



ACOMPANHAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO

**RELATÓRIO
DE
SETEMBRO DE 2022**

29-11-2022



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**



Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias entre 13 de outubro e 17 de novembro de 2022, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT;
2. Alguns dados, principalmente relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior, o que ocorre frequentemente em Lisboa. Neste contexto, sublinha-se que, por circunstâncias várias, o porto de Lisboa não está a disponibilizar dados da repartição do tráfego contentores entre *transshipment* e *hinterland*, desde abril de 2021;
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva Comunitária 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de abril de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias não abrangidas pela 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, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem respetivamente às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o seu 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);
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório sob a referência 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), são calculados com base num modelo de regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, refletindo a variação média anual entre os pontos extremos ajustados.



ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	4
2. CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA DE JANEIRO A SETEMBRO DE 2022	10
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	15
4. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	22
4.1. Movimento Geral de Carga	23
Por Tipologia de Carga	24
Por Porto	25
Por Tipologia de Carga e Porto	27
Fluxos de Embarque e Desembarque	29
4.2. Movimento Geral de Contentores	30
Tráfego total (TEU).....	30
Tráfego com o Hinterland e em Transhipment (TEU).....	32
4.3. Movimento Geral de Navios	35
5. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA	38
5.1. Carga Geral	39
5.1.1. Contentorizada	39
5.1.2. Fracionada	41
5.1.3. Ro-Ro	43
5.2. Granéis Sólidos	44
5.2.1. Carvão	45
5.2.2. Minérios.....	45
5.2.3. Produtos Agrícolas	46
5.2.4. Outros Granéis Sólidos.....	48
5.3. Granéis Líquidos	50
5.3.1. Petróleo Bruto	50
5.3.2. Produtos Petrolíferos.....	52
5.3.3. Outros Granéis Líquidos.....	53
6. ANEXOS	56
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)	57
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	58
A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto	59
A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)	60
A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10³ toneladas)	61
A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas)	62
A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)	63
A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)	64



1

SUMÁRIO EXECUTIVO



	Setembro/2022			Janeiro - Setembro / 2022					
	Valores			Valores			Variação Período Homólogo (%)		
	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga (10 ³ Ton)	Contentores (10 ³ TEU)	Navios (nº escalas)	Carga	Contentores	Navios
Viana do Castelo	41.9	-	20	318.9	-	198	+7.0%	-	-2.5%
Leixões	1 234.8	57.4	224	11 378.8	547.7	1 865	+0.7%	+2.3%	+2.2%
Aveiro	478.3	-	86	4 365.6	-	799	+4.5%	-	-0.5%
Figueira da Foz	177.8	2.6	40	1 690.0	16.4	361	+21.2%	-0.7%	+14.6%
Lisboa	762.5	33.1	197	7 829.1	292.3	1 516	+11.4%	+8.3%	+25.5%
Setúbal	429.9	14.4	130	4 623.0	127.9	1 176	-6.0%	-4.4%	-9.1%
Sines	3 798.6	142.0	159	35 288.4	1 307.9	1 485	-1.6%	-5.9%	+0.3%
Faro e Portimão	-	-	8	49.0	-	59	+20.1%	-	+136.0%
Total Geral	6 923.7	249.4	864	65 542.8	2 292.3	7 459	+0.8%	-2.3%	+4.3%

- Ainda que com um recuo de apenas -26,4 mil toneladas, correspondente a -0,4%, comparativamente ao mês homólogo de 2021, o mês de setembro de 2022 vem interromper o registo de três variações mensais homólogas positivas, observadas entre junho e agosto, fixando um acréscimo acumulado em +515,6 mil toneladas, para um total de 65,5 milhões de toneladas, excedendo portanto em +0,8% o volume de carga movimentada nos primeiros nove meses de 2021, ficando ainda a -10,8% do valor mais elevado registado em 2017.

O comportamento do tráfego de contentores não acompanha o da carga e mantém uma relativa irregularidade no movimento mensal de TEU, que no mês de setembro se traduz no registo de uma variação homóloga negativa que se eleva a -6,1%, correspondente a -16,3 mil TEU, a segunda mais expressiva desde janeiro. Com esta variação, observa-se em termos acumulados um recuo de -2,3%, refletindo uma quebra de quase -53 mil TEU para um total ligeiramente superior a 2,29 mil TEU.

