
	Aveiro	2	-	+0,0%	-	-72,7%	-100,0%	66	3	+112,9%	-62,5%	79	18	+154,8%	+125,0%
	Figueira da Foz	950	888	-25,4%	-24,2%	-7,3%	-9,5%	9 219	8 828	-3,7%	+10,2%	13 123	12 028	+3,4%	+15,6%
	Lisboa	20 127	22 214	+3,5%	+27,4%	-2,2%	+6,1%	185 288	188 495	+38,2%	+38,8%	247 158	248 066	+32,8%	+32,0%
	Setúbal	6 628	5 228	-2,2%	+10,7%	+0,7%	-17,8%	59 254	57 266	-6,3%	-0,2%	78 996	73 512	-4,2%	+1,6%
	Sines	51 924	58 199	-14,5%	-3,3%	-29,1%	-19,4%	659 260	649 761	+23,1%	+22,2%	881 355	873 594	+28,4%	+26,5%
	TOTAL	103 946	115 156	-8,9%	+6,1%	-17,7%	-10,1%	1 136 707	1 153 012	+15,3%	+16,6%	1 521 251	1 538 071	+17,9%	+18,7%
		47,4%	52,6%					49,6%	50,4%			49,7%	50,3%		



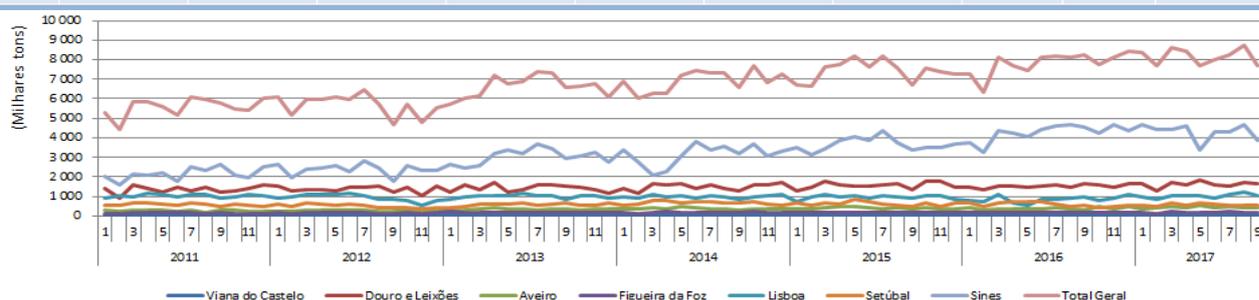


A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2015

(Toneladas)

