



**ACOMPANHAMENTO
DO
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO
DE
DEZEMBRO DE 2017**
(Versão revista)



ÍNDICE

1. FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-DEZEMBRO 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
Movimento geral.....	16
Movimento de Contentores.....	18
3. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	20
3.1. Carga Geral	21
3.1.1. Contentorizada.....	22
3.1.2. Fracionada	24
3.1.3. Ro-Ro	25
3.2. Granéis Sólidos	26
3.2.1. Carvão.....	26
3.2.2. Minérios	27
3.2.3. Produtos Agrícolas.....	28
3.2.4. Outros Granéis Sólidos	30
3.3. Granéis Líquidos	32
3.3.1. Petróleo Bruto	32
3.3.2. Produtos Petrolíferos	33
3.3.3. Outros Granéis Líquidos	35
4. ANEXOS	37
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)	38
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	39
A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto	40
A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)	41
A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017)	42

Notas: 0. A presente versão do relatório contém alterações nos volumes de carga Ro-Ro e Carga Fracionada no porto de Setúbal, cujos valores se compensam globalmente;

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 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), tal como alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de fevereiro de 2012, 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-DEZEMBRO DE 2017**



- O sistema portuário do Continente fecha o ano de 2017 com o registo do volume de carga mais elevado de sempre, atingindo 95,9 milhões de toneladas, incluindo a tara dos Contentores nos casos em que asseguram o transporte de mercadorias. Este valor é superior em +2,2% ao anterior máximo, correspondente a +2 milhões de toneladas, observado em 2016, e reflete idêntica verificação de melhor marca nos portos de Leixões e de Aveiro, cujo movimento ultrapassa os máximos anteriores, observados em 2015 em ambos os casos, em +3,8% e +10,7%, respetivamente.

Para este desempenho global o maior impulso é proporcionado pelo porto de Lisboa que, face a 2016, observa um crescimento de +19,2%, elevando para cerca de 12,2 milhões de toneladas o seu volume de carga movimentada, superior em quase +2 milhões de toneladas, o que constitui o valor mais elevado dos últimos seis anos e representa um aumento de +1,8 pontos percentuais na sua quota, a qual sobe para 12,7%. Realça-se igualmente o impacto positivo induzido pelo comportamento dos portos de Leixões, que cresce +6,5% face ao ano anterior e traduz um movimento de cerca de +1,2 milhões de toneladas, adicionando +0,8 pontos percentuais à sua quota, que passa para 20,3%, e de Aveiro, que regista um significativo crescimento de +13,5%, a que corresponde um acréscimo de carga superior a +0,6 milhões de toneladas, elevando, em +0,5 pontos percentuais a sua quota, que aumenta para 5,4%.

O comportamento do sistema portuário do Continente é naturalmente influenciado, de forma determinante, pelo comportamento do porto de Sines, que entrou em 2017 com um ‘travão’ ao seu crescimento de cerca de 3,4 milhões de toneladas, correspondente ao volume de Petróleo Bruto que movimentou para garantir o abastecimento à refinaria de Matosinhos, dado que a GALP não o pôde fazer através do porto de Leixões, por inoperacionalidade do terminal oceânico, durante cerca de seis meses, impedindo a escala dos navios de dimensão superior a 100 mil DWT. Para registar um crescimento positivo efetivo, Sines deveria ter compensado aquele volume de carga com a movimentação da sua carga natural, o que não sucedeu, tendo ficado -1,3 milhões de toneladas aquém, ou seja, registou uma quebra de -2,5% face a 2016. Importa sublinhar que este comportamento de Sines, que detém atualmente uma quota de movimentação de mercadorias de mais de metade de todo o sistema portuário comercial do continente (52%), não reflete qualquer inflexão da sua trajetória de crescimento, pois o volume de carga movimentada em 2017 é superior em +4,4% ao valor de 2016 ‘corrigido’ do movimento extraordinário referido.

Dos restantes portos, sublinha-se a ligeira recuperação de Viana do Castelo com +5,1% do que em 2016, e o comportamento negativo da Figueira da Foz, com um ligeiro recuo de -0,2%, de Setúbal, com uma quebra de cerca de -5,6%, e Faro, que diminuiu o seu volume de carga em -47%, refletindo a redução das exportações da Cimpor, relativa à produção da sua unidade de Loulé.

- No segmento de Contentores do mercado portuário registou-se um movimento de cerca de 3 milhões de TEU durante o ano de 2017, ultrapassando em +8,4% o valor de 2016, correspondente a +230,8 mil TEU, e estabelecendo um novo valor máximo registado desde sempre. Este desempenho deve-se fundamentalmente aos portos de Sines e de Lisboa, que cresceram respetivamente +10,3% e +26,6%, correspondentes a acréscimos de 150 e 100 mil TEU. Com o volume agora registado, Sines regista a melhor marca de sempre, quase 1,7 milhões de TEU, e Lisboa aproxima-se da fasquia do meio milhão de TEU, valor este que supera os valores anuais registados entre 2003 e 2011.

Estes foram os únicos portos que registaram um crescimento deste tráfego, uma vez que Leixões registou um recuo de -3,8%, Setúbal de -2,6% e Figueira da Foz de -0,7%. Importa, no entanto, referir que, no que concerne ao porto de Setúbal, a quebra ora observada não traduz uma pressão recessiva, mas tão somente reflete um retorno à sua trajetória natural, após um crescimento aumentado em 2016 por transferência de tráfego do porto de Lisboa, por motivo da instabilidade laboral que se observou naquele ano em Lisboa, sendo que, comparativamente a 2015, o volume de TEU movimentado em 2017 traduz um acréscimo de +25,8%. O porto



de Leixões, pelo mesmo motivo, registou igualmente um aumento de tráfego transferido de Lisboa em 2016, o que induziu um relativo efeito travão em 2017, se bem que comparativamente a 2015 o volume registado nesse ano representa um acréscimo de apenas +1,5%. Sobre o porto da Figueira da Foz sublinha-se o facto de se interromper um ciclo de crescimento anual sucessivo desde 2013.

No final de 2017 o porto de Sines apresenta uma quota de 56,1%, reforçando em um ponto percentual a do ano anterior, Leixões vê a sua quota diminuída em -2,7 pontos percentuais para 21,3% e Lisboa sobe +2,4 pontos percentuais para 16,7%. No porto de Setúbal a quota de TEU movimentados cai -0,6 pontos percentuais para 5,1% e na Figueira da Foz baixa ligeiramente para 0,8%.

O movimento de Contentores observado nos portos comerciais do Continente é fortemente influenciado pelo tráfego de *transhipment* realizado no porto de Sines, que em 2017 representou 44,5% do volume global de TEU movimentado, e cerca de 79,4% do movimento efetuado no próprio porto de Sines, sublinhando-se, no entanto, o facto de o acréscimo deste tráfego face a 2016 ter sido de +9,2%, inferior aos +15,7% apurados no período imediatamente anterior.

O volume de TEU movimentado nas operações de *transhipment* realizadas em Sines, representam cerca de 94,7% das realizadas em todo o sistema portuário do Continente, sendo de 3,5% em Leixões e aproximadamente de 1,8% em Lisboa.

Da comparação do tráfego de Contentores medido em TEU e em Número constata-se uma evolução negativa de -1% no volume de Contentores equivalentes a 20 pés, e o crescimento de +11,8% nos contentores equivalentes a 40 pés, o que reflete um ratio de 1,62 TEU por Contentor.

- O movimento de Navios registado no sistema portuário do Continente, das várias tipologias que escalam os portos em operações comerciais, quer de carga, quer de passageiros, ou para outras operações, traduziu-se em 2017 pela realização de 10 925 escalas, superior em +1% ao número verificado em 2016 e o mais elevado dos últimos onze anos. No entanto, a crescente dimensão da generalidade dos Navios determina que o volume total da sua arqueação bruta (GT) ascenda a cerca de 207,2 milhões, valor este que representa um crescimento de +3,4% face ao ano anterior e que constitui o mais elevado de sempre. A nível dos portos tomados individualmente, constata-se que a melhor marca de sempre é registada em Aveiro e Setúbal, ultrapassando em +10,1% e +28,9% as anteriores, observadas em 2016.

As quotas de cada porto relativas ao número de escalas e ao volume de GT apresentam fortes assimetrias, sendo que em relação ao número de escalas os portos de Leixões e de Lisboa registam os valores mais elevados, de 24,6% (após recuo de -1,2% face a 2016) e 23,4% (após aumento de +11,3%), respetivamente, seguidos de Sines com 20,4% (após quebra de -8,2%). A nível do volume GT as quotas destes portos são de 16,1%, 23,9% e 43,5%, respetivamente (após variações respetivas face a 2016 de +1,8%, +9,7% e -4,8%). A maior concordância entre estes dois indicadores, verifica-se no porto de Setúbal que representa 14,4% do número de escalas e 11,9% do volume GT (após variações de +2,9% e +28,9%, respetivamente).

Destaca-se ainda o facto de, no tocante à arqueação bruta, apenas os portos da Figueira da Foz, Sines e Faro terem registado uma diminuição.

- O comportamento do sistema portuário, sendo o resultado da conjugação do comportamento distinto dos vários mercados de cargas, foi mais forte e positivamente influenciado pelo mercado dos Produtos Petrolíferos que associou à sua quota de 18,7% um crescimento de +12,2%, traduzidos num acréscimo de quase +2 milhões de toneladas. Com um impacto igualmente intenso, mas negativo, evidencia-se o mercado do Petróleo Bruto que, comparativamente aos valores efetivamente registados em 2016, apresenta uma quebra de -15,3%, numa quota de 15%, originando uma quebra de cerca de -2,6 milhões de toneladas, anulando efeito positivo dos Produtos Petrolíferos.



Para o desempenho global positivo vem contribuir, com impacto semelhante, mas estrutura distinta, o comportamento dos mercados da Carga Contentorizada e dos Outros Granéis Sólidos, com quotas de 35,4% e 8,2%, e variações de +3% e +13,1%, respetivamente. Com um impacto que merece destaque, surgem nas posições seguintes o Carvão (cujo volume aumenta +12,7% e reforça a quota para 6,7%), a carga Ro-Ro (que mantém uma quota pouco significativa, aumenta em 2017 para 1,5%, mas regista a mais elevada taxa de crescimento, de +21,3%), os Produtos Agrícolas (cujo volume cresce +7,6% numa quota de 5,3%) e ainda o mercado dos Outros Granéis Líquidos, que regista um acréscimo de +5,1% e representa uma quota de 2,3%.

A contrariar os impulsos positivos, mas com expressão pouco significativa face ao impacto negativo referido para o Petróleo Bruto, sublinha-se o comportamento dos mercados da Carga Fracionada e dos Minérios, que registam quebras respetivas de -10,8% e de -0,6%, com quotas de 5,9% e 1,1%.

Em termos da direção dos fluxos da carga, sublinha-se que o desempenho do mercado portuário do Continente resulta da conjugação de uma quebra de -1,5% no volume da carga embarcada e de um acréscimo de +4,8% no volume de carga desembarcada.

- O segmento de mercado da carga embarcada, que inclui naturalmente o tráfego de exportação que representa tradicionalmente mais de 80% do total de mercadorias carregadas nos portos comerciais do Continente, registou em 2017 um volume de cerca de 39,1 milhões de toneladas, que traduz um ligeiro recuo de -1,5% face ao valor de 2016. Não obstante este comportamento global negativo, registaram-se os valores mais elevados de sempre na Carga Contentorizada, Ro-Ro e Outros Granéis Sólidos.

Importa referir que esta variação negativa é explicada pelo embarque 'extraordinário' em 2016 de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto, pelos motivos já referidos, que não teve, naturalmente, continuidade em 2017 e acaba por determinar a ocorrência, neste ano, de uma variação negativa de -90,6% no volume de embarques desta carga, por tradição sem significado e meramente residual.

Para além desta quebra, que está associada a um processo de normalização do mercado, há a registar a diminuição de -18,5% do volume de Carga Fracionada, correspondente a quase -0,9 milhões de toneladas, e ainda de -2,4% no Carvão e de -14,3% nos Minérios. Nas restantes tipologias de carga são registadas variações positivas, que, no seu conjunto, não são suficientemente significativas para anular o somatório das quebras assinaladas. O acréscimo mais significativo é observado na carga Outros Granéis Sólidos, que se situa em +25,4% e equivale a quase 0,9 milhões de toneladas, detendo uma quota de 10,8%. Segue-se a Carga Contentorizada, que cresce +2,6% e tem uma quota de 48,2%, os Produtos Petrolíferos, que aumenta o seu volume de embarques em +3,4% e representa 25,2% do total, e ainda a carga Ro-Ro, que não obstante a sua quota de apenas 1,6% regista um crescimento de +26,8%, o mais elevado em termos nominais.

Na vertente geográfica deste segmento de mercado, é notável o comportamento do porto de Lisboa, que regista um acréscimo de +33,1% numa quota de 13,2% do total. Na posição seguinte em termos de impacto no desempenho global, surge Leixões que observa um crescimento de +4% e detém uma quota de 19,1%.

Ainda com variações positivas, embora com pouca influência no todo, surgem os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, com variações positivas de +5,2% e de +0,6%, e com quotas de 0,9% e 3,4%, respetivamente.

Nos restantes portos são observados comportamentos negativos, a saber, Sines, que detém uma quota de 48,9% e regista uma quebra de -8,6% (pelos motivos assinalados), Setúbal, que representa 9,9% do total e recua -6,7%, Aveiro, com uma quota de 4,4% regista uma quebra de -3%, e Faro, que detém uma quota residual de 0,2% e regista uma quebra de -47%.

- O segmento de mercado da carga desembarcada, que inclui o tráfego de importação que representa cerca de 90% do volume de mercadorias descarregadas, registou em 2017 um movimento global de cerca de 56,8



milhões de toneladas, que representa um acréscimo de +4,8% face a 2016 e passa a constituir o valor mais elevado de sempre.

O maior contributo para o desempenho global surge dos Produtos Petrolíferos ao crescerem +25,2% com uma quota de 14,3% do total. Nas posições seguintes em termos de impacto surge o Carvão, que regista um acréscimo de +13,3% e detém uma quota de 10,9%, a Carga Contentorizada, cujo volume aumenta +3,6% com uma quota de 26,5% do total, e os Produtos Agrícolas, que movimentou +7,3% do que em 2016 e representa uma quota de 8,8% do total.

Importa sublinhar que a única carga que apresenta um comportamento negativo é o Petróleo Bruto, por trazer de 2016 um acréscimo 'anormal' de 1,7 milhões de toneladas que, não compensado pelo tráfego natural em 2017, determina neste ano uma quebra de -6,9%, que corresponde a cerca de -1 milhão de toneladas, reduzindo a sua quota para 25,1% (-2,9 pontos percentuais que no ano anterior).

Das restantes cargas com impactos menos intensos no desempenho global deste segmento de mercado, destacam-se ainda a carga Ro-Ro que cresce +17,5% embora a quota se situe na casa de 1,4%, e ainda a Carga Fracionada que regista um crescimento de +9,7%.

Na vertente geográfica deste segmento de mercado, destacam-se o porto de Leixões, que suporta o crescimento de +8,2% com uma quota de 21,2%, Aveiro, que aumenta o volume de desembarques em +23,9% e detém uma quota de 6,1%, e Lisboa, que associa um acréscimo de +10,7% com uma quota de 12,4%. Naturalmente não pode deixar de se sublinhar o porto de Sines que, não obstante o facto de ter 'perdido' um milhão de toneladas em Petróleo Bruto, regista ainda um crescimento global de +1,6% e detém uma quota de 54,2%, desembarcando um total de 30,8 milhões de toneladas.