O movimento de navios continua a observar um comportamento positivo, com o mês de setembro a assinalar o sétimo acréscimo homólogo consecutivo, acumulando de +305 escalas ao valor de 2021, para um total de 7459 escalas, o que representa um acréscimo de +4,3%. O volume de arqueação bruta associado aos navios que escalaram os portos comerciais do Continente aumenta mais do que proporcionalmente, traduzindo-se num acréscimo de +20,7% para um total de 144,4 milhões, induzindo um aumento da dimensão média dos navios de +15,8%, passando de uma GT de 16,7 mil para 19,4 mil.

- As tipologias de carga que globalmente contribuíram para o crescimento da tonelagem movimentada foram a dos Outros Granéis Sólidos, dos Produtos Petrolíferos, dos Produtos Agrícolas e, em menor expressão, a carga Ro-Ro, com acréscimos respetivos de +948,1 mil toneladas (mt), correspondente a +19%, de +537,2 mt (+4%), de +219,3 mt (+6,1%) e de +13,4 mt (+0,9%).

A contrariar o crescimento induzido no sistema portuário pelas tipologias referidas estão as restantes tipologias de carga, destacando-se a Carga Contentorizada, que regista uma diminuição de -989,5 mil toneladas (-3,8%), seguida dos Outros Granéis Líquidos com -108,2 mt (-6,2%), os Minérios com -78,6 mt (-9,1%), o Petróleo Bruto com -60,7 mt (-0,8%) e a Carga Fracionada com -37,7 mt (-0,8%).

Desagregando as tipologias de carga por mercados constituídos pelo binómio carga-porto, constata-se que os contributos positivos mais expressivos têm origem nos Produtos Petrolíferos de Sines e Produtos Agrícolas de Lisboa, que crescem respetivamente +571,6 mt (+5,4%) e +335,3 mt (+13,5%), representando 18,8% e 11% do total das variações registadas nos 28 mercados com desempenho positivo. Num patamar de menor significado, e como decorre do quadro seguinte, destacam-se os Outros Granéis Sólidos de



Leixões, Figueira da Foz e Aveiro, com acréscimos respetivos de +295,1 mt (+30,1%), +290 mt (+54%) e +207,2 mt (+20,9%), e ainda a Carga Fracionada também de Aveiro, com +240,8 mt (+17,7%).

Dos mercados que protagonizaram variações negativas, a Carga Contentorizada de Sines assume uma posição preponderante ao responder por uma quebra de -1,27 milhões de toneladas, que traduz um recuo de -7,6% e representa 50,3% do total das variações negativas observadas nos 22 mercados que exibem um desempenho negativo. Das posições seguintes surgem sucessivamente o mercado da Carga Fracionada de Setúbal, com uma diminuição de -303,7 mt (-24,9%), o dos Produtos Agrícolas de Aveiro, com -240 mt (-34,2%), e o do Petróleo Bruto de Leixões, com -191,4 mt (-78,2%).

MERCADOS COM MAIOR INFLUÊNCIA NO COMPORTAMENTO DO ECOSISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

	Carga	Porto	Tonelagem Movimentada no período Jan-Set/2022		Variação Homóloga face a Jan-Set/2021		Quota das Variações Positivas / Negativas	
			Valor	Quota	Ton	Δ%	%	% Acc
Positiva	Produtos Petrolíferos	Sines	11 202.5	17.1%	+571.9	+5.4%	18.8%	18.8%
	Produtos Agrícolas	Lisboa	2 812.8	4.3%	+335.3	+13.5%	11.0%	29.8%
	OutrosGS	Leixões	1 276.7	1.9%	+295.1	+30.1%	9.7%	39.5%
	OutrosGS	Figueira da Foz	823.1	1.3%	+290.0	+54.4%	9.5%	49.1%
	Fracionada	Aveiro	1 604.4	2.4%	+240.8	+17.7%	7.9%	57.0%
	OutrosGS	Aveiro	1 200.6	1.8%	+207.2	+20.9%	6.8%	63.8%
Negativa	Contentorizada	Sines	15 480.8	23.6%	-1 270.7	-7.6%	50.3%	50.3%
	Fracionada	Setúbal	913.8	1.4%	-303.7	-24.9%	12.0%	62.4%
	Produtos Agrícolas	Aveiro	461.9	0.7%	-240.0	-34.2%	9.5%	71.9%
	Petróleo Bruto	Leixões	53.4	0.1%	-191.4	-78.2%	7.6%	79.5%
	Produtos Petrolíferos	Aveiro	528.6	0.8%	-81.8	-13.4%	3.2%	82.7%
	OutrosGL	Leixões	123.6	0.0%	-76.8	-38.3%	3.0%	85.7%
Total			36 482.3	55.5%	-224.1	-		

