

MEMORANDO

Assunto: PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DOS REGULAMENTOS DE TARIFAS DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. (APS) PARA 2018

1. INTRODUÇÃO

A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5º dos referidos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.

É objetivo da AMT criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2007, de 9 de novembro, ainda que emitido noutra contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária, bem como melhorar a sua produtividade.

Por outro lado, existe a necessidade de *“assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas”* e *“a concorrência salutar entre os agentes mercantis”* tal como previsto na alínea f) do artigo 81.º e alínea a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como de pugnar pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.

Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo portuário, a AMT entendeu que a definição de um procedimento

claro, objetivo e sistematizado de remessa de informação relevante seria essencial para o exercício das respetivas obrigações legais e estatutárias, com o objetivo de melhor servir o interesse público e ter em devida conta os interesses dos *stakeholders*.

Nestes termos, de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2017, foram elaboradas as “*Orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias para 2018*”, que mereceram a concordância daquelas entidades.

Nesta sequência, no uso das respetivas competências e de acordo com aquelas orientações, as administrações portuárias elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2018, juntando elementos da maior relevância para uma decisão informada e fundamentada e que potencie de forma efetiva e positiva a competitividade do sistema, tais como:

- Princípios económicos relevantes tidos em conta na atualização tarifária (racionalização dos custos, melhoria do desempenho, captação de mercados, eliminação de défices, etc.);
- Descrição das principais ações empreendidas e os resultados correspondentes relativamente a ganhos de eficiência, nomeadamente benefícios diretos e indiretos transferidos para os utilizadores;
- Estratégia empresarial prosseguida, impacte esperado da atualização das taxas nos respetivos proveitos e concretização dos princípios do sistema tarifário dos portos do continente;
- Contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço;
- Descrição dos sistemas e respetivos componentes associados ao tipo de serviço prestado ou disponibilizado pela administração portuária, relativamente a cada tarifa do regulamento;
- Mapa evolutivo das rubricas que constituem a demonstração de resultados por naturezas em valores reais de 2015 e 2016, estimados para 2017 e previstos para 2018;
- Relatórios de prestação anual de contas de 2016;
- Balancetes analíticos de razão das classes 6 e 7 dos exercícios de 2015 e 2016 e 1.º semestre de 2017;
- Elementos de planeamento e programação para o 2018;
- Nota síntese dos procedimentos de consulta a entidades interessadas, nomeadamente as Comunidades Portuárias.

Além destes elementos, para efeito da análise das propostas será também tido em conta o enquadramento macroeconómico caracterizado pela atual conjuntura económica nacional e internacional, traduzida nos indicadores que constam do Boletim Económico do Banco de Portugal de junho de 2017, atualizado no princípio do mês de outubro.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Neste ponto vamos caracterizar brevemente o contexto macroeconómico, nacional e internacional, nomeadamente da Área Euro, bem como a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde se inserem naturalmente as diversas propostas de atualização do regulamento de tarifas para 2018.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

As propostas de atualização dos regulamentos de tarifas que as administrações portuárias apresentam para vigorarem em 2018 surgem num contexto macroeconómico globalmente positivo para o corrente ano de 2017, segundo as previsões do Banco de Portugal, atualizadas no princípio do corrente mês de outubro e por comparação com os valores de 2016.

Este contexto macroeconómico caracteriza-se, nomeadamente, pelo crescimento do produto interno bruto (PIB), que o Banco de Portugal prevê venha a atingir +2,5% (evoluindo de +1,5% no ano transato), bem como pelo crescimento do consumo privado, de +1,9%, da formação bruta de capital fixo (FBCF), em 8% (quando em 2016 havia sido de +1,6%) e das exportações e das importações, respetivamente +7,1% e +6,9%, e ainda o emprego a crescer +3,1% (superior em 1,5 pontos percentuais ao crescimento de 2016).

Esta situação insere-se num ambiente conjuntural internacional favorável, sublinhando-se o facto de a generalidade dos indicadores referidos para Portugal apresentarem valores superiores aos projetados pelo Banco de Portugal para a média da Área Euro.