- Os portos que apresentam um perfil 'exportador', conferido pelo facto de registarem um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos *ratios* de 'embarque' sobre 'total', em 2017, registaram respetivamente os valores de 82,1%, 64,3%, 58,6% e 100%.

Sublinha-se, no entanto, que o volume agregado da carga embarcada por estes portos representa apenas 14,4% do total, dos quais 9,9% cabem a Setúbal.





2.1. Movimento geral

De Carga

No ano 2017 os portos comerciais do Continente movimentaram globalmente um total de 95,9 milhões de toneladas de carga (incluindo a tara dos Contentores nos casos em que estes asseguram o transporte de mercadorias), estabelecendo nova melhor marca de sempre pelo oitavo ano consecutivo, tendo agora ultrapassado em +2,2% o volume registado em 2016.

Com efeito, desde que em 2009 registou uma quebra de -6,7% face ao ano anterior, o volume anual de carga movimentada tem registado acréscimos sucessivos, a uma taxa média anual de +6,5%, com Sines a registar a taxa média anual mais elevada neste período, de +12,3%.

Considerando os portos individualmente, constata-se que Leixões e Aveiro registaram em 2017 as respetivas melhores marcas, tendo ultrapassado as anteriores em +3,8% e +10,7%, respetivamente, que em ambos os casos haviam sido atingidas em 2015.

Não obstante este feito realizado por Leixões e Aveiro, o porto que contribuiu de forma mais intensa para o desempenho global do sistema portuário do Continente foi Lisboa, ao registar um crescimento de +19,2% face a 2016, correspondente a cerca de +2 milhões de toneladas, e reforçando a sua quota em +1,8 pontos percentuais para 12,7%. Com este comportamento, Lisboa posiciona-se novamente acima da fasquia dos 12 milhões de toneladas, pela primeira vez nos últimos seis anos.

Menos significativo, mas igualmente relevante e positivo, há a destacar o impulso conferido pelo porto de Leixões, que registou um acréscimo de +6,5%, resultante do movimento de +1,2 milhões de toneladas que induzem o reforço de +0,8 pontos percentuais na quota que representa, passando para 20,3%.

O desempenho global do sistema portuário do Continente é sempre fortemente condicionado pelo comportamento do porto de Sines. No entanto, no ano em análise e tendo 2016 por base de comparação, a influência de Sines tem um efeito negativo, uma vez que registou o movimento de -1,3 milhões de toneladas, que traduz um recuo de -2,5%, reduzindo a sua quota em 2,5 pontos percentuais para 52%. No entanto, sublinha-se que este comportamento tem o enquadramento circunstancial construído pelo facto de em 2016 haver efetuado o transbordo de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto, com destino à refinaria de Matosinhos, que a GALP se viu impossibilitada de importar através de Leixões, dada a inoperacionalidade do terminal Oceânico durante cerca de seis meses, que impediu a escala de navios com dimensão superior a 100 mil DWT. Daqui resultou um efeito 'travão' para 2017 de cerca de 3,4 milhões de toneladas, que Sines não conseguiu compensar com acréscimo do seu tráfego 'natural'.

Importa sublinhar que este comportamento de Sines não reflete qualquer inflexão na sua trajetória de crescimento, pois o volume de carga movimentada em 2017 excede em +4,4% o valor de 2016 'corrigido' do movimento extraordinário referido. No entanto, constata-se um certo abrandamento no crescimento da Carga Contentorizada, que regista um acréscimo de apenas +1,5%, significativamente inferior às taxas de variação registadas desde que este tráfego tem expressão no porto de Sines.

Da influência dos outros portos no desempenho global do sistema portuário, importa referir, novamente, Aveiro, que regista um acréscimo de +13,5% face ao volume que movimentou em 2016, representando uma quota de 5,4% e Viana do Castelo que cresce +5,1% (embora a quota que representa seja de apenas 0,4%). Com impacto negativo, destaca-se o porto de Setúbal, que recua -5,6% e passa a assumir uma quota de 6,9%, Figueira da Foz, que recua -0,2% (com uma quota de 2,2%) e Faro, com uma dimensão residual, cujo volume quebra -47%, refletindo a instabilidade a que se assiste na CIMPOR, nomeadamente na sua unidade de produção de Loulé, único cliente de movimentação de carga no porto.

Na vertente do mercado dos produtos, o sistema portuário foi mais fortemente influenciado pelo mercado dos Produtos Petrolíferos cuja quota foi reforçada em 1,7 pontos percentuais para 18,7%, após um crescimento de +12,2% no volume movimentado, que se traduz num acréscimo de quase +2 milhões de



toneladas. O efeito positivo no desempenho global do mercado portuário induzido pelo comportamento dos Produtos Petrolíferos foi praticamente anulado pelo impacto, de intensidade semelhante, mas negativo, do mercado do Petróleo Bruto que, comparativamente aos valores efetivamente registados em 2016, apresenta uma quebra de -15,3%, numa quota de 15%, originando uma quebra de cerca de -2,6 milhões de toneladas. As razões deste comportamento foram acima referidas.

Num segundo patamar de impacto no desempenho global, salientam-se os mercados da Carga Contentorizada e dos Outros Granéis Sólidos, cuja dimensão é traduzida por quotas de 35,4% e 8,2%, e o seu comportamento por variações de +3% e +13,1%, respetivamente.

Com menor intensidade na influência que exercem sobre o comportamento do sistema portuário, referem-se ainda pela expressão da sua variação face a 2016, o mercado do Carvão (cujo volume aumenta +12,7% e reforça a quota para 6,7%), a carga Ro-Ro (que mantém uma quota pouco significativa que aumenta em 2017 para 1,5%, mas regista a mais elevada taxa de crescimento, de +21,3%), os Produtos Agrícolas (cujo volume cresce +7,6% numa quota de 5,3%) e ainda o mercado dos Outros Granéis Líquidos, que regista um acréscimo de +5,1% e representa uma quota de 2,3%.

A contrariar os impulsos positivos, mas com expressão pouco significativa face ao impacto negativo referido para o Petróleo Bruto, sublinha-se o comportamento dos mercados da Carga Fracionada e dos Minérios, que registam quebras respetivas de -10,8% e de -0,6%, representando quotas de 5,9% e 1,1%.

Nos quadros seguintes apresenta-se um resumo da estrutura do mercado portuário nas vertentes das classes de carga, que traduzem as diversas tipologias no tocante às respetivas formas de acondicionamento, e dos portos que proporcionam a sua movimentação. Da sua leitura constata-se que a Carga Geral assume a quota-parte mais significativa do volume total, representando 42,7%, seguida dos Granéis Líquidos, com 36% e cabendo aos Granéis Sólidos os restantes 21,3%. Importa realçar que cerca de 42,5% da tonelagem total de Carga Geral respeita a Carga Contentorizada movimentada principalmente em Sines, em tráfego de *transhipment*.

O porto de Sines mantém naturalmente a posição dominante que lhe é conferida pelo movimento de cerca de 49,9 milhões de toneladas que representa 52% do volume total de carga (com forte alavancagem do tráfego de *transhipment*), detendo posições maioritárias em todas as classes de carga, sendo absolutas na Carga Geral e nos Granéis Líquidos, com 51,3% e 65,2%, respetivamente, e representando 31,2% dos Granéis Sólidos.

Por ordem de volume de carga movimentada seguem-se os portos de Leixões, com 20,3%, Lisboa, com 12,7% e Setúbal, com 6,9%.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Total	
Carga Geral	273 504	8 361 920	1 286 706	1 179 004	5 196 735	3 653 106	21 025 489	2 052	40 979 418	42,7%
Granéis Sólidos	94 718	2 353 226	2 593 856	883 090	5 354 393	2 666 464	6 360 998	81 851	20 388 597	21,3%
Granéis Líquidos	42 954	8 795 842	1 272 236	9 983	1 634 873	274 745	22 497 987	0	34 528 621	36,0%
TOTAL	411 177	19 510 989	5 152 798	2 072 077	12 186 002	6 594 315	49 884 475	83 903	95 896 635	100,0%
	0,4%	20,3%	5,4%	2,2%	12,7%	6,9%	52,0%	0,1%	100,0%	

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
Carga Geral	0,7%	20,4%	3,1%	2,9%	12,7%	8,9%	51,3%	0,0%
Granéis Sólidos	0,5%	11,5%	12,7%	4,3%	26,3%	13,1%	31,2%	0,4%
Granéis Líquidos	0,1%	25,5%	3,7%	0,0%	4,7%	0,8%	65,2%	0,0%
Total	0,4%	20,3%	5,4%	2,2%	12,7%	6,9%	52,0%	0,1%



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 dezembro, quer dos valores que representam o movimento anual.

Adianta-se o facto de que o volume de carga movimentada no próprio mês de dezembro representa o valor homólogo mais baixo dos últimos quatro anos, explicando-se assim a generalidade das variações negativas apresentadas no quadro, na comparação mensal homóloga, cujas únicas exceções se registam na carga Ro-Ro e nos Outros Granéis Líquidos.

		Dezembro/2017		Jan-Dez/2017	
		Valor do Mês	Δ% sobre Mês Homólogo 2016	Valor do Período	Δ% sobre Período Homólogo
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	2 469 698	-22,1%	33 903 345	+3,0%
	Fraccionada	458 065	-23,9%	5 647 684	-10,8%
	Ro-Ro	121 982	+25,9%	1 428 390	+21,3%
	TOTAL CG	3 049 745	-21,2%	40 979 418	+1,4%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	364 172	-28,5%	6 382 053	+12,7%
	Minérios	62 403	-53,7%	1 090 765	-0,6%
	Produtos Agrícolas	405 926	-21,1%	5 100 019	+7,6%
	OutrosGS	626 874	-3,8%	7 815 760	+13,1%
	TOTAL GS	1 459 375	-19,4%	20 388 597	+10,8%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	914 033	-13,2%	14 394 442	-15,3%
	Produtos Petrolíferos	1 456 501	-2,5%	17 939 258	+12,2%
	OutrosGL	205 478	+9,9%	2 194 921	+5,1%
	TOTAL GL	2 576 012	-5,8%	34 528 621	-1,5%
TOTAL GERAL		7 085 132	-15,8%	95 896 635	+2,2%
Contentores	Número	136 132	-17,0%	1 840 805	+6,4%
	TEU	219 320	-15,9%	2 974 984	+8,4%

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 nesse quadro se incluir o porto de Portimão juntamente com Faro, por não efetuar regularmente operações de movimentação de carga, tendo pontualmente, durante o ano 2017, movimentado 899 toneladas na Carga Fracionada.

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, em representação gráfica no quadro principal, e valorizada, com sinalização das quotas máximas apuradas, no segundo quadro.

Da leitura dos quadros, valores e representação gráfica das variações, constata-se mais claramente que o volume de 95,9 milhões de toneladas movimentadas em 2017, se distribui pelos diversos mercados com elevada assimetria, sendo evidente o peso que assume o porto de Sines, nomeadamente na Carga Contentorizada (61,7%), Carvão (95,9%), Petróleo Bruto (66,3%) e Produtos Petrolíferos (70,7%), assumindo quotas maioritárias absolutas nas classes de Carga Geral (51,3%) e de Granéis Líquidos (65,2%), e de maioria simples na classe dos Granéis Sólidos (31,2%) .



Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral	
	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	273 504	+9,7%	8 361 920	-1,4%	1 286 706	-11,7%	1 179 004	+0,3%	5 196 735	+22,1%	3 653 106	-7,4%	21 025 489	+1,5%	2 952	-97,7%	40 979 418	+1,4%
Contentorizada	711	+114,2%	6 179 462	-3,2%	486	-18,7%	187 919	-8,6%	5 009 180	+24,7%	1 615 114	-5,0%	20 910 473	+1,5%	0	-	33 903 345	+3,0%
Fraccionada	272 794	+9,6%	1 120 574	-6,4%	1 286 420	-11,7%	991 086	+2,2%	1 777 510	-23,6%	1 687 301	-14,9%	109 248	-3,8%	2 952	-97,7%	5 647 684	-10,8%
Ro-Ro	0	-	1 061 884	+17,7%	0	-100,0%	0	-	10 045	+96,3%	350 692	+33,9%	5 769	-28,8%	0	-	1 428 390	+21,3%
Granéis Sólidos	94 718	-4,8%	2 353 226	-1,2%	2 593 856	+40,8%	883 090	+1,4%	5 354 393	+17,8%	2 666 464	-3,7%	6 360 998	+8,5%	81 851	+161,7%	20 388 597	+10,8%
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	259 932	+3,9%	6 122 121	+13,1%	0	-	6 382 053	+12,7%
Minérios	0	-	637 569	+12,7%	0	-	4 106	-	16 396	-24,1%	361 654	-21,2%	71 041	+39,1%	0	-	1 090 765	-0,6%
Produtos Agrícolas	0	-	617 669	-11,8%	1 110 374	+66,0%	7 441	-86,3%	3 330 412	+1,8%	34 123	-5,4%	0	-100,0%	0	-	5 100 019	+7,6%
OutrosGS	94 718	-4,8%	1 097 988	-1,5%	1 483 482	+26,4%	871 542	+6,7%	2 007 586	+60,2%	2 010 756	-0,7%	167 837	-57,4%	81 851	+161,7%	7 815 760	+13,1%
Granéis Líquidos	42 954	+1,1%	8 795 842	+18,1%	1 272 236	+2,5%	9 983	-66,0%	1 634 873	+15,0%	274 745	+1,7%	22 497 987	-8,6%	0	-	34 528 621	-1,5%
Petróleo Bruto	0	-	4 848 837	+22,0%	0	-	0	-	0	-	0	-	9 545 605	-26,7%	0	-	14 394 442	-15,3%
Produtos Petrolíferos	42 954	+1,1%	3 483 397	+13,9%	564 630	+0,1%	0	-	1 129 257	+15,0%	42 800	+1,9%	12 676 220	+12,2%	0	-	17 939 258	+12,2%
OutrosGL	0	-	463 608	+11,2%	707 606	+4,5%	9 983	-66,0%	505 616	+14,8%	231 945	+1,6%	276 162	-6,6%	0	-	2 194 921	+5,1%
Total Geral	411 177	+5,1%	19 510 989	+6,5%	5 152 798	+13,5%	2 072 077	-0,2%	12 186 002	+19,2%	6 594 315	-5,6%	49 884 475	-2,5%	84 803	-46,5%	95 896 635	+2,2%
Distribuição por Portos	0,4%	-	20,3%	-	5,4%	-	2,2%	-	12,7%	-	6,9%	-	52,0%	-	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	0,7%	20,4%	3,1%	2,9%	12,7%	8,9%	51,3%	0,0%
Contentorizada	0,0%	18,2%	0,0%	0,6%	14,8%	4,8%	61,7%	0,0%
Fraccionada	4,8%	19,8%	22,8%	17,5%	3,1%	29,9%	1,9%	0,0%
Ro-Ro		74,3%			0,7%	24,6%	0,4%	
Granéis Sólidos	0,5%	11,5%	12,7%	4,3%	26,3%	13,1%	31,2%	0,4%
Carvão						4,1%	95,9%	
Minérios		58,5%		0,4%	1,5%	33,2%	6,5%	
Produtos Agrícolas		12,1%	21,8%	0,1%	65,3%	0,7%		
OutrosGS	1,2%	14,0%	19,0%	11,2%	25,7%	25,7%	2,1%	1,0%
Granéis Líquidos	0,1%	25,5%	3,7%	0,0%	4,7%	0,8%	65,2%	
Petróleo Bruto		33,7%					66,3%	
Produtos Petrolíferos	0,2%	19,4%	3,1%		6,3%	0,2%	70,7%	
OutrosGL		21,1%	32,2%	0,5%	23,0%	10,6%	12,6%	
Total Geral	0,4%	20,3%	5,4%	2,2%	12,7%	6,9%	52,0%	0,1%