Acresce salientar que as seis variações positivas mais significativas, atrás assinaladas, representam 63,8% do total das variações positivas e as variações negativas representam 85,7% do total das variações negativas, sendo que, no seu conjunto, estes doze mercados são responsáveis por movimentar 36,5 milhões de toneladas, correspondentes a 55,5% do total movimentado no período de janeiro a setembro de 2022.

Importa contudo referir o facto de que o desempenho negativo do mercado da Carga Contentorizada de Sines, advém exclusivamente do tráfego de *transshipment*, que, medido em volume de TEU, regista uma quebra de -90,3 mil TEU, correspondente a -9,3%, enquanto no tráfego de *import/export* se apura um acréscimo de +8,8 mil TEU, correspondente a +2,1%.

Por outro lado, salienta-se que o desempenho negativo do mercado de Petróleo Bruto de Leixões, é consequência direta da cessação da atividade de refinação em Matosinhos.

- Computado o movimento de carga realizado no mês de setembro, verifica-se que a tonelagem de carga movimentada nos três primeiros trimestres permitem que o porto de Sines garanta uma quota maioritária absoluta de 53,8%, sendo, contudo, inferior em -1,3 pontos percentuais (pp) à do período homólogo de 2021. Nas posições seguintes seguem sucessivamente o porto de Leixões com 17,4% (que mantém a quota homóloga de 2021), Lisboa com 11,9% (+1,1 pp), Setúbal com 7,1%, Aveiro com 6,7% (a mais elevada de sempre nos períodos homólogos), Figueira da Foz com 2,6%, Viana do Castelo com 0,5% e Faro com 0,1%.
- No decurso de 2022, o tráfego de Contentores tem seguido uma trajetória pautada por razoável irregularidade, alternando frequentemente entre variações mensais homólogas positivas e negativas, evidenciando em cada trimestre dois registos mensais negativos, acumulando até setembro uma quebra de -52,96 mil TEU, o que corresponde a um recuo de -2,3%, para um total de 2,29 milhões de TEU.



No entanto, realça-se o facto de que este desempenho negativo é fortemente influenciado pelo comportamento do porto de Sines, que tem registado variações mensais homólogas negativas desde janeiro, acumulando uma diminuição de -81,5 mil TEU, correspondente a -5,9%. Sendo porto que apresenta uma variação tão expressiva em termos absolutos, não é o único a ver diminuir o seu movimento de contentores: os portos de Setúbal e da Figueira da Foz registam igualmente um desempenho negativo comparativamente ao homólogo de 2021, evidenciando quebras respetivas de -5,9 mil TEU (-4,4%) e de -115 TEU (-0,7%). As variações positivas exibidas por Lisboa e por Leixões cifram-se respetivamente em +22,3 mil TEU e +12,2 mil TEU, refletindo acréscimos percentuais de +8,3% e de +2,3%, são, naturalmente insuficientes para anular a variação negativa de Sines.

Importa, contudo, referir que o comportamento negativo do porto de Sines tem origem no segmento de *transshipment*, que, representando mais de dois terços do movimento total do porto, tem revelado significativa volatilidade, tendo no período em análise registado apenas uma variação homóloga mensal positiva, em julho, acumulando quebras que ascendem a -90,3 mil TEU, representando um recuo de -9,3%, e anulando em absoluto o crescimento do segmento de *import/export* que, tendo já registado três variações mensais homólogas negativas, apresenta um saldo positivo para o período de janeiro a setembro de 2022, que se traduz em +8,8 mil TEU, que reflete um crescimento de +2,1%.