No entanto, não podemos deixar de considerar que as propostas de atualização tarifária ora apresentadas terão efeitos em 2018, sendo que as projeções do Banco de Portugal apontam para um abrandamento do desempenho da economia nacional para os anos de 2018 e 2019, com o crescimento do PIB a recuar para taxas de variação anual de +2% e +1,8%, respetivamente, a FBCF a abrandar 2,7 pontos percentuais para um crescimento de +5,3% em 2018 passando para +5,5% em 2019, o crescimento das exportações a diminuir 0,3 pontos percentuais em 2018 (para +6,8%) e mais 2 pontos percentuais em 2019 (para +4,8%), enquanto as importações mantêm a sua taxa de crescimento de +6,9% em 2018, recuando 1,7 pontos percentuais em 2019.

O Banco de Portugal prevê igualmente um abrandamento do comportamento médio da economia na zona Euro traduzido por estes indicadores.

Para o índice harmonizado de preços no consumidor, o Banco de Portugal prevê para o corrente ano de 2017 um crescimento de +1,6%, diminuindo ligeiramente para +1,4% em 2018 e subindo para +1,5% em 2019.

A nível mundial é igualmente apontada uma previsão de abrandamento do comércio mundial de uma taxa anual de +4% para o corrente ano para 3,2% em 2018¹, bem como a diminuição de 0,2 pontos percentuais no produto interno bruto da OCDE e mundial, respetivamente para +1,9% e +2,6%.

Pela importância de que se reveste para a atividade portuária em geral, importa sublinhar a expectativa de crescimento da indústria de transporte marítimo de contentores, que se estima que atinja +3,4% no corrente ano e aumente para +3,6% em 2018, sendo igualmente expectável que o crescimento da procura supere o da oferta².

2.2. A atividade do sistema portuário do Continente

Decorre do ponto anterior a possível coexistência de ambientes indutores de efeitos contrários à evolução da atividade portuária. Por um lado, o abrandamento no tocante à economia, nacional e internacional, mas, por outro lado, algum otimismo no que respeita à evolução do tráfego internacional de contentores, que poderá propiciar um ambiente favorável à manutenção de um crescimento expressivo na atividade de *transshipment* de contentores.

A atividade portuária de movimentação de carga observada nos últimos cinco anos, que constitui a base para a estimativa do movimento expectável para 2018 e se resume no quadro seguinte,

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Carga Embarcada	27 547 822	34 495 148	36 464 231	38 086 221	39 681 385	40 395 870	+6,7%
Δ% Anual	+9,3%	+25,2%	+5,7%	+4,4%	+4,2%	+1,8%	-
Carga Desembarcada	40 652 440	45 173 182	46 585 951	51 235 997	54 196 273	58 206 795	+7,2%
Δ% Anual	-2,5%	+11,1%	+3,1%	+10,0%	+5,8%	+7,4%	-
Volume Total de Carga Movimentada (Ton)	68 200 262	79 668 330	83 050 182	89 322 218	93 877 658	98 602 664	+7,0%
Δ% Anual	+2,0%	+16,8%	+4,2%	+7,6%	+5,1%	+5,0%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

apresenta um crescimento médio anual sustentado de +7%, determinado por +6,7% na carga embarcada e +7,2% na carga desembarcada, embora influenciado por um volume significativamente relevante de tonelage de carga movimentada em operações de transbordo de contentores³.

¹ Fonte 'The Economist Intelligence Unit'.

² Fonte 'Bloomberg'.

³ As operações de *transshipment* de contentores têm apresentado um crescimento médio que se estima na casa dos +23% ao ano, apurado pelo seu movimento medido em TEU. Sublinha-se que a evolução do volume de TEU e da tonelage de carga contentorizada apresentam uma correlação quase perfeita, estimando-se que o volume de carga contentorizada represente cerca de 17,5% do total de carga movimentada no sistema portuário do Continente.