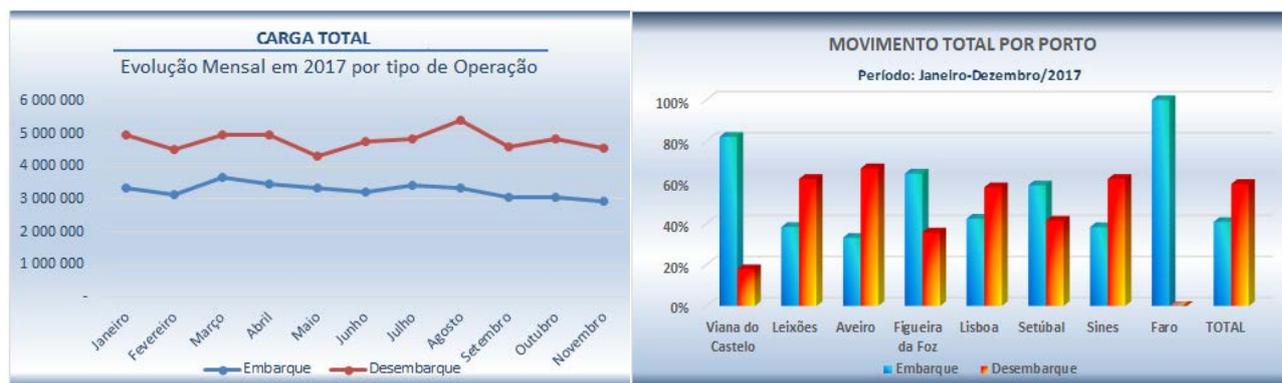


Sublinha-se, igualmente, a existência de mercados de outras cargas onde portos específicos detêm quotas maioritárias absolutas, tal como o da carga Ro-Ro e dos Minérios onde o movimento do porto de Leixões representa 74,3% e 58,5% do total, respetivamente, e o dos Produtos Agrícolas, onde Lisboa detém uma quota de 65,3%.

Nos restantes mercados não existe posição maioritária absoluta de qualquer porto, sendo, no entanto, de assinalar o da Carga Fracionada e dos Outros Granéis Sólidos onde o porto de Setúbal tem a quota mais significativa, de 29,9% e 25,7%, respetivamente, e o dos Outros Granéis Líquidos onde Aveiro detém 32,2% do volume total movimentado.

Na perspetiva do sentido do movimento das operações, embarque e desembarque, identificam-se igualmente comportamentos bastante distintos a nível das diversas tipologias 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 evolução do volume de carga embarcada e desembarcada e da comparação em cada porto entre o peso relativo da tonelagem movimentada nestas operações, 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 irregular desde a retoma do funcionamento da fábrica, em dezembro de 2016, após suspensão em junho, e decorrente da instabilidade que a empresa atravessa.

No período em análise constata-se que os portos que apresentam um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, e detêm, por isso, um perfil de porto de 'exportação', continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos *ratios* de 'embarque' sobre 'total', em 2017, registaram respetivamente os valores de 82,1%, 64,3%, 58,6% e 100%.

Sublinha-se, no entanto, o facto de o volume da carga embarcada nestes portos apresentar dimensões relativamente pouco significativas, representando no seu conjunto apenas 14,4% do total, dos quais 9,9% cabem a Setúbal.

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 38,3% em ambos os portos.



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 42,4% do total geral.

De Navios

O movimento de navios nas várias tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, e independentemente das operações efetuadas, comerciais ou não, observado nos portos do Continente caracteriza-se pela realização de 10 925 escalas, tendo totalizado uma arqueação bruta (GT) de cerca de 207,2 milhões, valores estes que traduzem acréscimos respetivos de +1% e de +3,4%, face aos registados em 2016.

O volume de GT constitui o valor anual mais elevado de sempre, por efeito de idêntica circunstância verificada nos portos de Aveiro e Setúbal, após acréscimos de +10,1% e +28,9%, respetivamente.

Sublinha-se o facto de esta variação global positiva, quer no número de escalas, quer no volume de GT, ter sido contrariada nos portos de Figueira da Foz, Sines e Faro, tendo ainda Leixões visto reduzir o número de escalas.

Porto	#Escalas	GT (10 ³)	Δ%	
			#Escalas	GT
Viana do Castelo	226	957,4	+7,6%	+17,6%
Douro e Leixões	2687	33 436,2	-1,2%	+1,8%
Aveiro	1055	5 549,9	+3,4%	+10,1%
Figueira da Foz	499	1 617,9	-3,9%	-10,5%
Lisboa	2558	49 449,6	+11,3%	+9,7%
Setúbal	1577	24 656,1	+2,9%	+28,9%
Sines	2224	90 211,7	-8,2%	-4,8%
Faro	17	77,8	-50,0%	-38,1%
Portimão	82	1 290,1	+41,4%	+57,4%
Total	10925	207 246,7	+1,0%	+3,4%

Embora detenha uma dimensão meramente residual no movimento de navios, refere-se o porto de Portimão que regista variações percentuais significativas, decorrentes das escalas de navios de cruzeiro de passageiros.

Destaca-se a curiosidade de o número de escalas mais elevado constante do registo estatístico desde o ano 2000, se registar precisamente no ano 2000 (11 423 escalas, +4,6% do que o registado em 2017). Por oposição sublinha-se que o volume de GT registou variações positivas sucessivas desde o ano 2001, após uma quebra de -6,1% face a 2000, com uma única exceção em 2009, ano em que registou um recuo de -0,6% face ao anterior.

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 observando uma dinâmica de crescimento desde 2013 e representa hoje cerca de 1,6% da tonelagem total de 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 em 2017 um volume de quase 1,84 milhões de Unidades e cerca de 2,97 milhões de TEU, refletindo acréscimos de +6,4% e +8,4%, respetivamente, constituindo ambos as melhores marcas anuais de sempre.

O tráfego de Contentores é fortemente alavancado nas operações de *transshipment*, cujo volume global registado em 2017 ultrapassou 1,4 milhões de TEU, correspondente a cerca de 47% do total de TEU registado no sistema portuário do Continente, dos quais 44,5% respeitam ao porto de Sines, 1,6% a Leixões e 0,9% a 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 seis anos a uma taxa média anual de +15,2%, tendo, no entanto, o acréscimo em 2017 face a 2016 sido de +9,2%, representando cerca de 79,4% do movimento do próprio porto.

Não obstante o desempenho global deste mercado no período em análise, os portos de Leixões, Figueira da Foz e Setúbal registaram quebras no volume de TEU face a 2016, de respetivamente -3,8%, -0,7% e de -2,6%, largamente compensadas pelos acréscimos observados em Lisboa e Sines, de +26,6% e +10,3%, respetivamente. Às variações negativas referidas, nomeadamente, as de Leixões e de Setúbal, não é alheio o facto desses portos terem registado um acréscimo 'anormal' em 2016 por efeito da transferência de tráfego de Lisboa, devido às perturbações laborais que atravessou. Comparando os volumes movimentados em 2017 com os de 2015, constatamos que Leixões regista +1,5%, Figueira da Foz +14,8% e Setúbal +25,8%.

Salienta-se o facto de o volume de TEU registado em Lisboa em 2017 exceder o volume de 2015 em +2,9%, o que poderá indiciar uma plena recuperação do tráfego perdido em 2016 ou a compensação de tráfego não recuperado com a captação de novos tráfegos.

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 56,1%, superior em um ponto percentual à que detinha em 2016.

Por ordem decrescente do volume de TEU movimentado seguem-se os portos de Leixões cuja quota, não obstante ter diminuído -2,7 pontos percentuais, se situa em 21,3%; de Lisboa, cuja quota regista um aumento de 2,4 pontos percentuais, passando para 16,7%; de Setúbal, que recua -0,6 pontos percentuais para 5,1% do total; e Figueira da Foz, que recua 0,1 pontos percentuais com uma quota de 0,8% do total.

	Dezembro/2017			Jan-Dez/2017		
	Dez/2017		Δ % sobre Mês Homólogo 2016	Jan-Dez/2017		Δ % sobre Período Homólogo 2016
	Quantidade	%		Quantidade	%	
Douro e Leixões	48 442	22,1%	-7,9%	633 273	21,3%	-3,8%
Figueira da Foz	2 381	1,1%	+52,5%	24 512	0,8%	-0,7%
Lisboa	39 058	17,8%	-0,8%	495 315	16,7%	+26,6%
Setúbal	12 211	5,6%	+2,0%	152 483	5,1%	-2,6%
Sines	117 225	53,5%	-24,4%	1 669 057	56,1%	+10,3%
TOTAL	219 317	100,0%	-15,9%	2 974 640	100,0%	+8,4%

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 verifica uma redução no número de Contentores de menores dimensões (equiparados a 20') de -1%, enquanto o número dos de maiores dimensões (equiparados a 40'), que representam cerca de 61% do total, registam um acréscimo de cerca de +11,8%.

Destaca-se o facto de o movimento de TEU, embora num contexto de forte crescimento, registar, no próprio mês de dezembro face a dezembro de 2016, uma quebra de -15,9%, provocada fundamentalmente pela quebra de -24,4% registada em Sines e de -7,9% registada em Leixões, e ainda um recuo ligeiro de -0,8% observado em Lisboa.



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.

Ratios Contentores Cheios / Total

Porto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Evolução
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

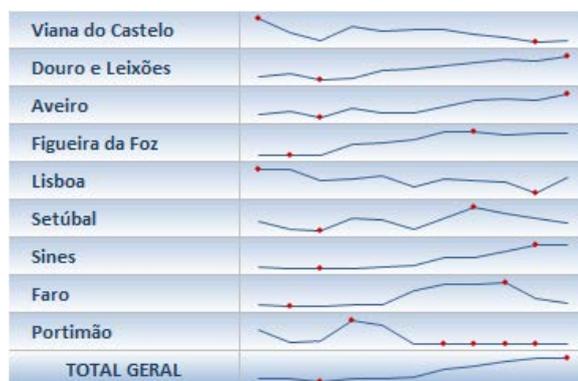
Movimento geral

Para a análise deste capítulo começamos por apresentar no quadro seguinte a evolução desde 2007, do volume anual de carga movimentada por porto, com apuramento 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 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	592 787	475 504	406 903	524 140	490 824	502 917	496 355	457 140	432 095	391 274	411 177	-2,5%	-5,3%	+5,1%
Douro e Leixões	14 948 486	15 635 100	14 142 539	14 568 919	16 260 439	16 607 541	17 186 217	18 090 196	18 791 539	18 314 832	19 510 989	+3,1%	+2,7%	+6,5%
Aveiro	3 270 661	3 466 093	2 915 455	3 752 671	3 317 519	3 318 067	3 956 114	4 491 267	4 656 098	4 541 514	5 152 798	+5,1%	+5,5%	+13,5%
Figueira da Foz	1 199 754	1 149 826	1 177 219	1 615 891	1 701 833	1 797 398	2 120 142	2 160 455	2 001 858	2 075 952	2 072 077	+6,8%	-0,9%	-0,2%
Lisboa	13 158 951	12 980 193	11 712 538	11 993 572	12 346 561	11 080 697	12 029 679	11 853 497	11 582 723	10 224 868	12 186 002	-1,3%	-1,1%	+19,2%
Setúbal	6 833 985	6 124 140	5 915 884	7 006 253	6 892 587	6 058 579	7 008 667	8 058 046	7 495 084	6 985 504	6 594 315	+1,2%	-2,6%	-5,6%
Sines	26 299 079	25 148 564	24 345 799	25 484 758	25 781 128	28 563 161	36 513 785	37 582 941	43 966 546	51 185 327	49 884 475	+9,4%	+9,8%	-2,5%
Faro	51 025	21 158	22 170	52 499	62 427	269 219	357 371	356 641	396 276	158 388	83 903	s/s	-26,6%	-47,0%
Portimão	29 493	5 318	7 318	52 088	40 493	2 684	0	0	0	0	899	s/s	-	-
TOTAL GERAL	66 384 221	65 005 895	60 645 824	65 050 791	66 893 810	68 200 262	79 668 330	83 050 182	89 322 218	93 877 658	95 896 635	+5,0%	+5,0%	+2,2%

A taxa média anual de crescimento traduz uma tendência de evolução positiva de +5% ao ano para ambos os períodos, desde 2007 e dos últimos cinco anos.

Tomando cada porto individualmente constata-se que Sines regista a tendência de evolução mais elevada, apresentando uma taxa média anual de +9,4% considerando o período de onze anos, seguido da Figueira da Foz (+6,8%), de Aveiro (+5,1%), de Leixões (+3,1%) e de Setúbal (+1,2%), sublinhando-se, no entanto, o facto de os portos da Figueira da Foz e Setúbal infletirem a tendência para valores negativos, se considerarmos o período mais recente de cinco anos, cujas taxas médias anuais passam a ser de -0,9% e -2,6%, 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 -2,5% e de -1,3%, sendo que no período mais recente a de Viana do Castelo se agrava para -5,3% e a de Lisboa reduz ligeiramente para -1,1%.



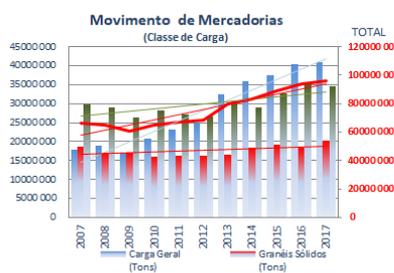
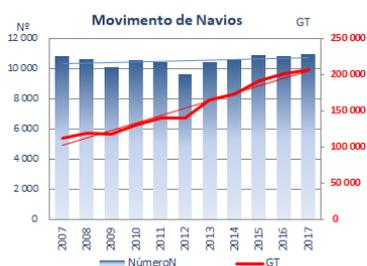
Os portos de Faro e Portimão não são referidos nesta análise dado que a elevada irregularidade da sua atividade de movimentação de carga impede quaisquer conclusões sobre as respetivas tendências de evolução com base no método referido.

No quadro 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 e para todo o sistema portuário do Continente.

O movimento de navios que escalaram os portos comerciais do Continente, independentemente das operações que efetuam e da sua tipologia, 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 conseqüente capacidade de carga, salientando-se o facto de a GT média global dos navios registar uma taxa média anual de crescimento de +6,6%, notando-se um ligeiro abrandamento para +4,8% se considerarmos o período mais recente de cinco anos.

Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Dezembro

		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	10 801	10 610	10 056	10 536	10 405	9 625	10 384	10 592	10 863	10 814	10 925	+0,3%	+1,2%	+1,0%
	GT (milhares)	112 128	119 143	118 395	130 269	139 375	140 135	165 289	173 554	191 503	200 425	207 247	+7,2%	+6,1%	+3,4%
	GT médio	10,38	11,23	11,77	12,36	13,39	14,56	15,92	16,39	17,63	18,53	18,97	+6,6%	+4,8%	+2,4%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	12 363 062	13 620 475	12 942 502	15 220 308	17 410 250	18 756 804	24 574 139	27 256 370	28 838 054	32 903 693	33 903 345	+13,3%	+8,7%	+3,0%
	Fracionada	5 194 988	4 822 446	3 772 218	5 117 154	5 518 152	6 119 520	7 498 855	7 903 541	7 680 501	6 330 490	5 647 684	+4,4%	-7,3%	-10,8%
	Ro-Ro	362 962	361 633	349 818	347 479	336 447	258 300	294 355	653 213	1 015 987	1 177 531	1 428 390	+28,3%	+42,7%	+21,3%
	TOTAL	17 921 012	18 804 554	17 064 538	20 684 941	23 264 849	25 134 624	32 367 350	35 813 124	37 534 542	40 411 715	40 979 418	+11,3%	+6,0%	+1,4%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	5 081 584	4 549 869	5 559 413	3 375 035	4 277 071	5 564 514	4 824 858	5 082 172	5 916 252	5 661 194	6 382 053	+2,9%	+6,9%	+12,7%
	Minérios	900 858	1 093 318	784 659	760 815	1 171 485	983 618	1 165 832	938 066	1 164 262	1 097 160	1 090 765	+2,2%	+0,1%	-0,6%
	Produtos Agrícolas	5 338 171	5 108 062	4 963 448	4 925 870	4 565 958	4 433 559	4 275 917	4 459 330	4 785 525	4 738 394	5 100 019	-0,8%	+4,2%	+7,6%
	Outros	7 254 380	6 347 975	5 848 464	7 036 370	6 351 635	5 389 817	6 325 747	7 845 282	7 230 044	6 907 857	7 815 760	+1,5%	+2,9%	+13,1%
TOTAL	18 574 994	17 099 224	17 155 983	16 098 090	16 366 149	16 371 508	16 592 353	18 324 849	19 096 083	18 404 604	20 388 597	+1,3%	+4,2%	+10,8%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	12 363 927	12 711 090	10 383 049	11 189 145	10 367 861	11 016 940	11 775 835	11 407 628	13 900 502	16 989 544	14 394 442	+3,0%	+8,3%	-15,3%
	Produtos Petrolíferos	15 304 351	14 456 171	14 003 904	14 818 601	14 203 658	13 097 474	16 465 364	15 296 451	16 625 067	15 983 787	17 939 258	+1,8%	+2,2%	+12,2%
	Outros	2 219 937	1 934 855	2 038 350	2 260 014	2 691 294	2 579 717	2 467 428	2 208 129	2 166 024	2 088 008	2 194 921	+0,2%	-2,9%	+5,1%
	TOTAL	29 888 215	29 102 116	26 425 302	28 267 760	27 262 812	26 694 131	30 708 627	28 912 209	32 691 593	35 061 339	34 528 621	+2,2%	+4,4%	-1,5%
TOTAL GERAL		66 384 221	65 005 895	60 645 824	65 050 791	66 893 810	68 200 262	79 668 330	83 050 182	89 322 218	93 877 658	95 896 635	+5,0%	+5,0%	+2,2%
Contentores	Número	769 886	841 752	805 633	928 026	1 045 419	1 136 356	1 427 410	1 643 799	1 649 518	1 729 400	1 840 805	+11,0%	+5,7%	+6,4%
	TEU	1 161 416	1 270 423	1 242 103	1 440 093	1 598 426	1 741 266	2 193 459	2 519 978	2 580 076	2 744 174	2 974 984	+11,8%	+7,2%	+8,4%



Analisando a evolução anual por classe de carga desde 2007, constata-se a existência de tendências positivas em todas as classes, com taxas médias anuais de crescimento de +11,3% na Carga Geral, de +1,3% nos Granéis Sólidos e de +2,2% nos Granéis Líquidos. Faz-se notar que incidindo a análise no período mais recente de cinco anos, a taxa média anual de crescimento na Carga Geral reduz 4,6 pontos percentuais para +8,7%, enquanto nos Granéis Sólidos essa taxa sobe 2,9 pontos percentuais para +4,2% e nos Granéis Líquidos sobe 2,2 pontos percentuais para +4,4%.

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 +13,3% e +28,3%, respetivamente, representando, no entanto, quotas de mercado que ocupam posições quase extremas de 35,4% e de 1,5%. 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 +42,7%, maioritariamente por efeito da linha regular de Contentores que utiliza o Molhe Sul do porto de Leixões, 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, com exceção da Carga Fracionada e Outros Granéis Líquidos, que passa de uma variação positiva de +4,4% e 0,2%, para negativa de -7,3% e -2,9%, respetivamente, e dos Produtos Agrícolas, que influte a evolução de uma taxa negativa de -0,8% para uma positiva de +4,2%.

No comportamento do tráfego de Contentores sublinha-se a evolução segundo uma tendência de crescimento positivo a uma taxa média anual de +11,8% em TEU apurada para o período dos últimos onze anos, reduzindo -4,6 pontos percentuais para +7,2% no período dos últimos cinco anos.

Como se constata a seguir este mercado apresenta bastantes assimetrias a nível dos diversos portos.

Movimento de Contentores

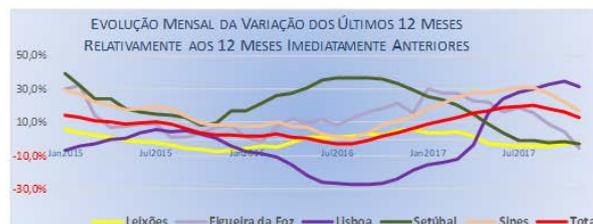
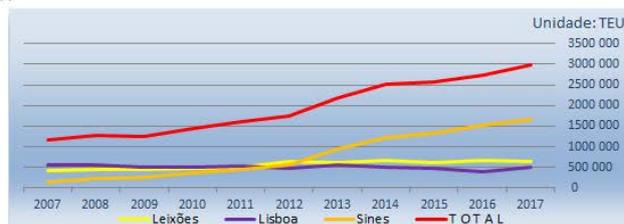
Pela importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo e na atividade portuária, considera-se importante avaliar o comportamento evolutivo do seu mercado, na sua componente geográfica.

Para esse efeito apresenta-se no quadro seguinte o volume anual de TEU movimentados desde 2007 e desde 2013 nos portos com tráfego regular de Contentores, excluindo-se, 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-Dezembro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% 2017/2016	Δ% média 2007-17	Δ% média 2013-17	Correlação com Total
Leixões	433 486	450 026	454 503	483 411	514 087	632 665	626 189	666 669	623 758	658 361	633 273	-3,8%	+4,8%	+0,1%	+89,5%
Figueira da Foz	10 667	13 596	13 392	16 475	19 488	19 826	15 897	19 728	21 349	24 690	24 512	-0,7%	+7,6%	+11,2%	+86,8%
Lisboa	554 774	556 062	500 857	512 753	541 907	485 696	549 302	502 145	481 289	391 283	495 315	+26,6%	-1,8%	-4,4%	-60,0%
Setúbal	12 425	17 440	24 986	50 827	77 127	49 350	70 564	103 563	121 165	156 567	152 483	-2,6%	+44,2% ^(*)	+20,7%	+95,5%
Sines	150 038	233 118	247 633	376 019	445 185	553 062	931 036	1 227 694	1 332 200	1 513 083	1 669 057	+10,3%	+28,9% ^(*)	+14,5%	+99,7%
TOTAL	1 161 390	1 270 242	1 241 370	1 439 484	1 597 794	1 740 600	2 192 988	2 519 798	2 579 760	2 743 984	2 974 640	+8,4%	+11,8%	+7,2%	+100,0%

(*) Calculado desde 2009



A leitura do quadro e gráficos vem revelar o comportamento dos diversos portos e mostrar de que forma este vem influenciar o crescimento global do mercado, que abranda 4,6 pontos percentuais na taxa anual de crescimento apurada no período de onze anos para o período mais recente de cinco anos.

Destaca-se ainda o facto de Lisboa ser o único porto a apresentar taxas médias anuais de crescimento nos dois períodos analisados. Sublinha-se também que Lisboa apresenta uma correlação negativa com a curva de evolução geral, que traduz ausência de influência do porto no comportamento global. Neste indicador, o porto de Sines situa-se no extremo oposto, onde esta medida de dispersão revela uma correlação perfeita, que reflete a forte influência do porto no tráfego global.

Acresce ainda salientar 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, que surge mais esbatido dada a sua maior dimensão.

Em suma, constata-se que:

- 1) o comportamento do porto de Sines se revela altamente positivo, com taxas médias anuais de crescimento de +28,9% apurada desde 2009, diminuindo para +14,5% na média dos últimos cinco anos, sendo de +10,3% a variação no último ano;
- 2) o porto de Leixões registou uma evolução a uma taxa média anual de +4,8% desde 2007, tendo abrandado para +0,1% no período dos cinco anos mais recentes e registado uma quebra de -3,8% face a 2016, refletindo ainda o efeito da quebra das exportações para Angola e o acréscimo em 2016 por transferência de Lisboa que constitui um 'travão' ao crescimento em 2017;
- 3) o porto de Lisboa revela uma tendência de evolução média anual negativa de -1,8% se apurada no período dos últimos onze anos e que se agrava para -4,4% no período mais recente de cinco anos, a que as perturbações laborais não foram alheias, iniciando, no entanto, o que se espera seja um ciclo de recuperação que se reflete na variação positiva de +26,6% em 2017 face a 2016;
- 4) o porto de Setúbal apresenta uma evolução francamente positiva considerando o período desde 2009, com uma taxa média anual de +44,2%, que se reduz para +20,7% nos últimos cinco anos, tendo registado em 2017 uma redução de -2,6% face a 2016, nomeadamente por efeito da normalização da sua trajetória natural, após um crescimento excecional em 2016 por transferência de tráfego de Lisboa; e
- 5) o porto da Figueira da Foz apresenta uma evolução anual traduzida numa taxa média de +7,6% no período desde 2007, que aumenta +3,6 pontos percentuais para +11,2%, no período mais recente de cinco anos, registando, no entanto, um ligeiro recuo de -0,7% em 2017 face a 2016.





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 anuais de 2017, respetivas quotas, variação face a 2016, e indicadores de evolução média anual no período 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 Dez) 2013 a 2017	Evolução Gráfica Janeiro-Dezembro de 2013 a 2017
☐ Carga Geral	40 411 715	40 979 418	42,7%	+1,4%	+6,0%	
Contentorizada	32 903 693	33 903 345	35,4%	+3,0%	+8,7%	
Fraccionada	6 330 490	5 647 684	5,9%	-10,8%	-7,3%	
Ro-Ro	1 177 531	1 428 390	1,5%	+21,3%	+42,7%	
☐ Granéis Sólidos	18 404 604	20 388 597	21,3%	+10,8%	+4,2%	
Carvão	5 661 194	6 382 053	6,7%	+12,7%	+6,9%	
Minérios	1 097 160	1 090 765	1,1%	-0,6%	+0,1%	
Produtos Agrícolas	4 738 394	5 100 019	5,3%	+7,6%	+4,2%	
OutrosGS	6 907 857	7 815 760	8,2%	+13,1%	+2,9%	
☐ Granéis Líquidos	35 061 339	34 528 621	36,0%	-1,5%	+4,4%	
Petróleo Bruto	16 989 544	14 394 442	15,0%	-15,3%	+8,3%	
Produtos Petrolíferos	15 983 787	17 939 258	18,7%	+12,2%	+2,2%	
OutrosGL	2 088 008	2 194 921	2,3%	+5,1%	-2,9%	
Total Geral	93 877 658	95 896 635	100,0%	+2,2%	+5,0%	
Δ% anual	+5,1%	+2,2%	-	-	-	-

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, se deixar de sublinhar algumas inflexões do comportamento dos mercados que se considerem relevantes.

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)', 'Pasta, 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'.

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 que este tráfego inclui a movimentação de Contentores, situação que tem vindo a ser observada nos últimos anos no Molhe Sul do porto de Leixões.



3.1.1. Contentorizada

O comportamento do mercado da Carga Contentorizada continua a sua trajetória de crescimento, traduzida globalmente por uma taxa média anual de +8,7% após um acréscimo de +3% em 2017, no qual se atinge um volume de 33,9 milhões de toneladas, que constitui o valor mais elevado de sempre, por reflexo de idêntico registo observado no porto de Sines, que melhora a sua anterior marca em +1,5%.

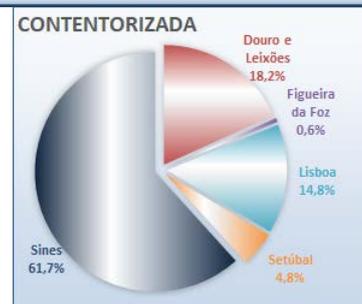
O comportamento deste mercado é muito influenciado pelo porto de Sines, cujo movimento em 2017 atinge um volume de 20,9 milhões de toneladas, após acréscimo de +1,5% face a 2016, e representa uma quota de 61,7%, sendo por sua vez fortemente influenciado pelo tráfego de *transhipment*, que representa 79,4% do seu volume de TEU movimentado e 44,5% do volume total de TEU registado no sistema portuário.

Não obstante a intensa dependência de Sines, o mercado de Carga Contentorizada em 2017 foi também significativamente influenciado pelo desempenho do porto de Lisboa que, após a quebra acentuada em 2016 por efeito das perturbações laborais ocorridas que o levou a registar o volume mais baixo nesta tipologia de carga desde, pelo menos, o ano 2000, encetou uma clara dinâmica de recuperação do tráfego ‘perdido’ em 2016, nomeadamente para os portos de Leixões e de Setúbal, tendo mesmo ultrapassado o valor que havia registado em 2015. O volume movimentado em 2017 traduz um crescimento de +24,7% face ao volume de 2016, tendo ainda, no entanto, subjacente uma taxa média anual de crescimento negativa em -3,9%.

Esta recuperação de tráfego por parte de Lisboa induz uma inversão de comportamentos, face a 2016, nos portos de Leixões e de Setúbal, levando-os ao registo de quebras de -3,2% e de -5%, respetivamente, num processo de ajustamento às respetivas trajetórias naturais.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	2 075	604	1 307	332	711	0,0%	+114,2%	-29,1%	
Douro e Leixões	6 295 906	6 513 930	5 988 471	6 383 819	6 179 462	18,2%	-3,2%	-0,6%	
Aveiro	0	0	842	598	486	0,0%	-18,7%	+77,0%	
Figueira da Foz	154 374	166 024	189 949	205 632	187 919	0,6%	-8,6%	+6,1%	
Lisboa	5 455 284	5 066 052	4 919 395	4 018 110	5 009 180	14,8%	+24,7%	-3,9%	
Setúbal	627 649	1 035 357	1 277 109	1 699 971	1 615 114	4,8%	-5,0%	+25,2%	
Sines	12 038 851	14 474 402	16 460 981	20 595 232	20 910 473	61,7%	+1,5%	+15,6%	
Grand Total	24 574 139	27 256 370	28 838 054	32 903 693	33 903 345	100,0%	+3,0%	+8,7%	
Δ% anual	-	+10,9%	+5,8%	+14,1%	+3,0%	-	-	-	-

Em termos de tonelage de Carga Contentorizada, o porto de Leixões ocupa a segunda posição detendo uma quota de 18,2%, inferior em -1,2 pontos percentuais à que detinha em 2016, após uma quebra de -3,2%, indiciadora do facto de não ter conseguido compensar o recuo motivado pelo regresso a Lisboa das cargas que havia recebido em 2016.



Apesar do desempenho realizado em 2017, o porto de Lisboa mantém a terceira posição em termos de volume de Carga Contentorizada, tendo registado um movimento ligeiramente superior a 5 milhões de toneladas, que lhe confere uma quota de 14,8%, superior em 2,6 pontos percentuais à que detinha em 2016.