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total Geral
2000	1 007 474	13 597 215	2 471 059	902 759	11 591 344	6 459 162	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 964	2 820 741	857 558	11 596 195	6 570 279	19 604 186	124 345	4 512	55 911 885
2002	873 964	12 647 541	3 016 792	726 700	12 154 818	6 444 577	20 141 896	153 428	9 508	56 169 224
2003	794 070	13 450 382	2 964 621	806 121	12 470 839	6 090 769	20 863 169	150 056	9 850	57 599 878
2004	620 549	13 703 505	3 133 656	998 547	11 783 514	6 521 769	22 476 068	83 867	72 714	59 394 190
2005	604 989	14 050 710	3 328 816	956 582	12 420 906	6 642 136	25 041 506	40 377	54 470	63 140 492
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 498	12 293 965	6 204 146	27 196 330	39 534	50 594	64 868 339
2007	592 787	14 948 486	3 270 661	1 199 754	13 158 951	6 833 985	26 299 079	51 025	29 493	66 384 221
2008	475 504	15 635 100	3 466 093	1 149 826	12 980 193	6 124 140	25 148 564	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 539	2 915 455	1 177 219	11 712 538	5 915 884	24 345 799	22 170	7 318	60 645 824
2010	524 140	14 568 919	3 752 671	1 615 891	11 993 572	7 006 253	25 484 758	52 499	52 088	65 050 791
2011	490 824	16 260 439	3 317 519	1 701 833	12 346 561	6 892 587	25 781 128	62 427	40 493	66 893 810
2012	502 917	16 607 541	3 318 067	1 797 398	11 080 697	6 058 579	28 563 161	269 219	2 684	68 200 262
2013	496 355	17 186 217	3 956 114	2 120 142	12 029 679	7 008 667	36 513 785	357 371	0	79 668 330
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	356 641	0	83 050 182
2015	432 095	18 791 539	4 656 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	396 276	0	89 322 218
1	29 612	1 276 455	333 174	175 702	739 388	652 373	3 474 999	41 312	0	6 722 015
2	33 173	1 443 376	373 400	163 473	981 313	531 530	3 109 493	19 335	0	6 655 092
3	40 424	1 746 973	421 497	185 785	1 105 081	674 238	3 408 880	15 428	0	7 598 306
4	38 286	1 611 714	452 562	173 310	952 146	610 982	3 862 996	58 794	0	7 760 790
5	35 609	1 547 690	465 371	173 370	1 048 396	848 383	4 056 234	32 469	0	8 207 522
6	36 476	1 541 612	399 677	146 319	885 603	736 843	3 866 734	33 894	0	7 647 159
7	46 171	1 601 908	352 446	200 547	1 012 186	605 696	4 349 625	37 493	0	8 206 073
8	38 680	1 673 967	411 214	148 347	1 001 015	540 026	3 731 466	26 726	0	7 571 440
9	36 679	1 320 645	338 111	166 422	923 787	502 647	3 400 826	9 815	0	6 698 930
10	31 467	1 778 771	411 604	144 749	1 010 610	658 546	3 508 864	45 606	0	7 590 219
11	41 236	1 753 560	345 248	154 361	1 062 225	474 896	3 524 173	34 377	0	7 390 076
12	24 282	1 494 867	351 795	169 473	860 972	658 923	3 672 256	41 027	0	7 273 594
2016	391 274	18 314 832	4 541 514	2 075 952	10 224 868	6 985 504	51 185 327	158 388	0	93 877 658
1	47 594	1 450 748	399 690	149 069	818 364	651 908	3 739 255	18 009	0	7 274 636
2	47 690	1 346 787	290 063	149 047	703 277	507 068	3 245 642	27 560	0	6 317 132
3	25 644	1 500 712	340 591	160 259	1 077 154	666 576	4 347 589	32 139	0	8 150 665
4	28 634	1 533 139	348 871	164 141	635 048	705 207	4 244 883	34 591	0	7 694 514
5	25 147	1 486 088	385 407	179 736	553 246	727 632	4 061 389	25 592	0	7 444 237
6	35 661	1 553 672	345 210	187 781	864 029	703 614	4 426 238	14 493	0	8 130 699
7	21 868	1 576 620	420 472	181 822	839 472	585 691	4 581 972	0	0	8 207 918
8	31 097	1 492 097	357 633	189 256	906 740	483 083	4 681 583	0	0	8 141 490
9	25 581	1 675 636	319 147	188 072	971 872	516 713	4 542 745	0	0	8 239 765
10	28 700	1 586 441	500 606	179 456	793 699	431 210	4 228 472	0	0	7 748 584
11	41 490	1 465 091	352 094	153 699	936 111	464 506	4 701 098	0	0	8 114 089
12	32 169	1 647 800	481 731	193 614	1 125 855	542 296	4 384 462	6 004	0	8 413 929
2017	304 235	14 566 744	3 926 629	1 576 466	9 147 355	5 143 371	38 649 899	59 930	899	73 375 529
1	24 399	1 624 994	353 516	144 255	950 285	564 616	4 663 832	12 007	0	8 337 904
2	40 388	1 290 400	389 747	128 951	863 742	500 707	4 445 397	11 348	0	7 670 682
3	32 605	1 727 884	473 009	208 007	1 060 174	670 296	4 441 731	0	816	8 614 521
4	46 331	1 575 968	427 519	187 092	1 058 587	517 704	4 612 987	16 540	0	8 442 727
5	21 276	1 851 958	541 540	194 170	1 031 492	660 388	3 367 834	12 435	0	7 681 093
6	30 169	1 597 710	413 971	154 863	888 312	614 667	4 286 055	0	84	7 985 830
7	25 602	1 553 013	483 284	229 252	1 087 971	549 226	4 296 780	1 200	0	8 226 329
8	36 337	1 718 996	442 120	168 168	1 194 598	523 054	4 660 803	0	0	8 744 075
9	47 128	1 625 821	401 922	161 708	1 012 194	542 713	3 874 481	6 400	0	7 672 367





A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2015

(Toneladas)