A evolução anual do movimento de contentores verificada no sistema portuário do Continente tem um registo tendencial francamente positivo, superior a +10% ao ano em termos de volume de TEU e a +23% no segmento do *transhipment*.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Movimento Total de Contentores (TEU)	1 741 266	2 193 459	2 519 978	2 580 076	2 744 174	3 104 396	+10,5%
Δ% Anual	+8,9%	+26,0%	+14,9%	+2,4%	+6,4%	+13,1%	-
Movimento de Contentores em Trânsito (TEU)	451 315	784 941	1 034 767	1 119 354	1 277 645	1 531 839	+23,4%
Δ% Anual	+21,8%	+73,9%	+31,8%	+8,2%	+14,1%	+19,9%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

No tocante ao movimento de navios há a registar o significativo aumento da dimensão média dos que escalam os portos comerciais do Continente, traduzido por uma taxa média anual de crescimento da arqueação bruta (GT) de +7,6%, que constitui a base normal de tarifação da TUP Navio.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Número de Escalas de Navios	9 625	10 384	10 592	10 863	10 814	11 012	+2,3%
Δ% Anual	-7,5%	+7,9%	+2,0%	+2,6%	-0,5%	+1,8%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	140 135 129	165 289 418	173 553 529	191 503 099	200 424 895	206 276 480	+7,6%
Δ% Anual	+0,5%	+18,0%	+5,0%	+10,3%	+4,7%	+2,9%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3. ENQUADRAMENTO E APRECIÇÃO DA PROPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A.

No presente enquadramento das propostas de atualização dos Regulamentos de Tarifas para 2018 apresentados pela Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS) pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas.

3.1. Enquadramento da atividade portuária da APS

A movimentação de carga no porto de Sines representa cerca de 52,9% do total de carga movimentada no sistema portuário do Continente, e o seu volume apresenta uma taxa média anual de crescimento da ordem dos +12,6%. Sublinha-se que a menor expressão da variação observada em 2017 (+1,9%) é meramente circunstancial, inserindo-se num processo de normalização da tendência de evolução, objeto de perturbação pelo movimento extraordinário ocorrido em 2016 (necessidade de transbordo de 1,7 milhões de toneladas com destino ao porto de Leixões, por inoperacionalidade do seu Terminal Oceânico).

Se considerarmos que a carga movimentada neste porto é a de importação de petróleo bruto e carvão, e operação de produtos petrolíferos e de carga contentorizada, sendo esta maioritariamente do *transhipment* efetuado no Terminal XXI, concessionado à PSA Sines e operando navios da MSC, poderemos concluir que existe uma elevada rigidez na procura, não sendo previsível que em 2018 ocorra uma deterioração dos fatores que determinam o seu movimento e tendência de crescimento.

O movimento de navios, em particular traduzido pelo volume global de arqueação bruta, apresenta idêntico comportamento ao da carga, sendo a quebra estimada para 2017 justificada igualmente pela variação extraordinária registada em 2016, sua base de comparação, sendo previsível a retoma do ciclo normal de evolução.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Volume de Carga (Ton)	28 563 161	36 513 785	37 582 941	43 966 546	51 185 327	52 163 076	+12,6%
Δ% Anual	+10,8%	+27,8%	+2,9%	+17,0%	+16,4%	+1,9%	-
Movimento Total de Contentores (TEU)	553 062	931 036	1 227 694	1 332 200	1 513 083	1 798 346	+22,7%
Δ% Anual	+24,2%	+68,3%	+31,9%	+8,5%	+13,6%	+18,9%	-
em Trânsito (TEU)	368 358	723 302	962 377	1 048 285	1 213 076	1 465 406	+26,1%
% Trânsito/ Total	66,6%	77,7%	78,4%	78,7%	80,2%	81,5%	
Δ% Anual	+21,4%	+96,4%	+33,1%	+8,9%	+15,7%	+20,8%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	47 596 766	65 187 907	70 233 725	80 071 117	94 750 476	92 187 155	+13,5%
Δ% Anual	+13,4%	+37,0%	+7,7%	+14,0%	+18,3%	-2,7%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

No que respeita aos portos de Faro e Portimão, ambos sob jurisdição da APS, o movimento de carga é meramente residual. Faro depende quase em exclusivo da atividade do Centro de Produção de Loulé da Cimpor, que atravessa um período de instabilidade e induz irregularidade na utilização do porto como veículo de exportações. O último movimento regular de carga, embora numa dimensão muito reduzida, ocorreu aquando da operação da linha regular de *ferry*, com viagens semanais para o Funchal, operado pelo armador espanhol Naviera Armas, que cessou em janeiro de 2012.