O mercado da Carga Contentorizada no porto de Setúbal tem vindo a seguir uma trajetória que tem subjacente uma taxa média anual de +25,2%, determinada pelo comportamento observado até 2016, ano em que registou o seu valor mais elevado de sempre, beneficiando, naturalmente, pela receção parcial de tráfego desviado do porto de Lisboa. O comportamento negativo agora observado, traduzido por uma quebra de -5%, é o reverso do acréscimo extraordinário ocorrido em 2016 e o reflexo de 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 +6,1% após uma quebra de -8,6% em 2017 face ao ano anterior, a sua dimensão é ainda pouco significativa, quedando-se por uma quota de 0,6%.

CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	15	+5	+49,0%	711	0,0%	+379	+114,2%
Douro e Leixões	485 591	-28 502	-5,5%	6 179 462	18,2%	-204 356	-3,2%
Aveiro	14	+14	-	486	0,0%	-112	-18,7%
Figueira da Foz	17 387	+3 663	+26,7%	187 919	0,6%	-17 713	-8,6%
Lisboa	384 034	-12 656	-3,2%	5 009 180	14,8%	+991 070	+24,7%
Setúbal	122 740	-1 126	-0,9%	1 615 114	4,8%	-84 858	-5,0%
Sines	1 459 916	-661 672	-31,2%	20 910 473	61,7%	+315 241	+1,5%
Total Geral	2 469 698	-700 273	-22,1%	33 903 345	100,0%	+999 651	+3,0%

Não é possível pensar o mercado de Carga Contentorizada sem considerar o tráfego de *transhipment*, do qual recebe uma influência determinante. Esta influência vem maioritariamente, como já referido, do porto de Sines, estimando-se que este represente cerca de 50% da tonelagem total de Carga Contentorizada.

Considerando a direção do fluxo desta carga, constata-se a existência de um certo equilíbrio entre o volume dos ‘embarques’ e ‘desembarques’, naturalmente marcado também pelo peso do *transhipment*, bem como no tocante às variações globais, respetivamente de +2,6% e de +3,6%.

Considerando os portos individualmente, constata-se uma discrepância no comportamento de Leixões entre a tonelagem embarcada e desembarcada, traduzida por uma quebra de -9,2% e um acréscimo de +4%, respetivamente. 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 51,2% e 52,6%, respetivamente. O maior peso dos ‘embarques’ verifica-se nos portos da Figueira da Foz e Aveiro com *ratios* respetivos de 85% e 83,3%, seguido de Setúbal com 72,4%, circunstância que reflete a importância das respetivas exportações utilizando esta forma de acondicionamento.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	613	0,0%	+281	+84,7%	98	0,0%	+98	-	86,2%
Douro e Leixões	3 160 815	16,8%	-321 108	-9,2%	3 018 647	20,0%	+116 752	+4,0%	51,2%
Aveiro	405	0,0%	+31	+8,4%	81	0,0%	-143	-63,9%	83,3%
Figueira da Foz	159 756	0,8%	-16 263	-9,2%	28 163	0,2%	-1 450	-4,9%	85,0%
Lisboa	3 353 623	17,8%	+651 689	+24,1%	1 655 557	11,0%	+339 381	+25,8%	66,9%
Setúbal	1 169 029	6,2%	-57 971	-4,7%	446 085	3,0%	-26 887	-5,7%	72,4%
Sines	11 002 326	58,4%	+219 436	+2,0%	9 908 147	65,8%	+95 805	+1,0%	52,6%
Total Geral	18 846 568	100,0%	+476 095	+2,6%	15 056 777	100,0%	+523 557	+3,6%	55,6%



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 um volume de 5,6 milhões de toneladas e tem observado sucessivas quebras desde 2014 (ano onde se registou o valor mais elevado de sempre), acumulando cerca de -30%.

A variação global verificada em 2017 relativamente a 2016 é de -10,8% e a taxa média anual de crescimento apurada no período em análise é negativa em -7,3%, refletindo variações negativas da maioria dos portos, com exceção de Leixões e de Lisboa, que têm evoluído segundo taxas médias anuais de +6% e 21,8%, respetivamente.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	284 410	260 610	271 838	248 938	272 794	4,8%	+9,6%	-1,3%	
Douro e Leixões	895 266	1 020 312	1 145 744	1 197 527	1 120 574	19,8%	-6,4%	+6,0%	
Aveiro	1 580 710	1 732 828	1 686 605	1 457 183	1 286 220	22,8%	-11,7%	-5,5%	
Figueira da Foz	1 239 547	1 140 155	1 001 980	970 208	991 086	17,6%	+2,2%	-6,1%	
Lisboa	95 611	81 652	252 669	232 400	177 510	3,1%	-23,6%	+21,8%	
Setúbal	2 897 883	3 195 894	2 850 415	1 983 519	1 687 301	29,9%	-14,9%	-13,8%	
Sines	153 546	136 954	117 856	113 603	109 248	1,9%	-3,8%	-8,6%	
Faro	351 883	335 136	353 394	127 111	2 052	0,0%	-98,4%	-40,4%	
Grand Total	7 498 855	7 903 541	7 680 501	6 330 490	5 646 784	100,0%	-10,8%	-7,3%	
Δ% anual	-	+5,4%	-2,8%	-17,6%	-10,8%	-	-	-	-

O porto de Setúbal é o que detém a maior quota do volume movimentado desta carga, representando 29,9% do total, tendo vindo a registar sucessivas quebras desde 2014, ano em que detinha uma quota de 40,4%. No período em análise este porto registou uma quebra de -14,9%, sendo que a quebra comparativamente a 2014 atinge -47,2%.

Nas posições seguintes em termos de volume surgem os portos de Aveiro, cujo volume representou 23,3% após uma quebra de -11,7%, Leixões, com uma quota de 20,3% após uma quebra de -6,4%, e Figueira da Foz, que representa 18% do total após um acréscimo de +2,2%.



CARGA GERAL-FRACCIONADA

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	18 820	+2 628	+16,2%	272 794	4,8%	+23 855	+9,6%
Douro e Leixões	80 831	-28 389	-26,0%	1 120 574	19,8%	-76 953	-6,4%
Aveiro	92 651	-72 428	-43,9%	1 286 220	22,8%	-170 964	-11,7%
Figueira da Foz	77 008	-32 338	-29,6%	991 086	17,6%	+20 878	+2,2%
Lisboa	7 119	-8 662	-54,9%	177 510	3,1%	-54 890	-23,6%
Setúbal	170 713	-5 049	-2,9%	1 687 301	29,9%	-296 218	-14,9%
Sines	10 873	+108	+1,0%	109 248	1,9%	-4 355	-3,8%
Faro	50	+50	-	2 052	0,0%	-125 059	-98,4%
Total Geral	458 065	-144 080	-23,9%	5 646 784	100,0%	-683 706	-10,8%

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 -18,5% nos 'embarques' (que representam 66,4% do total) e da variação positiva de +9,7% nos 'desembarques'.



Constata-se que nas operações de embarque apenas o porto de Viana do Castelo, com uma quota de 6,6%, registou uma variação positiva, de +14%, tendo, no entanto, registado uma quebra nas operações de desembarque, de -16,1%. A quebra mais significativa verificada no volume dos ‘embarques’ foi observada no porto de Setúbal, que, representando 27,1% ‘perdeu’ -385,8 mil toneladas, ou seja -27,5%, relativamente a 2016. A quebra registada em Aveiro é também significativa, de -23,4%, atenta a quota de 18,5%.

Nas operações de desembarque registaram-se variações positivas significativas nos portos da Figueira da Foz (quota de 16,4% e variação de +34,4%), Setúbal (quota de 35,3% e variação de +15,4%) e Aveiro (quota de 33% e variação de +6,4%).

Destaca-se também o porto de Lisboa pela expressão da variação nominal que apresenta, +157.1%, embora detenha uma quota meramente simbólica, de 1,8%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	242 072	6,5%	+29 752	+14,0%	30 721	1,6%	-5 897	-16,1%	88,7%
Douro e Leixões	865 148	23,1%	-30 242	-3,4%	255 426	13,5%	-46 711	-15,5%	77,2%
Aveiro	678 747	18,1%	-207 249	-23,4%	607 473	32,0%	+36 285	+6,4%	52,8%
Figueira da Foz	689 940	18,4%	-56 181	-7,5%	301 146	15,9%	+77 059	+34,4%	69,6%
Lisboa	144 684	3,9%	-74 951	-34,1%	32 826	1,7%	+20 061	+157,1%	81,5%
Setúbal	1 016 284	27,1%	-385 802	-27,5%	671 017	35,3%	+89 584	+15,4%	60,2%
Sines	109 011	2,9%	-1 778	-1,6%	237	0,0%	-2 577	-91,6%	99,8%
Faro	2 052	0,1%	-125 059	-98,4%	0	0,0%	-	-	100,0%
Total Geral	3 747 938	100,0%	-851 511	-18,5%	1 898 847	100,0%	+167 805	+9,7%	66,4%

3.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro representa uma quota de apenas de 1,5% do total (sendo, no entanto, de sublinhar o aumento de 0,6 pontos percentuais comparativamente à quota que detinha em 2016) e tem tradicionalmente como mercados relevantes apenas os portos de Leixões e Setúbal, que no seu conjunto representaram 98,9% do total.

Importa realçar a tendência de evolução deste mercado que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +42,7%, tendo registado um acréscimo de +21,3% em 2017 face ao ano anterior.

Esta evolução, nomeadamente no período mais recente, tem sido fortemente influenciada pelo comportamento do porto de Leixões que regista um crescimento a uma taxa média anual de +68%, tendo origem numa linha regular de Contentores que opera no Molhe Sul, explorado em regime de licenciamento pelo concessionário do TCL.

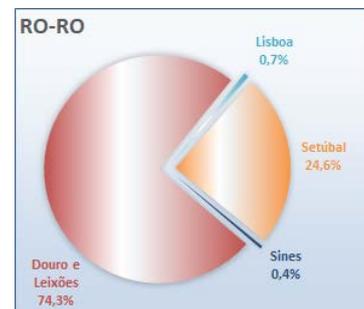
	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	75 171	405 039	736 435	902 394	1 061 884	74,3%	+17,7%	+68,0%	
Aveiro	50	0	0	6	0	0,0%	-100,0%	-	
Lisboa	19 667	12 192	11 621	5 118	10 045	0,7%	+96,3%	-21,5%	
Setúbal	199 421	235 982	266 669	261 916	350 692	24,6%	+33,9%	+13,6%	
Sines	46	0	1 262	8 097	5 769	0,4%	-28,8%	-	
Grand Total	294 355	653 213	1 015 987	1 177 531	1 428 390	100,0%	+21,3%	+42,7%	
Δ% anual	-	+121,9%	+55,5%	+15,9%	+21,3%	-	-	-	-



Importa, no entanto, sublinhar que a variação registada no porto de Leixões em 2017 face a 2016 é de +17,7%, valor bastante inferior à taxa média anual, o que poderá indiciar um abrandamento na trajetória de crescimento.

No porto de Setúbal verifica-se a situação inversa, registando-se uma variação de +33,9% em 2017, bastante superior à taxa média anual que sobe para +13,6%.

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’.



CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	86 407	+14 244	+19,7%	1 061 884	74,3%	+159 490	+17,7%
Lisboa	607	+341	+128,5%	10 045	0,7%	+4 927	+96,3%
Setúbal	34 053	+10 318	+43,5%	350 692	24,6%	+88 776	+33,9%
Sines	915	+203	+28,6%	5 769	0,4%	-2 328	-28,8%
Total Geral	121 982	+25 106	+25,9%	1 428 390	100,0%	+250 865	+21,3%

No que se refere ao sentido das operações verifica-se globalmente um comportamento positivo em ambas as operações, bastante superior nos embarques, +43% contra +26,8% nos desembarques.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	433 385	70,6%	+78 011	+22,0%	628 499	77,2%	+81 479	+14,9%	40,8%
Lisboa	7 716	1,3%	+4 595	+147,3%	2 329	0,3%	+332	+16,6%	76,8%
Setúbal	167 200	27,2%	+49 387	+41,9%	183 492	22,5%	+39 389	+27,3%	47,7%
Sines	5 769	0,9%	-2 134	-27,0%	0	0,0%	-194	-100,0%	100,0%
Total Geral	614 070	100,0%	+129 859	+26,8%	814 319	100,0%	+121 006	+17,5%	43,0%

3.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas na classe de Granéis Sólidos 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.



Naturalmente o mercado de Sines é dominante, tendo, em 2017, representado 95,9% do total, remetendo o mercado constituído pelo porto de Setúbal a uma dimensão praticamente residual.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Setúbal	317 681	327 119	235 238	250 072	259 932	4,1%	+3,9%	-6,7%	
Sines	4 504 390	4 755 053	5 681 014	5 411 122	6 122 121	95,9%	+13,1%	+7,7%	
Grand Total	4 824 858	5 082 172	5 916 252	5 661 194	6 382 053	100,0%	+12,7%	+6,9%	
Δ% anual	-	+5,3%	+16,4%	-4,3%	+12,7%	-	-	-	-

A tendência de evolução anual desde 2013 tem subjacente uma taxa média anual de +6,9%, resultando de +7,7% de Sines e negativa em -6,7% em Setúbal, tendo ambos os portos registado variações positivas em 2017, de respetivamente +13,1% e +3,9%, num total de +12,7%.

Em termos teóricos e face à emergente e crescente indústria de produção de energias a partir de fontes renováveis, nomeadamente hídrica e eólica, o consumo de carvão para as centrais termoelétricas deveria estar sujeito a uma pressão no sentido de entrar numa trajetória decrescente. No entanto, tal não se verifica, sublinhando-se até o facto de o volume das importações em 2017 constituir o segundo mais elevado desde 2000 (tendo o mais elevado sido registado no próprio ano 2000), quando o volume da energia de fontes renováveis evoluiu de cerca de 30% no início do século para os atuais cerca de 55%.



Da leitura do quadro seguinte constata-se uma variação positiva em ambos os portos em valores acumulados, tendo Sines registado uma quebra de -30% no movimento efetuado no próprio mês de dezembro.

GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Setúbal	11 696	+5 485	+88,3%	259 932	4,1%	+9 860	+3,9%
Sines	352 476	-150 814	-30,0%	6 122 121	95,9%	+710 999	+13,1%
Total Geral	364 172	-145 329	-28,5%	6 382 053	100,0%	+720 859	+12,7%

Dado que o movimento portuário de Carvão resulta quase integralmente de importações, as operações de 'embarque' são meramente residuais, tendo-se registado no ano de 2017 o embarque em Sines de 203,5 mil toneladas, inferior em -2,4% ao volume embarcado em 2016.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0,0%	-	-	259 932	4,2%	+9 860	+3,9%	0,0%
Sines	203 480	100,0%	-5 038	-2,4%	5 918 641	95,8%	+716 038	+13,8%	3,3%
Total Geral	203 480	100,0%	-5 038	-2,4%	6 178 573	100,0%	+725 897	+13,3%	3,2%

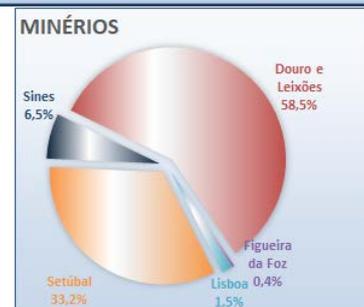
3.2.2. Minérios

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



	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	467 877	433 135	649 205	565 655	637 569	58,5%	+12,7%	+9,0%	
Figueira da Foz	40 049	0	0	0	4 106	0,4%	-	-	
Lisboa	15 696	11 782	2 674	21 611	16 396	1,5%	-24,1%	+8,7%	
Setúbal	577 155	443 967	463 097	458 829	361 654	33,2%	-21,2%	-8,7%	
Sines	21 016	26 069	49 286	51 066	71 041	6,5%	+39,1%	+38,5%	
Grand Total	1 165 832	938 066	1 164 262	1 097 160	1 090 765	100,0%	-0,6%	+0,1%	
Δ% anual	-	-19,5%	+24,1%	-5,8%	-0,6%	-	-	-	-

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 58,5% e 33,2%, respetivamente, sublinhando-se o aparecimento de Sines com uma evolução francamente positiva, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +38,5% e uma variação face a 2016 de +39,1%, atingindo um volume que representa 6,5% do total.