Não obstante o referido, o porto de Sines mantém uma quota maioritária absoluta, de 57,1%, inferior à de 2021 em -2,2 pp, seguido de Leixões com 23,9%, Lisboa com 12,8%, Setúbal com 5,6% e Figueira da Foz com 0,7%.

Acresce referir que o *transshipment* praticamente se esgota no porto de Sines, cuja quota se situa em cerca de 94,7%, não sendo possível precisar este valor dado não se dispor de informação relativa a Lisboa desde março de 2021. Estima-se que Leixões movimente neste segmento cerca de 4,7% do total de TEU, e Lisboa os restantes 0,5%.

No que concerne ao segmento do tráfego com o *hinterland* e para além do comportamento já referido em relação a Sines, sobre que se adianta o facto de este porto ter atingido um total de 424,2 mil TEU que representa o seu valor mais elevado de sempre, assinala-se que a variação mais expressiva é da responsabilidade de Lisboa, que regista um acréscimo de +22,6 mil TEU, correspondente a um crescimento de +8,5%, sendo que o movimento de Leixões neste segmento se eleva a 503,8 mil TEU, constituindo também a melhor marca de sempre nos períodos homólogos, refletindo um acréscimo de +11,9 mil TEU, a que corresponde um crescimento de +2,4%.

No segmento de tráfego com o *hinterland*, o porto de Leixões mantém a posição de líder com uma quota de 37,1% (-0,1 pp inferior à homóloga de 2021), seguido de Sines com 31,2%, Lisboa com 21,1%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com 1,2%. Neste contexto salienta-se o facto de a quota de Sines se aproximar progressivamente a de Leixões, tendo o diferencial passado de 15,8 pp em 2017 para os atuais 5,9 pp.

- Setembro é o sétimo mês consecutivo em que os portos do Continente são escalados por um número de navios superior ao do mês homólogo, contribuindo com +51 para um acréscimo acumulado de +305 para um total de 7459 escalas, nas várias tipologias de navio e independentemente do tipo de operações realizadas aquando da sua estadia.

O volume total de arqueação bruta que corresponde a estes navios ascende a 144,4 milhões, o que reflete um acréscimo de +20,7%, induzindo um aumento da dimensão média desses navios em +15,8%, passando de uma GT de 16,7 mil para 19,4 mil.

Para esta assimetria de variação importa realçar o contributo dos navios de cruzeiro de passageiros que escalaram nomeadamente os portos de Lisboa, de Leixões e de Portimão, com destaque para o primeiro que o acréscimo total de +308 escalas registadas no período em análise, inclui 195 escalas efetuadas por 95 diferentes navios desta tipologia. Outra vertente que reflete o impacto deste tráfego, respeita ao volume



de arqueação bruta, que no porto de Lisboa registou um acréscimo de +142,2%, dada a grande dimensão que a atual geração desta tipologia de navios, por regra, apresenta.

Neste contexto destaca-se Lisboa por apresentar uma expressão mais significativa em termos absolutos, mas salienta-se também o porto de Leixões que regista +40 escalas do que no período homólogo de 2021, as quais incluirão seguramente um acréscimo de navios de cruzeiro de passageiros, bem como, o porto de Portimão, onde o número de escalas regista um extraordinário acréscimo de +235,7%, correspondente a +33 escalas, para um total de 47 escalas, das quais 39 respeitam a navios de cruzeiro.

Dos restantes portos importa referir a Figueira da Foz que registou +46 escalas de navios (+14,6%) do que no período homólogo de 2021 e Setúbal que vê reduzir em -118 o número de escalas (-9,1%).