A atividade mais significativa, embora reduzida, verifica-se em Portimão onde escalam entre 50 e 60 navios de cruzeiro de passageiros.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Volume de Carga (Ton)	271 903	357 371	356 641	396 276	158 388	122 242	-13,1%
Δ% Anual	+164,2%	+31,4%	-0,2%	+11,1%	-60,0%	-22,8%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	1 538 372	1 269 996	793 208	1 191 102	945 329	2 058 275	+4,6%
Δ% Anual	-47,5%	-17,4%	-37,5%	+50,2%	-20,6%	+117,7%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3.2. Apreciação da proposta de regulamento tarifário da APS

Porto de Sines

A APS propõe um aumento tarifário para 2018 para o porto de Sines em linha com a previsão do Banco de Portugal, que consta do boletim económico de junho, de um aumento do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) em 2017 de 1,6%, justificada pelo facto de as tarifas não serem atualizadas desde 2013 e de ser necessário acompanhar *“a evolução dos custos e de o Porto de Sines continuar a gerar resultados positivos, por forma a dispor dos recursos necessários para executar o seu plano de investimentos, com destaque para a 3ª Fase da Ampliação do Molhe Leste”*.

É importante sublinhar que a metodologia de avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas ora iniciada visa, entre outros objetivos, uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

No contexto deste objetivo, considera-se que valor do indexante para atualização das tarifas não terá, necessariamente, se aplicar da mesma forma aos diversos tipos de serviços prestados. Antes pelo contrário, tendo em conta o enquadramento e os princípios já referidos, e por razões de rigor, o seu valor deve ser ponderado pelos respetivos resultados de exploração, observando um limite máximo a fixar anualmente, em função do contexto económico existente.

Concretizando, designadamente tendo em conta o princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar, a AMT considera que não se justifica a existência de aumentos tarifários nos serviços que apresentam uma taxa de rentabilidades das vendas superior a 10% e que nos serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas negativas, o aumento poderá ir até à soma do valor previsto para o IHPC em 2017 e de metade do valor previsto para o IHPC em 2018⁴, de acordo com o boletim económico de junho de 2017 do Banco de Portugal. Para os serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas entre 0 e 10%, a atualização poderá ir até 1,6%.

Quando a administração portuária não tenha enviado informação desagregada por tipo de serviço, a decisão basear-se-á na taxa de rentabilidade das vendas calculada com base na demonstração de resultados.

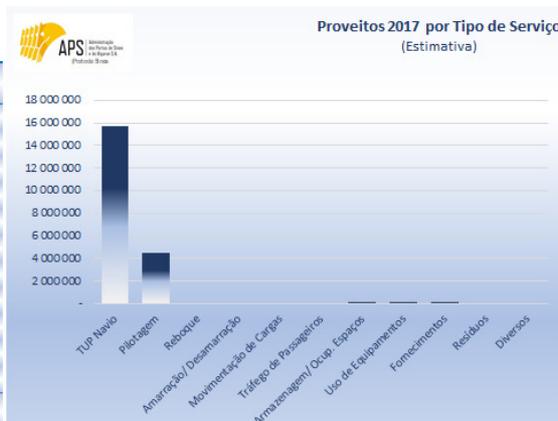
Uma análise da demonstração de resultados revela que as previsões de proveitos associados ao regulamento tarifário em 2017 representam cerca de 37% do montante das vendas e serviços prestados e que a APS prevê um aumento deste montante em +3,5% em 2017 e +1,1% em 2018. O impacto no resultado líquido antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos não é tão acentuado, por ter havido simultaneamente um aumento nas principais rubricas de custos, nomeadamente no custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas (+11%). A taxa de rentabilidade ronda os 60%, em 2017 e em 2018.