O volume de Minérios movimentado em 2017 registou uma quebra de -0,6% face a 2016, sendo notória uma forte irregularidade no comportamento deste mercado, que tem alternando, com expressões muito significativas, o sinal das variações anuais.

O comportamento deste mercado em 2017 revela-se particularmente assimétrico, com o acréscimo global a refletir a conjugação da variação positiva de +12,7% no porto de Leixões e negativa de -21,2% em Setúbal.

GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	24 503	-71 490	-74,5%	637 569	58,5%	+71 914	+12,7%
Figueira da Foz	0	-	-	4 106	0,4%	+4 106	-
Lisboa	751	+751	-	16 396	1,5%	-5 215	-24,1%
Setúbal	28 194	-2 489	-8,1%	361 654	33,2%	-97 175	-21,2%
Sines	8 956	+848	+10,5%	71 041	6,5%	+19 975	+39,1%
Total Geral	62 403	-72 379	-53,7%	1 090 765	100,0%	-6 395	-0,6%

No tocante à direção do movimento das operações, salienta-se que os 'desembarques' representam 60% do total, com 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 -14,3% nos 'embarques' e um acréscimo de +11,5% nos 'desembarques'.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-19 948	-100,0%	637 569	98,3%	+91 862	+16,8%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	4 106	0,6%	+4 106	-	0,0%
Lisboa	9 164	2,1%	-9 417	-50,7%	7 232	1,1%	+4 202	+138,7%	55,9%
Setúbal	361 654	81,8%	-64 177	-15,1%	0	0,0%	-32 998	-100,0%	100,0%
Sines	71 041	16,1%	+19 975	+39,1%	0	0,0%	-	-	100,0%
Total Geral	441 859	100,0%	-73 567	-14,3%	648 907	100,0%	+67 172	+11,5%	40,5%

3.2.3. Produtos Agrícolas

Recordando a natureza provisória dos dados e, por conseguinte, a suscetibilidade de posterior correção, o mercado dos Produtos Agrícolas registou em 2017, um movimento superior a 5,1 milhões de toneladas, representando 5,3% do total, refletindo, no entanto, uma significativa concentração no porto de Lisboa, que



detém uma quota de 65,3%, 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	709 743	785 679	701 166	700 559	617 669	12,1%	-11,8%	-3,8%	
Aveiro	255 597	267 600	571 930	668 769	1 110 374	21,8%	+66,0%	+59,8%	
Figueira da Foz	5 926	0	24 486	54 228	7 441	0,1%	-86,3%	+43,9%	
Lisboa	3 110 491	3 294 189	3 314 568	3 272 282	3 330 412	65,3%	+1,8%	+1,3%	
Setúbal	188 528	109 120	170 775	36 058	34 123	0,7%	-5,4%	-35,8%	
Sines	5 632	2 742	2 600	6 498	0	0,0%	-100,0%	-20,5%	
Grand Total	4 275 917	4 459 330	4 785 525	4 738 394	5 100 019	100,0%	+7,6%	+4,2%	
Δ% anual	-	+4,3%	+7,3%	-1,0%	+7,6%	-	-	-	-

A restante quota do mercado reparte-se praticamente entre Aveiro e Leixões, cujo movimento representa 21,8% e 12,1%, respetivamente, surgindo Setúbal com uma pequena 'fatia' correspondente a 0,7% do total.

A evolução deste mercado desde 2013 apresenta uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +7,6%, com um forte contributo do porto de Aveiro que tem vindo a crescer anualmente a um ritmo de +59,8%, após acréscimo de +66% em 2017 face a 2016.



Assinala-se o facto de Lisboa apresentar um comportamento positivo, traduzido pelo acréscimo de +1,8% em 2017 e por uma taxa média anual de +1,3%. Ao contrário, o porto de Leixões apresenta um comportamento negativo, com uma taxa média anual de -3,8% e uma quebra em 2017 de -11,8%.

Sublinha-se, no entanto, que este mercado tem evoluído de forma bastante irregular, com registo de variações negativas entre 2008 e 2013, após ter movimentado o volume de carga mais elevado de sempre em 2007. Em 2014 terá iniciado um período de recuperação, embora apresentando um ligeiro recuo, de -1%, em 2016.

GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	52 253	+13 991	+36,6%	617 669	12,1%	-82 889	-11,8%
Aveiro	85 994	+14 575	+20,4%	1 110 374	21,8%	+441 605	+66,0%
Figueira da Foz	0	-	-	7 441	0,1%	-46 787	-86,3%
Lisboa	267 679	-134 801	-33,5%	3 330 412	65,3%	+58 129	+1,8%
Setúbal	0	-	-	34 123	0,7%	-1 935	-5,4%
Sines	0	-2 049	-100,0%	0	0,0%	-6 498	-100,0%
Total Geral	405 926	-108 285	-21,1%	5 100 019	100,0%	+361 625	+7,6%

Como decorre do acima referido e surge refletido no quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 97,5%, limitando-se os 'embarques' a 125 mil toneladas registadas em Lisboa.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	617 669	12,4%	-82 889	-11,8%	0,0%
Aveiro	0	0,0%	-	-	1 110 374	22,3%	+441 605	+66,0%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	7 441	0,1%	-46 787	-86,3%	0,0%
Lisboa	125 007	100,0%	+31 413	+33,6%	3 205 404	64,4%	+26 716	+0,8%	3,8%
Setúbal	0	0,0%	-7 735	-100,0%	34 123	0,7%	+5 800	+20,5%	0,0%
Sines	0	0,0%	-	-	0	0,0%	-6 498	-100,0%	-
Total Geral	125 007	100,0%	+23 679	+23,4%	4 975 012	100,0%	+337 947	+7,3%	2,5%

3.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos representou em 2017 um total de cerca de 7,8 milhões de toneladas, correspondente a 8,2% do movimento total, encerra naturalmente um elevado grau de heterogeneidade de mercadorias e apresenta uma elevada dispersão geográfica.

Em termos de tonelagem movimentada, Lisboa e Setúbal repartem a posição de detentores das quotas mais significativas, representando 25,7% do total, revelando embora comportamentos distintos, quer nas tendências de evolução, quer nas variações registadas em 2017. Lisboa tem subjacente uma tendência de evolução ligeiramente negativa, a uma taxa média anual de -0,2% e registou um acréscimo de +60,2% em 2017 face ao ano anterior.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	155 654	139 817	130 902	99 505	94 718	1,2%	-4,8%	-12,5%	
Douro e Leixões	917 741	1 104 416	1 217 627	1 114 988	1 097 988	14,0%	-1,5%	+3,5%	
Aveiro	1 061 239	1 366 424	1 370 016	1 173 339	1 483 482	19,0%	+26,4%	+5,2%	
Figueira da Foz	680 246	854 275	773 410	816 509	871 542	11,2%	+6,7%	+4,4%	
Lisboa	1 687 769	1 921 083	1 660 156	1 253 188	2 007 586	25,7%	+60,2%	-0,2%	
Setúbal	1 733 215	2 326 713	1 918 014	2 024 952	2 010 756	25,7%	-0,7%	+1,3%	
Sines	84 395	111 049	117 037	394 099	167 837	2,1%	-57,4%	+32,9%	
Faro	5 488	21 505	42 882	31 276	81 851	1,0%	+161,7%	+102,6%	
Grand Total	6 325 747	7 845 282	7 230 044	6 907 857	7 815 760	100,0%	+13,1%	+2,9%	
Δ% anual	-	+24,0%	-7,8%	-4,5%	+13,1%	-	-	-	-

Por ordem de volume de carga movimentada seguem-se Aveiro com uma quota de 19% após crescimento de +26,4%, Leixões com 14% após uma quebra de -1,5% e Figueira da Foz com 11,2% após o acréscimo de +6,7%. Em termos e tendência de evolução, estes portos apresentam taxas médias anuais positivas de +5,2%, +3,5% e +4,4%, respetivamente.

Em termos globais, constata-se que este mercado revela alguma irregularidade na sua evolução anual, mas apresenta uma tendência positiva de +2,9% ao ano, resultante da conjugação das tendências referidas, com maior ponderação do comportamento de Lisboa e de Setúbal.

Os portos de Viana do Castelo, Sines e Faro apresentam comportamentos muito distintos, porém a fraca dimensão que detêm não influencia significativamente o desempenho global do mercado.





OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	0	-10 313	-100,0%	94 718	1,2%	-4 787	-4,8%
Douro e Leixões	137 005	+65 572	+91,8%	1 097 988	14,0%	-17 000	-1,5%
Aveiro	100 036	-46 073	-31,5%	1 483 482	19,0%	+310 143	+26,4%
Figueira da Foz	56 803	-13 741	-19,5%	871 542	11,2%	+55 033	+6,7%
Lisboa	140 965	-18 694	-11,7%	2 007 586	25,7%	+754 398	+60,2%
Setúbal	150 738	+4 147	+2,8%	2 010 756	25,7%	-14 197	-0,7%
Sines	34 819	-6 449	-15,6%	167 837	2,1%	-226 262	-57,4%
Faro	6 507	+503	+8,4%	81 851	1,0%	+50 574	+161,7%
Total Geral	626 874	-25 047	-3,8%	7 815 760	100,0%	+907 903	+13,1%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o movimento observado em 2017 revela um razoável equilíbrio entre o volume de ‘embarques’ e ‘desembarques’, com os primeiros a representar 54% do total. Sublinha-se o facto de o comportamento destes fluxos ser positivo em ambos os casos, mas com graus de variação distintos, sendo de +25,4% nos ‘embarques’ e de +1,5% nos ‘desembarques’.

Nas operações de ‘embarque’ destaca-se o comportamento do porto de Lisboa que detém uma quota de 32,4% e regista um acréscimo de +88,5%, acrescentando ao mercado +642,5 mil toneladas. É também notável o crescimento de Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal, com taxas respetivas de +25,2%, +22,7% e +19,3%, representando quotas significativas do movimento total.

Os portos de Viana do Castelo, Leixões e Sines registaram uma redução no volume de carga embarcada, recuando respetivamente -21%, -1,2% e -74,6%, sublinhando-se o facto de representarem quotas pouco significativas do mercado.

No volume de carga desembarcada observam-se variações díspares nos diversos portos, assinalando-se variações positivas semelhantes, em termos de expressão combinada entre a variação e a quota do volume movimentado, os portos de Aveiro e Lisboa, com variações de +27,9% com uma quota de 19,2%, e de +21,2% com uma quota de 17,8%.

Com comportamentos negativos surgem os portos de Leixões, Figueira da Foz e Setúbal, com variações negativas de -1,6%, -7,5% e -18,7%, apresentando quotas de 24,4%, 11,1% e 24%, respetivamente.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	52 044	1,2%	-13 809	-21,0%	42 675	1,2%	+9 022	+26,8%	54,9%
Douro e Leixões	219 370	5,2%	-2 624	-1,2%	878 618	24,4%	-14 376	-1,6%	20,0%
Aveiro	792 051	18,8%	+159 194	+25,2%	691 431	19,2%	+150 948	+27,9%	53,4%
Figueira da Foz	471 850	11,2%	+87 415	+22,7%	399 692	11,1%	-32 382	-7,5%	54,1%
Lisboa	1 368 488	32,4%	+642 473	+88,5%	639 098	17,8%	+111 926	+21,2%	68,2%
Setúbal	1 145 784	27,2%	+185 085	+19,3%	864 972	24,0%	-199 282	-18,7%	57,0%
Sines	86 918	2,1%	-254 753	-74,6%	80 919	2,2%	+28 491	+54,3%	51,8%
Faro	81 851	1,9%	+50 574	+161,7%	0	0,0%	-	-	100,0%
Total Geral	4 218 355	100,0%	+853 556	+25,4%	3 597 405	100,0%	+54 347	+1,5%	54,0%



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 nas suas proximidades.

Em 2017 este mercado representou cerca de 15% do total e movimentou um volume de 14,4 milhões de toneladas, após recuo de -15,3% face ao movimento registado em 2016. À sua evolução anual está subjacente uma taxa média anual de crescimento de +8,3%, impulsionada pelo comportamento de Sines, que com uma quota de 66,3% apresenta uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média de +10,3% ao ano, tendo Leixões, com um volume que representa 33,7% do total, vindo a evoluir a uma taxa média anual de +4%.

Recorda-se que o comportamento deste mercado em 2017 é significativamente influenciado pelas operações de transbordo de Petróleo Bruto efetuadas em 2016 no porto de Sines nos navios com mais de 100 000 DWT que tinham Leixões como destino para abastecimento da refinaria de Matosinhos, cuja descarga esteve impossibilitada durante cerca de seis meses por inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões, cuja monoboia foi objeto de manutenção em estaleiro.

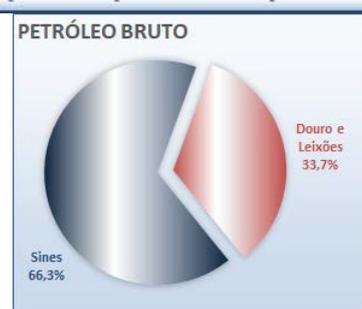
Esta operação levou a um movimento extraordinário de cerca de 3,4 milhões de toneladas que induziram um efeito de ‘travão’ na evolução para 2017, que conduziu à quebra de -15,3%, em termos globais e que sobe para -26,7% no próprio porto de Sines.

O porto de Leixões acabou por registar em 2016 uma quebra de -12,1%, comparativamente a 2015, ano que registara o volume mais elevado de sempre, situação que induziu um crescimento aumentado em 2017, que viria a fixar uma taxa de variação de +22%, e estabelecendo o novo recorde de volume de Petróleo Bruto movimentado num ano, 4,8 milhões de toneladas.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	3 974 702	4 058 994	4 522 376	3 974 593	4 848 837	33,7%	+22,0%	+4,0%	
Sines	7 801 133	7 348 635	9 378 126	13 014 951	9 545 605	66,3%	-26,7%	+10,3%	
Grand Total	11 775 835	11 407 628	13 900 502	16 989 544	14 394 442	100,0%	-15,3%	+8,3%	
Δ% anual	-	-3,1%	+21,9%	+22,2%	-15,3%	-	-	-	

A natureza desta matéria-prima e as características da estrutura industrial nacional determinam que, em condições normais de funcionamento dos mercados, a carga movimentada corresponda integralmente a importações, devendo a totalidade do movimento portuário decorrer de operações de desembarque.

No entanto, constata-se que o porto de Sines registou o embarque residual de 161 mil toneladas, valor 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, e que determina agora o registo de uma diminuição do volume de embarques de -1,5 milhões de toneladas, correspondente a -90,6%.

GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	367 014	-53 936	-12,8%	4 848 837	33,7%	+874 244	+22,0%
Sines	547 019	-85 272	-13,5%	9 545 605	66,3%	-3 469 346	-26,7%
Total Geral	914 033	-139 208	-13,2%	14 394 442	100,0%	-2 595 101	-15,3%

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	4 848 837	34,1%	+874 244	+22,0%	0,0%
Sines	161 034	100,0%	-1 545 612	-90,6%	9 384 571	65,9%	-1 923 734	-17,0%	1,7%
Total Geral	161 034	100,0%	-1 545 612	-90,6%	14 233 408	100,0%	-1 049 489	-6,9%	1,1%

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. Em 2017 verificou-se um movimento global de 17,9 milhões de toneladas, superior em +12,2% ao volume registado em 2016 e que mantém uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,2%. O volume atingido no período em análise constitui o valor mais elevado de sempre, excedendo em +7,9% o anterior máximo, observado em 2015. Este registo é induzido pela ocorrência de idêntica situação no porto de Sines.

Embora esta carga registre movimento em vários portos, 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 respetivas quotas se situam em cerca de 70,7% e 19,4%, sendo o remanescente distribuído fundamentalmente por Lisboa (6,3%) e Aveiro (3,1%).

O comportamento do porto de Sines tem subjacente uma tendência de evolução a uma taxa média anual de +3%, após registo em 2017 de um acréscimo de +12,2% face ao ano anterior, e influencia fortemente o comportamento global do mercado.

O porto de Leixões recuperou a quebra observada em 2016 e regista agora um acréscimo de +13,9%, elevando a sua taxa média anual de crescimento para valores positivos, +0,5%. Este declive da tendência próximo de zero, reflete uma oscilação em torno de um valor médio cujos desvios quase se anulam, encontrando-se ainda a cerca de -8,8% do seu volume máximo registado em 2007.

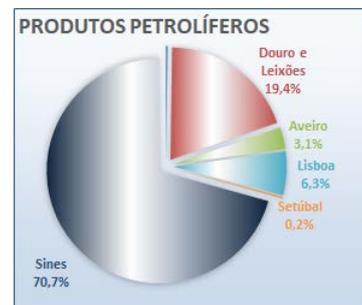
	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo			28 048	42 498	42 954	0,2%	+1,1%	-	
Douro e Leixões	3 316 673	3 241 285	3 371 815	3 058 471	3 483 397	19,4%	+13,9%	+0,5%	
Aveiro	336 403	532 081	375 072	564 196	564 630	3,1%	+0,1%	+11,0%	
Lisboa	1 124 836	989 640	905 577	981 597	1 129 257	6,3%	+15,0%	+0,0%	
Setúbal	249 411	119 912	66 215	41 982	42 800	0,2%	+1,9%	-58,8%	
Sines	11 438 041	10 413 532	11 878 341	11 295 043	12 676 220	70,7%	+12,2%	+3,0%	
Grand Total	16 465 364	15 296 451	16 625 067	15 983 787	17 939 258	100,0%	+12,2%	+2,2%	
Δ% anual	-	-7,1%	+8,7%	-3,9%	+12,2%	-	-	-	



Os portos de Aveiro e Lisboa registam um comportamento globalmente positivo, com tendências de evolução distintas respetivamente de +11% e de +0%, e variações em 2017 face a 2016 de +0,1% e +15%.

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

Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos ‘embarques’ representou 54,8% do total, o que reflete a importância desta carga nas exportações, não sendo, embora, despidendo 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).



GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	6 953	+1 300	+23,0%	42 954	0,2%	+456	+1,1%
Douro e Leixões	279 759	+1 812	+0,7%	3 483 397	19,4%	+424 926	+13,9%
Aveiro	0	-48 177	-100,0%	564 630	3,1%	+434	+0,1%
Lisboa	102 480	-21 523	-17,4%	1 129 257	6,3%	+147 660	+15,0%
Setúbal	7 543	+5 527	+274,2%	42 800	0,2%	+818	+1,9%
Sines	1 059 766	+23 274	+2,2%	12 676 220	70,7%	+1 381 177	+12,2%
Total Geral	1 456 501	-37 786	-2,5%	17 939 258	100,0%	+1 955 471	+12,2%

Sublinha-se o comportamento positivo de ambas as operações, sendo, no entanto, de realçar as operações de ‘desembarque’ que apresentam um aumento de +25,2%, enquanto as dos ‘embarques’ crescem +3,4%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	42 954	0,4%	+456	+1,1%	0	0,0%	-	-	100,0%
Douro e Leixões	2 453 124	24,9%	+525 514	+27,3%	1 030 273	12,7%	-100 588	-8,9%	70,4%
Aveiro	0	0,0%	-3 999	-100,0%	564 630	7,0%	+4 434	+0,8%	0,0%
Lisboa	45 641	0,5%	+35 739	+361,0%	1 083 616	13,4%	+111 921	+11,5%	4,0%
Setúbal	0	0,0%	-	-	42 800	0,5%	+818	+1,9%	0,0%
Sines	7 297 931	74,2%	-230 833	-3,1%	5 378 288	66,4%	+1 612 010	+42,8%	57,6%
Total Geral	9 839 650	100,0%	+326 877	+3,4%	8 099 608	100,0%	+1 628 594	+25,2%	54,8%

Importa salientar que o porto de Sines registou uma quebra de -3,1% no volume dos Produtos Petrolíferos embarcados e um acréscimo de +42,8% nos desembarcados, enquanto o porto de Leixões registou uma variação positiva de +27,3% nos ‘embarques’ e uma quebra de -8,9% nos ‘desembarques’.



3.3.3. Outros Granéis Líquidos

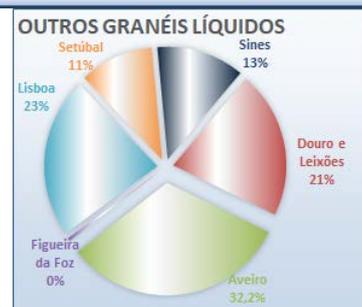
A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos é, naturalmente, de natureza muito diversa (com o 'Gás natural' a assumir um peso preponderante), determinando uma relativa dispersão geográfica do respetivo mercado, não se considerando, no entanto, como relevantes os mercados de Viana do Castelo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

O mercado dos Outros Granéis Líquidos representou em 2017 um volume de 2,2 milhões de toneladas a que corresponde uma quota de 2,3% do mercado portuário do Continente e tem subjacente uma tendência de evolução negativa traduzida por uma taxa média anual de -2,9%, após registo de um acréscimo de +5,1% face a 2016.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	533 138	527 406	458 700	416 826	463 608	21,1%	+11,2%	-5,1%	
Aveiro	706 338	592 334	651 633	677 422	707 606	32,2%	+4,5%	+1,3%	
Figueira da Foz	0	0	12 033	29 376	9 983	0,5%	-66,0%	+164,8%	
Lisboa	517 538	476 906	516 063	440 562	505 616	23,0%	+14,8%	-1,2%	
Setúbal	217 724	263 982	247 551	228 205	231 945	10,6%	+1,6%	-0,3%	
Sines	466 735	314 506	280 044	295 617	276 162	12,6%	-6,6%	-11,8%	
Grand Total	2 467 428	2 208 129	2 166 024	2 088 008	2 194 921	100,0%	+5,1%	-2,9%	
Δ% anual	-	-10,5%	-1,9%	-3,6%	+5,1%	-	-	-	

O mercado reparte-se fundamentalmente por cinco portos, com Aveiro a deter a quota de valor mais elevado, 32,2%, seguido por Lisboa e Leixões com quotas respetivas de 23% e 21,1%, Sines com 12,6% e Setúbal com 10,6%.

A evolução média anual negativa deste mercado reflete taxas médias anuais também negativas nos portos com movimento significativo, sendo de sublinhar que a maior influência tem origem nos portos de Sines (quota de 12,6% e uma taxa média anual de crescimento de -11,8%) e de Leixões (quota de 21,1% e uma variação média anual de -5,1%).



A variação positiva registada em 2017 face ao ano anterior deve-se fundamentalmente ao movimento efetuado nos portos de Leixões e de Lisboa, com acréscimos de +11,2% e +14,8%, respetivamente, tendo contado ainda com o apoio de Aveiro que cresceu +4,5%.

OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mês de Dezembro			Acumulado			
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	39 433	-8 307	-17,4%	463 608	21,1%	+46 782	+11,2%
Aveiro	77 276	+26 329	+51,7%	707 606	32,2%	+30 184	+4,5%
Figueira da Foz	0	-	-	9 983	0,5%	-19 393	-66,0%
Lisboa	48 311	+21 334	+79,1%	505 616	23,0%	+65 054	+14,8%
Setúbal	25 217	-8 214	-24,6%	231 945	10,6%	+3 740	+1,6%
Sines	15 241	-12 657	-45,4%	276 162	12,6%	-19 455	-6,6%
Total Geral	205 478	+18 485	+9,9%	2 194 921	100,0%	+106 912	+5,1%

O volume de carga embarcada representou 40,1% do total e registou globalmente um acréscimo de +7,6%, contou com o contributo mais relevante de Leixões, que cresceu +19,9% com uma quota de 39,5%. Este acréscimo teve ainda o apoio de Lisboa, Setúbal e Sines, e foi contrariado pela quebra observada no porto da Figueira da Foz.



O volume de carga desembarcada registou igualmente um acréscimo, de +3,5%, em resultado do crescimento verificado no porto de Lisboa, que registou uma variação de +18,6% e detém uma quota de 29,9%. Para sustentar o crescimento induzido por Lisboa, surge Aveiro que, detendo uma quota de 35,8%, regista um acréscimo de +7%, contrariando as quebras observadas nos portos de Leixões (-8,5%), Figueira da Foz (-100%) e Sines (-18,1%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	347 146	39,5%	+57 659	+19,9%	116 463	8,9%	-10 877	-8,5%	74,9%
Aveiro	237 316	27,0%	-383	-0,2%	470 290	35,8%	+30 567	+7,0%	33,5%
Figueira da Foz	9 983	1,1%	-7 376	-42,5%	0	0,0%	-12 017	-100,0%	100,0%
Lisboa	112 310	12,8%	+3 282	+3,0%	393 307	29,9%	+61 772	+18,6%	22,2%
Setúbal	4 520	0,5%	+4 520	-	227 425	17,3%	-780	-0,3%	1,9%
Sines	168 563	19,2%	+4 382	+2,7%	107 599	8,2%	-23 836	-18,1%	61,0%
Total Geral	879 838	100,0%	+62 083	+7,6%	1 315 083	100,0%	+44 829	+3,5%	40,1%

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 74,9% e 61% do total, respetivamente.



ANEXOS



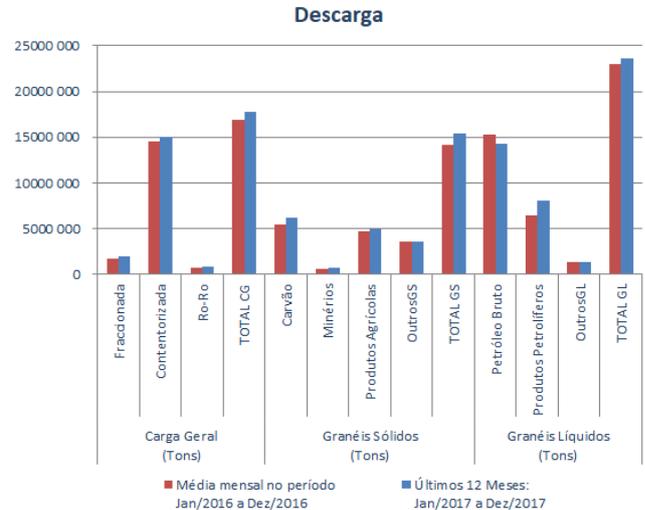
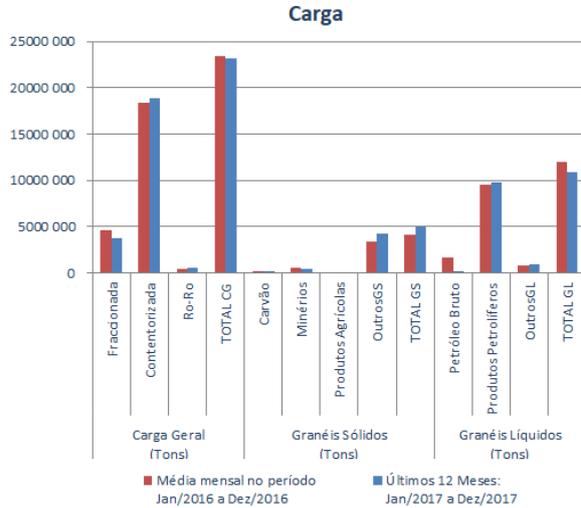
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)

		TOTAL ANUAL							
		2015		2016		2017		Δ% 2016 / 2015	Δ% 2017 / 2016
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	198	1,8%	210	1,9%	226	2,1%	+6,1%	+7,6%
	Douro e Leixões	2 735	25,2%	2 719	25,1%	2 687	24,6%	-0,6%	-1,2%
	Aveiro	1 035	9,5%	1 020	9,4%	1 055	9,7%	-1,4%	+3,4%
	Figueira da Foz	489	4,5%	519	4,8%	499	4,6%	+6,1%	-3,9%
	Lisboa	2 606	24,0%	2 299	21,3%	2 558	23,4%	-11,8%	+11,3%
	Setúbal	1 458	13,4%	1 533	14,2%	1 577	14,4%	+5,1%	+2,9%
	Sines	2 187	20,1%	2 422	22,4%	2 224	20,4%	+10,7%	-8,2%
	Faro	85	0,8%	34	0,3%	17	0,2%	-60,0%	-50,0%
	Portimão	70	0,6%	58	0,5%	82	0,8%	-17,1%	+41,4%
TOTAL	10 863	100,0%	10 814	100,0%	10 925	100,0%	-0,5%	+1,0%	
NAVIOS (GT)	Viana do Castelo	923 368	0,5%	814 174	0,4%	957 365	0,5%	-11,8%	+17,6%
	Douro e Leixões	35 212 135	18,4%	32 854 516	16,4%	33 436 193	16,1%	-6,7%	+1,8%
	Aveiro	4 602 505	2,4%	5 042 687	2,5%	5 549 890	2,7%	+9,6%	+10,1%
	Figueira da Foz	1 530 187	0,8%	1 807 050	0,9%	1 617 862	0,8%	+18,1%	-10,5%
	Lisboa	49 842 885	26,0%	45 087 060	22,5%	49 449 619	23,9%	-9,5%	+9,7%
	Setúbal	18 129 800	9,5%	19 123 603	9,5%	24 656 124	11,9%	+5,5%	+28,9%
	Sines	80 071 117	41,8%	94 750 476	47,3%	90 211 737	43,5%	+18,3%	-4,8%
	Faro	329 305	0,2%	125 817	0,1%	77 820	0,0%	-61,8%	-38,1%
	Portimão	861 797	0,5%	819 512	0,4%	1 290 119	0,6%	-4,9%	+57,4%
TOTAL	191 503 099	100,0%	200 424 895	100,0%	207 246 729	100,0%	+4,7%	+3,4%	
CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	432 095	0,5%	391 274	0,4%	411 177	0,4%	-9,4%	+5,1%
	Douro e Leixões	18 791 539	21,0%	18 314 832	19,5%	19 510 989	20,3%	-2,5%	+6,5%
	Aveiro	4 656 098	5,2%	4 541 514	4,8%	5 152 798	5,4%	-2,5%	+13,5%
	Figueira da Foz	2 001 858	2,2%	2 075 952	2,2%	2 072 077	2,2%	+3,7%	-0,2%
	Lisboa	11 582 723	13,0%	10 224 868	10,9%	12 186 002	12,7%	-11,7%	+19,2%
	Setúbal	7 495 084	8,4%	6 985 504	7,4%	6 594 315	6,9%	-6,8%	-5,6%
	Sines	43 966 546	49,2%	51 185 327	54,5%	49 884 475	52,0%	+16,4%	-2,5%
	Faro	396 276	0,4%	158 388	0,2%	83 903	0,1%	-60,0%	-47,0%
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	899	0,0%	-	-
TOTAL	89 322 218	100,0%	93 877 658	100,0%	95 896 635	100,0%	+5,1%	+2,2%	
CONTENTORES (Número)	Viana do Castelo	180	0,0%	70	0,0%	154	0,0%	-61,1%	+120,0%
	Douro e Leixões	385 655	23,4%	399 568	23,1%	382 106	20,8%	+3,6%	-4,4%
	Aveiro	45	0,0%	60	0,0%	53	0,0%	+33,3%	-11,7%
	Figueira da Foz	10 852	0,7%	12 578	0,7%	11 937	0,6%	+15,9%	-5,1%
	Lisboa	320 608	19,4%	254 355	14,7%	320 912	17,4%	-20,7%	+26,2%
	Setúbal	67 409	4,1%	88 353	5,1%	85 957	4,7%	+31,1%	-2,7%
	Sines	864 769	52,4%	974 416	56,3%	1 039 686	56,5%	+12,7%	+6,7%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	1 649 518	100,0%	1 729 400	100,0%	1 840 805	100,0%	+4,8%	+6,4%	
CONTENTORES (TEU)	Viana do Castelo	264	0,0%	123	0,0%	273	0,0%	-53,4%	+122,0%
	Douro e Leixões	623 758	24,2%	658 361	24,0%	633 273	21,3%	+5,5%	-3,8%
	Aveiro	52	0,0%	67	0,0%	71	0,0%	+28,8%	+6,0%
	Figueira da Foz	21 349	0,8%	24 690	0,9%	24 512	0,8%	+15,6%	-0,7%
	Lisboa	481 289	18,7%	391 283	14,3%	495 315	16,6%	-18,7%	+26,6%
	Setúbal	121 165	4,7%	156 567	5,7%	152 483	5,1%	+29,2%	-2,6%
	Sines	1 332 200	51,6%	1 513 083	55,1%	1 669 057	56,1%	+13,6%	+10,3%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	2 580 076	100,0%	2 744 174	100,0%	2 974 984	100,0%	+6,4%	+8,4%	