	Carga Geral				Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Total Geral
	Fraccionada	Contentorizada	RO-RO	Total			
2000	5 319 403	6 776 908	563 563	12 659 874	25 842 282	17 760 136	56 262 293
2001	5 494 855	7 402 471	646 654	13 543 979	26 228 557	16 139 349	55 911 885
2002	5 074 818	7 988 489	442 296	13 505 604	25 553 839	17 109 781	56 169 224
2003	4 381 068	9 081 556	405 891	13 868 515	26 471 616	17 259 746	57 599 878
2004	4 876 204	9 363 379	421 327	14 660 910	27 191 098	17 542 181	59 394 190
2005	4 146 947	9 591 613	396 154	14 134 713	30 199 502	18 806 277	63 140 492
2006	4 975 644	10 784 682	407 350	16 167 676	29 995 937	18 704 727	64 868 339
2007	5 194 988	12 363 062	362 962	17 921 012	29 888 215	18 574 994	66 384 221
2008	4 822 446	13 620 475	361 633	18 804 554	29 102 116	17 099 224	65 005 895
2009	3 772 218	12 942 502	349 818	17 064 538	26 425 302	17 155 983	60 645 824
2010	5 117 154	15 220 308	347 479	20 684 941	28 267 760	16 098 090	65 050 791
2011	5 518 152	17 410 250	336 447	23 264 849	27 262 812	16 366 149	66 893 810
2012	6 119 520	18 756 804	258 300	25 134 624	26 694 131	16 371 508	68 200 262
2013	7 498 855	24 574 139	294 355	32 367 350	30 708 627	16 592 353	79 668 330
2014	7 903 541	27 256 370	653 213	35 813 124	28 912 209	18 324 849	83 050 182
2015	7 680 501	28 838 054	1 015 987	37 534 542	32 691 593	19 096 083	89 322 218
1	547 035	2 133 259	55 576	2 735 870	2 552 869	1 434 276	6 723 015
2	569 387	1 986 130	70 885	2 626 402	2 429 304	1 599 386	6 655 092
3	658 079	2 227 413	76 729	2 962 222	2 779 532	1 856 553	7 598 306
4	716 335	2 511 541	93 045	3 320 920	2 913 990	1 525 880	7 760 790
5	826 733	2 678 225	92 778	3 597 736	2 810 878	1 798 908	8 207 522
6	705 484	2 699 839	87 826	3 493 149	2 622 894	1 531 116	7 647 159
7	657 438	2 631 463	96 867	3 385 767	3 060 781	1 759 524	8 206 073
8	588 243	2 565 623	71 155	3 225 021	2 769 556	1 576 863	7 571 440
9	447 572	2 235 502	92 496	2 775 571	2 462 099	1 461 260	6 698 930
10	707 017	2 372 869	107 633	3 187 518	2 865 053	1 537 648	7 590 219
11	584 308	2 486 688	94 714	3 165 710	2 734 273	1 490 093	7 390 076
12	672 871	2 309 501	76 284	3 058 656	2 690 363	1 524 576	7 273 594
2016	6 330 490	32 903 693	1 177 531	40 411 715	35 061 339	18 404 604	93 877 658
1	504 004	2 280 817	75 685	2 860 507	2 533 022	1 881 108	7 274 636
2	409 273	2 218 606	78 242	2 706 120	2 133 386	1 477 626	6 317 132
3	548 370	2 643 104	98 218	3 289 692	3 059 072	1 801 901	8 150 665
4	543 920	2 680 162	114 150	3 338 232	2 963 746	1 392 535	7 694 514
5	639 484	2 827 501	101 269	3 568 254	2 654 809	1 221 174	7 444 237
6	600 765	2 695 568	113 964	3 410 297	3 150 203	1 570 199	8 130 699
7	603 904	2 789 957	113 996	3 507 857	3 093 816	1 606 245	8 207 918
8	491 697	2 813 827	72 487	3 378 010	3 480 223	1 283 257	8 141 490
9	481 685	2 711 503	91 985	3 285 173	3 495 576	1 459 017	8 239 765
10	475 289	2 827 243	112 050	3 414 582	2 862 902	1 471 100	7 748 584
11	429 956	3 245 434	108 608	3 783 998	2 900 064	1 430 027	8 114 089
12	602 145	3 169 971	96 876	3 868 992	2 734 521	1 810 416	8 413 929
2017	4 409 557	26 212 926	1 027 686	31 650 169	26 311 146	15 414 214	73 375 529
1	412 210	3 106 814	98 860	3 617 885	3 075 395	1 644 624	8 337 904
2	447 577	2 813 891	105 124	3 366 592	2 938 845	1 365 244	7 670 682
3	585 511	3 589 887	125 752	4 301 150	2 450 882	1 862 489	8 614 521
4	481 627	3 174 750	89 010	3 745 386	2 878 073	1 819 268	8 442 727
5	574 721	2 814 108	130 993	3 519 823	2 614 124	1 547 147	7 681 093
6	477 967	2 773 339	121 090	3 372 396	2 999 022	1 614 413	7 985 830
7	518 109	2 824 389	129 583	3 472 080	2 837 640	1 916 610	8 226 329
8	523 885	2 768 628	101 363	3 393 876	3 376 491	1 973 709	8 744 075
9	387 949	2 347 122	125 912	2 860 982	3 140 675	1 670 710	7 672 367