AP	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17	
APS	VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	47 366 600	49 038 000	49 570 000	+3,5%	+1,1%	
	TOTAL RENDIMENTOS	63 437 298	65 267 000	65 657 000	+2,9%	+0,6%	
	TOTAL DOS GASTOS	-17 608 614	-18 425 000	-18 556 000	+4,6%	+0,7%	
	EBITDA	45 828 684	46 842 000	47 101 000	+2,2%	+0,6%	
	EBIT	27 785 467	29 189 000	29 154 000	+5,1%	-0,1%	
	RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	27 868 256	29 239 000	29 204 000	+4,9%	-0,1%	
	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	27 868 256	29 239 000	29 204 000	+4,9%	-0,1%	
	EBITDA / RENDIMENTOS	+72,2%	+71,8%	+71,7%	-	-	
	EBIT / RENDIMENTOS	+43,8%	+44,7%	+44,4%	-	-	
	INDICADORES DE RENTABILIDADE						
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+58,8%	+59,6%	+58,9%	-	-	
	- Do Total de Rendimentos	+43,9%	+44,8%	+44,5%	-	-	

⁴ Considerando o boletim económico do Banco de Portugal de junho de 2017, o valor máximo considerado para a atualização tarifária é 2,3%.

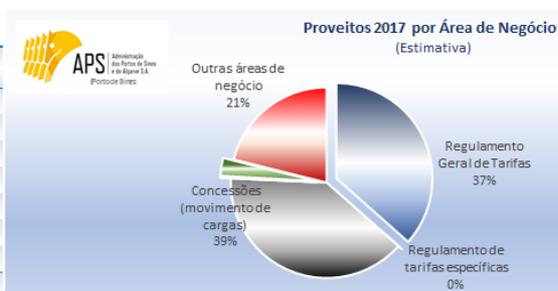
TARIFÁRIO GERAL - 2017
Proveitos (%) e Resultados (%) por Tipo de Serviço

Tipo de Serviço	Proveitos 2017 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2017 / 2016	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	15 684 300	77,6%	-1,2%	n/a
Pilotagem	4 450 300	22,0%	-2,7%	n/a
Reboque	-	0,0%	-	n/a
Amarração/ Desamarração	-	0,0%	-	n/a
Movimentação de Cargas	-	0,0%	-	n/a
Tráfego de Passageiros	-	0,0%	-	n/a
Armazenagem/ Ocup. Espaços	5 000	0,0%	+1147,1%	n/a
Uso de Equipamentos	10 500	0,1%	+2,4%	n/a
Fornecimentos	64 300	0,3%	+61,2%	n/a
Resíduos	-	0,0%	-	n/a
Diversos	-	0,0%	-	n/a
TOTAL	20 214 400	100,0%	-1,4%	n/a



Estrutura dos PROVEITOS por Área de Negócio

Área de Negócio	Proveitos 2017 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2017 / 2016	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	20 214 400	36,6%	-1,4%	+92,7%
Regulamento de tarifas específicas	-	0,0%	-	n/a
Concessões (movimento de cargas)	21 630 100	39,1%	+6,1%	+84,5%
Concessões (pesca)	76 800	0,1%	+48,2%	-220,2%
Concessões (Náutica de recreio)	-	0,0%	-	n/a
Concessões (outras)	1 683 100	3,0%	-0,6%	+99,7%
Outras áreas de negócio	11 656 200	21,1%	+6,1%	+87,8%
Total	55 260 600	100,0%	+3,1%	+46,1%



A APS apresenta, na sua nota justificativa, uma comparação das tarifas cobradas no porto de Sines com tarifas comparáveis cobradas em outros portos de Portugal⁵ e de Espanha⁶. Em termos nacionais, as tarifas cobradas no porto de Sines são, para a grande maioria dos navios e operações apresentados⁷, superiores às tarifas cobradas no porto de Douro e Leixões e Lisboa, mas inferiores às cobradas no porto de Aveiro. A situação inverte-se para os contentores com maior GT. As comparações com Espanha têm de ser interpretadas com cautela, uma vez que em Espanha os portos cobram TUP Carga, mas não o fazem em Portugal. Assim, no caso de um navio-tanque com 64.360 GT, que transporta ramas e pretende efetuar uma operação de descarga, a TUP Navio no porto de Sines é de 31575 euros, mais do dobro da TUP Navio cobrada no porto de Valência (16566,3 euros), mas o custo total para este navio da operação é de 34681,2 euros no porto de Sines e 56794,7 euros no porto de Valência⁸. Esta diferença deve-se, em grande parte, à TUP/Carga, embora a taxa de pilotagem também seja mais elevada no porto de Sines do que nos portos espanhóis.