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

		Dezembro/2017				Período Jan-Dez/2017				Últimos 12 meses					
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período Jan-Dez/2017		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Jan/2017 a Dez/2017		Δ % 12 meses Anteriores			
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D		
Navios	NúmeroN	843		-8,4%		10925		+1,0%		10925		+1,0%			
	GT	15 454 379		-6,4%		207 246 729		+3,4%		207 246 729		+3,4%			
Carga Geral (Tons)	Fracionada	302 036	156 029	-32,3%	-0,2%	3 748 783	1 898 901	-18,5%	+9,7%	3 748 783	1 898 901	-18,5%	+9,7%		
	Contentorizada	1 353 025	1 116 673	-24,8%	-18,5%	18 846 568	15 056 777	+2,6%	+3,6%	18 846 568	15 056 777	+2,6%	+3,6%		
	Ro-Ro	55 340	66 642	+46,4%	+12,8%	614 070	814 319	+26,8%	+17,5%	614 070	814 319	+26,8%	+17,5%		
	TOTAL CG	1 710 401	1 339 344	-25,1%	-15,5%	23 209 421	17 769 997	-1,0%	+4,8%	23 209 421	17 769 997	-1,0%	+4,8%		
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	20 818	343 354	-14,3%	-29,2%	203 480	6 178 573	-2,4%	+13,3%	203 480	6 178 573	-2,4%	+13,3%		
	Minérios	37 150	25 254	-30,9%	-68,8%	441 859	648 907	-14,3%	11,5%	441 859	648 907	-14,3%	+11,5%		
	Produtos Agrícolas	10 174	395 752	-27,9%	-20,9%	125 007	4 975 012	+23,4%	+7,3%	125 007	4 975 012	+23,4%	+7,3%		
	OutrosGS	302 121	324 752	-9,0%	+1,5%	4 218 355	3 597 405	+25,4%	+1,5%	4 218 355	3 597 405	+25,4%	+1,5%		
TOTAL GS	370 263	1 089 112	-12,7%	-21,4%	4 988 701	15 399 896	+19,1%	+8,3%	4 988 701	15 399 896	+19,1%	+8,3%			
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	914 033	-	-13,2%	161 034	14 233 408	-90,6%	-6,9%	161 034	14 233 408	-90,6%	-6,9%		
	Produtos Petrolíferos	930 434	526 067	+12,8%	-21,4%	9 839 650	8 099 608	+3,4%	+25,2%	9 839 650	8 099 608	+3,4%	+25,2%		
	OutrosGL	55 231	150 248	-37,1%	+51,5%	879 838	1 315 083	+7,6%	+3,5%	879 838	1 315 083	+7,6%	+3,5%		
	TOTAL GL	985 664	1 590 348	+8,0%	-12,7%	10 880 522	23 648 099	-9,6%	+2,7%	10 880 522	23 648 099	-9,6%	+2,7%		
TOTAL GERAL		3 066 328	4 018 804	-15,3%	-16,2%	39 078 643	56 817 992	-1,5%	+4,8%	39 078 643	56 817 992	-1,5%	+4,8%		
Contentores	NúmeroC	65 270		-21,8%		-12,0%		917 831		923 454		+6,1%		+6,8%	
	TEU	105 383		-20,2%		-11,3%		1 483 778		1 491 205		+8,3%		+8,5%	

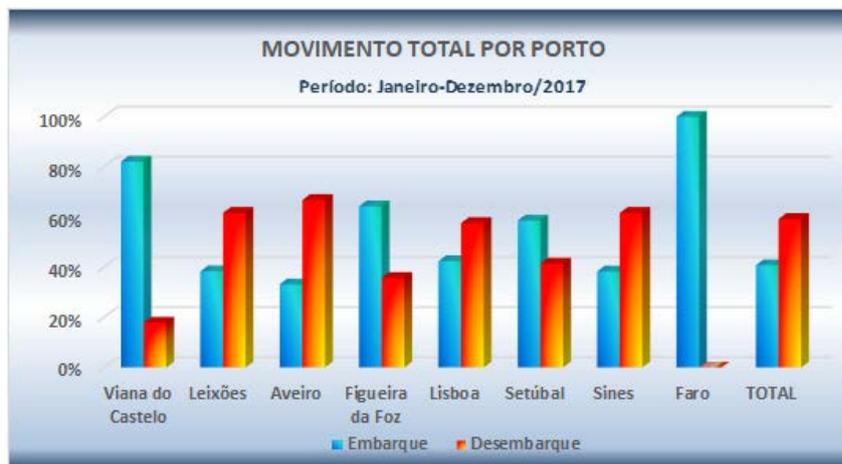




A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

Reportado ao Mês de Dezembro de 2017

		Dezembro/2017						Janeiro a Dezembro/2017				Últimos 12 Meses			
		Valor Mensal		Variação sobre Dezembro/2016		Variação sobre Média de Janeiro a Dezembro/2017		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2016		Últimos 12 Meses: Jan/2017 a Dez/2017		Variação sobre Jan/2016 a Dez/2016	
		Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	22 466	3 322	-14,4%	-43,8%	-20,2%	-45,8%	337 683	73 493	+5,2%	+4,6%	337 683	73 493	+5,2%	+4,6%
		87,1%	12,9%					82,1%	17,9%			82,1%	17,9%		
	Douro e Leixões	591 206	961 590	-12,1%	-1,4%	-5,1%	-4,1%	7 478 988	12 032 001	+4,0%	+8,2%	7 478 988	12 032 001	+4,0%	+8,2%
		38,1%	61,9%					38,3%	61,7%			38,3%	61,7%		
	Aveiro	112 309	243 662	-54,1%	+2,8%	-21,1%	-15,1%	1 708 518	3 444 280	-3,0%	+23,9%	1 708 518	3 444 280	-3,0%	+23,9%
		31,6%	68,4%					33,2%	66,8%			33,2%	66,8%		
	Figueira da Foz	103 441	47 757	-25,3%	-13,4%	-6,8%	-22,6%	1 331 529	740 548	+0,6%	-1,5%	1 331 529	740 548	+0,6%	-1,5%
		68,4%	31,6%					64,3%	35,7%			64,3%	35,7%		
	Lisboa	363 868	588 078	-9,9%	-18,5%	-15,5%	+0,5%	5 166 632	7 019 369	+33,1%	+10,7%	5 166 632	7 019 369	+33,1%	+10,7%
		38,2%	61,8%					42,4%	57,6%			42,4%	57,6%		
Setúbal	325 602	225 292	+22,5%	-18,5%	+1,1%	-1,0%	3 864 470	2 729 845	-6,7%	-4,0%	3 864 470	2 729 845	-6,7%	-4,0%	
	59,1%	40,9%					58,6%	41,4%			58,6%	41,4%			
Sines	1 540 879	1 949 103	-17,3%	-22,7%	-3,2%	-24,0%	19 106 073	30 778 401	-8,6%	+1,6%	19 106 073	30 778 401	-8,6%	+1,6%	
	44,2%	55,8%					38,3%	61,7%			38,3%	61,7%			
Faro	6 557	0	+9,2%	-	-6,2%	-	83 903	0	-47,0%	-	83 903	0	-47,0%	-	
	100,0%	0,0%					100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
TOTAL	3 059 771	4 018 804	-15,3%	-16,2%	-6,0%	-15,1%	39 077 798	56 817 938	-1,5%	+4,8%	38 993 895	56 817 938	-1,3%	+4,8%	
	43,2%	56,8%					40,8%	59,2%			40,7%	59,3%			
CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	1	-	-83,3%	-	-95,5%	-100,0%	267	6	+117,1%	-	267	6	+117,1%	-
	Douro e Leixões	21 798	26 644	-15,0%	-1,1%	-12,8%	-4,0%	300 113	333 159	-6,3%	-1,5%	300 113	333 159	-6,3%	-1,5%
	Aveiro	-	2	-	-	-100,0%	+380,0%	66	5	+50,0%	-78,3%	66	5	+50,0%	-78,3%
	Figueira da Foz	1 159	1 222	+22,9%	+97,7%	+3,8%	+32,0%	13 399	11 113	-0,6%	-0,8%	13 399	11 113	-0,6%	-0,8%
	Lisboa	19 378	19 680	-3,0%	+1,5%	-6,7%	-4,1%	249 128	246 187	+27,1%	+26,0%	249 128	246 187	+27,1%	+26,0%
	Setúbal	6 300	5 911	+2,0%	+2,0%	-6,9%	-0,5%	81 167	71 316	-2,2%	-3,1%	81 167	71 316	-2,2%	-3,1%
	Sines	56 747	60 478	-28,5%	-20,2%	-18,9%	-12,5%	839 638	829 419	+10,8%	+9,8%	839 638	829 419	+10,8%	+9,8%
	TOTAL	105 383	113 936	-20,2%	-11,3%	-14,8%	-8,3%	1 483 778	1 491 205	+8,3%	+8,5%	1 483 778	1 491 205	+8,3%	+8,5%
	48,1%	51,9%					49,9%	50,1%			49,9%	50,1%			



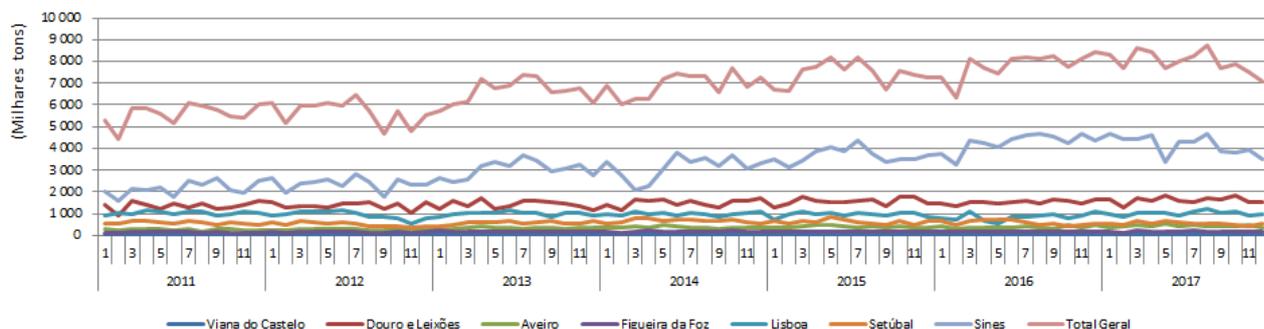


A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2016

(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
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	411 177	19 510 989	5 152 798	2 072 077	12 186 002	6 594 315	49 884 475	83 903	899	95 896 635
1	24 399	1 624 994	353 516	144 255	950 285	537 657	4 663 832	12 007	0	8 310 945
2	40 388	1 290 400	389 959	128 951	863 742	501 139	4 445 397	11 348	0	7 671 326
3	32 605	1 727 884	473 018	208 007	1 060 174	681 314	4 441 731	0	816	8 625 549
4	46 331	1 575 968	427 519	187 092	1 058 587	517 508	4 612 987	18 542	0	8 444 534
5	21 276	1 851 958	541 540	194 170	1 031 492	660 361	3 367 834	12 435	0	7 681 066
6	30 169	1 597 710	413 971	154 863	888 312	623 093	4 286 055	0	84	7 994 256
7	25 602	1 553 013	483 388	229 252	1 112 916	549 226	4 296 780	1 200	0	8 251 378
8	36 337	1 718 996	442 120	168 168	1 203 452	523 054	4 660 803	0	0	8 752 929
9	47 128	1 625 821	401 922	161 708	1 012 194	542 713	3 874 485	6 570	0	7 672 541
10	47 150	1 862 238	403 919	154 518	1 112 597	493 884	3 815 263	8 733	0	7 898 303
11	34 003	1 529 211	465 955	189 895	940 305	413 471	3 929 326	6 510	0	7 508 675
12	25 788	1 552 796	355 971	151 198	951 946	550 894	3 489 982	6 557	0	7 085 132





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

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2016

(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
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	5 647 684	33 903 345	1 428 390	40 979 418	34 528 621	20 388 597	95 896 635
1	403 210	3 106 729	98 947	3 608 887	3 070 393	1 631 665	8 310 945
2	447 577	2 813 891	105 556	3 367 024	2 939 057	1 365 244	7 671 326
3	585 511	3 589 888	125 575	4 300 973	2 450 891	1 873 685	8 625 549
4	483 629	3 174 750	88 814	3 747 193	2 878 073	1 819 268	8 444 534
5	574 721	2 814 109	130 965	3 519 795	2 614 124	1 547 147	7 681 066
6	477 967	2 773 339	121 090	3 372 396	2 999 022	1 622 839	7 994 256
7	518 716	2 848 549	129 856	3 497 122	2 837 644	1 916 612	8 251 378
8	524 073	2 777 195	101 458	3 402 726	3 376 495	1 973 708	8 752 929
9	387 949	2 347 126	125 912	2 860 986	3 140 675	1 670 880	7 672 541
10	386 884	2 576 451	134 048	3 097 383	2 976 898	1 824 022	7 898 303
11	399 380	2 611 621	144 186	3 155 187	2 669 337	1 684 152	7 508 675
12	458 065	2 469 698	121 982	3 049 745	2 576 012	1 459 375	7 085 132