No âmbito da consulta às entidades interessadas, a APS contactou cerca de 36 entidades, das quais 3 responderam, 2 sem comentários (EDP e Pioneiro do Rio). A AGEPOR, no entanto, alertou para o facto de não “*ser uma medida avisada a pretensão da APS de um aumento genérico das tarifas de 1,6% (...)*”

⁵ Portos de Douro e Leixões, Aveiro, Lisboa e Setúbal e Sesimbra.

⁶ Portos de Valência, Barcelona e Las Palmas.

⁷ Os navios apresentados têm características diversas, em termos de tipologia, GT e carga.

⁸ Nos portos de Barcelona e Las Palmas, estes valores são respetivamente, 16566,3 euros e 49980,3 euros, e 19879,5 euros e 61385,1 euros.

os portos não estão isoladamente no mercado e estão em permanente concorrência entre si (...) [que se faz] também através de políticas comerciais que têm a sua maior expressão no custo global da escala (...) a proposta de tarifa da APS para 2018 não deverá contemplar qualquer aumento.”.

Considerando o acima exposto e tendo em conta que a taxa de rentabilidade das vendas está estimada em cerca de 60% para 2018, propomos que a decisão da AMT seja a de não aprovar a proposta de regulamento tarifário para 2018 da APS, pois a situação económica da APS justifica esta opção, assim como o parecer da AGEPOR.

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

A APS propõe um aumento tarifário para 2018 para os portos comerciais de Faro e Portimão em linha com a previsão do Banco de Portugal, que consta do boletim económico de junho, de um aumento do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) em 2017 de 1,6%.

Introduz ainda no regulamento algumas alterações estruturais:

- Criação de uma redução na TUP Navio, no valor de 40%, para os navios em serviço de linha regular de transporte de passageiros;
- Criação de uma redução na tarifa de pilotagem, no valor de 30%, para os navios em serviço de linha regular de transporte de passageiros;
- Criação de uma redução na tarifa de amarração, no valor de 30%, para os navios em serviço de linha regular de transporte de passageiros;
- Atribuição de isenção da taxa de tráfego de passageiros aos passageiros dos navios que operem em serviço de linha regular de transporte de passageiros (artigo 24.º).

Analisando a demonstração de resultados, é possível concluir que os resultados operacionais dos portos de Faro e Portimão são negativos, e isto para todos os períodos em análise (2016-2018⁹). A situação melhorou em 2016 e novamente marginalmente em 2017, mas a previsão para 2018 é de um aumento de cerca de 460%, em grande parte devido a registos na rubrica Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões).

A comparação das tarifas cobradas nos diversos portos nacionais e em Espanha revela que a TUP Navio cobrada nos portos comerciais de Faro e Portimão é sistematicamente inferior à TUP Navio ou equivalente cobradas nos outros portos. Relativamente ao serviço de pilotagem, a conclusão não é tão evidente. Em Portimão, a tarifa de pilotagem é, regra geral, mais elevada do que nos outros portos,

⁹ Os valores para 2017 e 2018 são previsões.

enquanto em Faro, a tarifa de pilotagem é mais elevada do que nos portos espanhóis, mas inferior à dos portos portugueses.

No âmbito da consulta às entidades interessadas, foram contactadas 8 entidades, não tendo havido resposta.

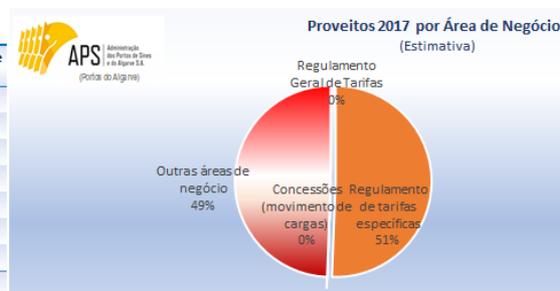
Considerando a situação económica dos portos de Faro e Portimão, com uma taxa de rentabilidade das vendas negativa, propomos que a decisão da AMT seja a de aprovar a proposta da APS de regulamento tarifário para estes portos para 2018 estabelecendo, no entanto, que o limite máximo do aumento tarifário é 2,3%.

RESUMO DA DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA
Períodos: 2016-Real, 2017-Estimado e 2018-Previsto

AP	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17
APS_ALG	VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	1 222 761	1 212 000	1 210 000	-0,9%	-0,2%
	TOTAL RENDIMENTOS	1 255 398	1 355 000	2 233 000	+7,9%	+64,8%
	TOTAL DOS GASTOS	-2 078 373	-1 967 000	-2 024 000	-5,4%	+2,9%
	EBITDA	- 822 975	- 612 000	209 000	-25,6%	-134,2%
	EBIT	-1 330 218	-1 288 000	-7 202 000	-3,2%	+459,2%
	EBITDA / RENDIMENTOS	-65,6%	-45,2%	+9,4%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	-106,0%	-95,1%	-322,5%	-	-

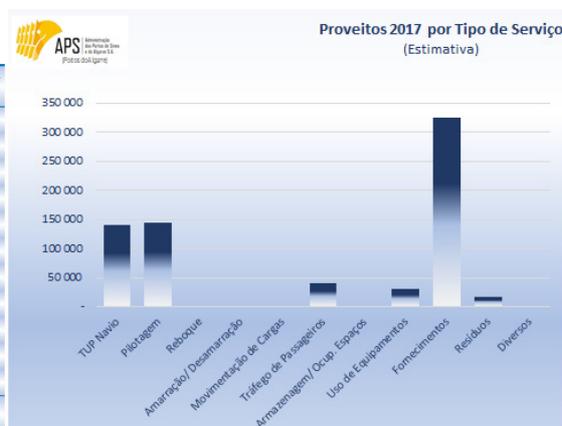
Estrutura dos PROVEITOS por Área de Negócio

Área de Negócio	Proveitos 2017 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2017/ 2016	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	-	0,0%	-	n/a
Regulamento de tarifas específicas	697 600	50,6%	+13,0%	+58,4%
Concessões (movimento de cargas)	-	0,0%	-	n/a
Concessões (pesca)	-	0,0%	-	n/a
Concessões (Náutica de recreio)	-	0,0%	-	n/a
Concessões (outras)	-	0,0%	-	n/a
Outras áreas de negócio	680 800	49,4%	+12,5%	-27,1%
Total	1 378 400	100,0%	+12,7%	-184,4%



TARIFÁRIO GERAL - 2017
Proveitos (%) e Resultados (%) por Tipo de Serviço

Tipo de Serviço	Proveitos 2017 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2017 /2016	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	140 700	20,2%	+4,2%	n/a
Pilotagem	144 700	20,7%	+3,6%	n/a
Reboque	-	0,0%	-	n/a
Amarração/ Desamarração	-	0,0%	-	n/a
Movimentação de Cargas	-	0,0%	-	n/a
Tráfego de Passageiros	40 000	5,7%	+6,6%	n/a
Armazenagem/ Ocup. Espaços	-	0,0%	-100,0%	n/a
Uso de Equipamentos	30 500	4,4%	+13,1%	n/a
Fornecimentos	325 700	46,7%	+29,5%	n/a
Resíduos	16 000	2,3%	-23,9%	n/a
Diversos	-	0,0%	-	n/a
TOTAL	697 600	100,0%	+13,0%	n/a



4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Os elementos disponibilizados pela APS permitiram elaborar uma análise aprofundada às propostas de atualização dos Regulamentos de Tarifas para 2018 apresentados pela APS.

Não obstante, foi possível concluir que a APS não tem um sistema de contabilidade que permita a análise de rentabilidade por área de negócio e por tipo de serviço. Ora, esta informação é, em nosso entender, essencial para alcançar a harmonização entre as tarifas cobradas por cada tipo de serviço no regulamento tarifário e os custos a eles associados, por forma a reforçar a eficiência e competitividade do porto.

Sem prejuízo do referido, e tendo presente as propostas de atualização dos Regulamentos de Tarifas da APS, e tendo ainda em consideração a fundamentação apresentada por uma entidade interessada, que se manifestou desfavoravelmente à proposta de atualização no que se refere ao porto de Sines, propõe-se:

- Não aprovar a proposta de atualização do Regulamento de Tarifas da APS, no que se refere ao porto de Sines, que deverá ser reformulada no sentido de não prever qualquer atualização;
 - Aprovar a proposta de atualização do Regulamento de Tarifas da APS, no que se refere aos portos do Algarve. Sendo de referir que esta poderá, inclusive, contemplar um acréscimo superior ao previsto, desde que não ultrapasse os 2,3%.
- (a) Oficiar esta administração portuária para obtenção da sua posição face ao projeto de decisão da AMT, no âmbito de audiência prévia, nos termos dos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo.

Lisboa, 3 de novembro de 2017

ANEXO – PORTO DE SINES E DO ALGARVE

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A.
(SINES)**

**Demonstração de Resultados por Natureza
Períodos: 2016-Real, 2017-Estimado e 2018-Previsto**

Rub	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17
1	Vendas e serviços prestados	47 366 600	49 038 000	49 570 000	+3,5%	+1,1%
14	Outros rendimentos	16 032 568	16 009 000	16 030 000	-0,1%	+0,1%
2	Subsídios à exploração	5 444	170 000	7 000	+3022,6%	-95,9%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	32 686	50 000	50 000	+53,0%	+0,0%
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-
	TOTAL RENDIMENTOS	63 437 298	65 267 000	65 657 000	+2,9%	+0,6%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-2 646 736	-2 940 000	-3 000 000	+11,1%	+2,0%
7	Fornecimentos e serviços externos	-4 237 218	-4 276 000	-4 247 000	+0,9%	-0,7%
8	Gastos com o pessoal	-8 493 715	-8 767 000	-8 887 000	+3,2%	+1,4%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	90 431	-	-	-100,0%	-
11	Provisões (aumentos/reduções)	1 074	-	-	-100,0%	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	-2 322 450	-2 442 000	-2 422 000	+5,1%	-0,8%
	TOTAL DOS GASTOS	-17 608 614	-18 425 000	-18 556 000	+4,6%	+0,7%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	45 828 684	46 842 000	47 101 000	+2,2%	+0,6%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-18 043 217	-17 653 000	-17 947 000	-2,2%	+1,7%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	27 785 467	29 189 000	29 154 000	+5,1%	-0,1%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	82 789	50 000	50 000	-39,6%	+0,0%
21	Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-
22	Resultado antes de impostos	27 868 256	29 239 000	29 204 000	+4,9%	-0,1%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-	-	-	-	-
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	27 868 256	29 239 000	29 204 000	+4,9%	-0,1%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+72,2%	+71,8%	+71,7%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+43,8%	+44,7%	+44,4%	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE					
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+58,8%	+59,6%	+58,9%	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+43,9%	+44,8%	+44,5%	-	-

(FARO E PORTIIMÃO)

**Demonstração de Resultados por Natureza
Períodos: 2016-Real, 2017-Estimado e 2018-Previsto**

Rub	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17
1	Vendas e serviços prestados	1 222 761	1 212 000	1 210 000	-0,9%	-0,2%
14	Outros rendimentos	32 637	143 000	1 023 000	+338,1%	+615,4%
2	Subsídios à exploração	-	-	-	-	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-
	TOTAL RENDIMENTOS	1 255 398	1 355 000	2 233 000	+7,9%	+64,8%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-2 463	-	-	-100,0%	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-647 329	-534 000	-553 000	-17,5%	+3,6%
8	Gastos com o pessoal	-1 364 629	-1 433 000	-1 433 000	+5,0%	+0,0%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	17 631	-	-	-100,0%	-
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	-81 583	-	-38 000	-100,0%	-
	TOTAL DOS GASTOS	-2 078 373	-1 967 000	-2 024 000	-5,4%	+2,9%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-822 975	-612 000	209 000	-25,6%	-134,2%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-1 857 420	-1 821 000	-1 788 000	-2,0%	-1,8%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-1 330 218	-1 288 000	-7 202 000	-3,2%	+459,2%
	EBITDA / RENDIMENTOS	-65,6%	-45,2%	+9,4%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	-106,0%	-95,1%	-322,5%	-	-