Os portos do Douro e Leixões mantêm-se no topo do ranking do número de escalas, com uma quota de 25% (-0,5 pp), seguidos de Lisboa e de Sines com quotas respetivas de 20,3% (+3,4 pp) e de 19,9% (-0,8 pp), Setúbal que perde -2,3 pp para 15,8%, Aveiro que perde -0,5 pp para 10,7%, Figueira da Foz que cresce +0,4 pp para 4,8%, Viana do Castelo que recua ligeiramente para 2,7%, Portimão aumenta +0,4 pp para 0,6% e Faro mantém 0,2%.

Relativamente ao volume de arqueação bruta continua a verificar-se uma significativa diferença de dimensão entre o porto de Sines e os restantes, cabendo a este uma quota de 43,6%, tendo embora recuado -9,3 pp relativamente à do período homólogo de 2021. Na posição seguinte surge Lisboa com 22,5%, após crescimento de 11,3 pp, Douro e Leixões com 17,3% (+0,7 pp) e Setúbal com 11,1% (-2,8 pp).

Em termos de dimensão média dos navios, os valores apurados por porto variam entre 42,2 mil apurada no porto de Sines e 3,1 mil em Faro, passando por 21,4 mil em Lisboa (que quase duplica valor homólogo de 2021), por 19,2 mil em Portimão, 13,7 mil em Setúbal e 13,4 mil em Douro e Leixões.

- No contexto da atividade portuária de movimentação de carga, tendo em perspetiva o fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, associados maioritariamente à exportação e à importação, respetivamente, importa ter presente a existência do significativo tráfego de *transhipment* de Carga Contentorizada, o qual inclui operações em ambos os sentidos, cujo peso se estima que em termos globais represente cerca de 20,5% nos embarques e cerca de 14,1% nos desembarques, subindo no porto de Sines, respetivamente, para 62,5% e 73,5%.

Posta esta particularidade, nos primeiros nove meses de 2022 foram globalmente embarcadas cerca de 26,8 milhões de toneladas, o que traduz uma diminuição homóloga de -804,3 mil toneladas, correspondente a -2,9%, e desembarcadas cerca de 38,7 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de quase +1,32 milhões de toneladas, correspondente a +3,5%. A tonelagem de carga desembarcada excede a da embarcada em +44,5%, o que corresponde a uma quota de 59,1% do total.

Independentemente do sentido, no período em análise foi registada atividade de movimentação de carga em 50 mercados portuários, tendo sido apurado acréscimos num total de +3,04 milhões de toneladas (a uma média de +8%) em 28 desses mercados e quebras de -2,52 milhões de toneladas (-9,3%) nos restantes.

A referida variação global de carga embarcada decorreu da atividade portuária desenvolvida em 43 mercados, resultando do comportamento positivo observado em 23 que movimentaram +1,02 milhões de toneladas (+17,8%) do que no período homólogo de 2021, não tendo, contudo, conseguido anular a volume das quebras apurado nos restantes 20, onde atingiu um total de -1,82 milhões de toneladas (-8,3%).

Assinala-se ainda o facto de 5 mercados terem perdido as 119,2 mt que haviam movimentado em 2021.

O acréscimo apurado nas operações de desembarque foi determinado pelo comportamento positivo observado em 27 mercados que excederam a tonelagem homóloga de 2021 em +2,9 milhões de toneladas (numa média de +11,8%) e anularam o total de quebras apurado nos restantes 18 que totalizaram -1,59 milhões de toneladas (-12,4%, em média).



Acresce referir que deixou de se verificar desembarque de carga em 3 mercados, que haviam movimentado 247,7 mt no primeiro semestre de 2021.

- Sendo, embora, habitual que no sistema portuário do Continente se registre um volume maior de carga desembarcada do que embarcada, significando, grosso modo, que a tonelagem de bens importados excede a tonelagem dos bens exportados, importa enfatizar os portos cujo comportamento contraria tradicionalmente esse paradigma e embarcam mais carga do que desembarcam, o que lhes confere um perfil de porto 'exportador', uma vez que cerca de 90% da carga transportada por via marítima se inscreve no comércio internacional.

O período de janeiro a setembro de 2022 não constitui exceção, sendo de assinalar que os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro apresentam valores para o rácio calculado pelo quociente entre a tonelagem da carga embarcada e do total de carga movimentada, respetivamente, de 59,9%, 69,5%, 53,4% e 100%, sendo que, no seu conjunto, estes quatro portos embarcaram um total de 3,88 milhões de toneladas, correspondentes a 14,5% do total, com o porto de Setúbal a deter 9,2 pontos percentuais desta quota.



CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA
DE JANEIRO A SETEMBRO DE 2022



Sendo o transporte marítimo um pilar e um instrumento fundamental para o desenvolvimento do comércio internacional, traduzido pelo facto de em 2021 ter sido responsável por cerca de 61% da tonelagem de bens importados e de 53% de bens exportados, é relevante observar o comportamento desta atividade económica no período a que respeita o presente relatório de acompanhamento do mercado portuário, privilegiando a sua desagregação pelas áreas geográficas definidas pelos países que constituem a União Europeia e resto do mundo, que apresentam distintas necessidades de utilização do transporte por via marítima.

Assim, a leitura do primeiro gráfico seguinte mostra que a variação induzida pelo comércio internacional realizado no mês de setembro não é favorável ao crescimento da atividade de transporte e, por conseguinte, da atividade portuária, uma vez que evidencia um acréscimo nas transações comunitárias de +4,1%, que em larga medida se processa com utilização do transporte terrestre, enquanto o volume de bens transacionados com o resto do mundo, quase integralmente com recurso ao transporte marítimo, registam um decréscimo de -11,8%, que interrompeu o registo sucessivo de quatro variações mensais positivas, entre maio e agosto.

Contudo, este comportamento negativo observado em setembro não impede o registo positivo acumulado desde janeiro, que se traduz num acréscimo do volume de bens transacionados no contexto do comércio internacional, quer no espaço da União Europeia, que se traduz em +5,5% correspondente a +2,3 milhões de toneladas, quer com os países de fora da União Europeia, que se traduz também num acréscimo, embora mais tímido, de +2,8%, correspondente a +921 mil toneladas. No entanto, importa salientar que em qualquer destes segmentos não foi ainda recuperado o volume mais elevado de sempre, encontrando-se a -0,7% dos 44 milhões de toneladas registados em 2019 no comércio comunitário, e a -4,4% dos 34,9 milhões de toneladas transacionadas com o resto do mundo em 2017.



Fonte: INE Tratamento: AMT

Comércio Internacional nos períodos de Janeiro a Setembro | (10³ ton)

Ano	Mundo		Intra União Europeia		Extra União Europeia		Importações		Exportações	
	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY	10 ³ ton	Δ% YoY
2010	63 478.0	-	36 976.3	-	26 501.8	-	40 310.5	-	23 167.5	-
2011	63 869.3	+0.6%	36 172.6	-2.2%	27 696.6	+4.5%	40 230.1	-0.2%	23 639.2	+2.0%
2012	64 121.3	+0.4%	35 090.7	-3.0%	29 030.6	+4.8%	39 130.3	-2.7%	24 990.9	+5.7%
2013	67 790.2	+5.7%	36 792.3	+4.8%	30 997.8	+6.8%	39 438.9	+0.8%	28 351.3	+13.4%
2014	69 072.1	+1.9%	39 487.1	+7.3%	29 585.0	-4.6%	40 416.5	+2.5%	28 655.5	+1.1%
2015	73 573.5	+6.5%	40 299.3	+2.1%	33 274.1	+12.5%	44 148.7	+9.2%	29 424.8	+2.7%
2016	72 421.5	-1.6%	40 417.4	+0.3%	32 004.1	-3.8%	44 624.3	+1.1%	27 797.2	-5.5%
2017	77 620.7	+7.2%	42 754.3	+5.8%	34 866.4	+8.9%	48 052.9	+7.7%	29 567.8	+6.4%
2018	76 986.4	-0.8%	43 708.2	+2.2%	33 278.2	-4.6%	47 416.8	-1.3%	29 569.6	+0.0%
2019	76 301.8	-0.9%	44 026.3	+0.7%	32 275.5	-3.0%	47 088.1	-0.7%	29 213.7	-1.2%
2020	68 535.3	-10.2%	38 171.6	-13.3%	30 363.8	-5.9%	41 402.9	-12.1%	27 132.4	-7.1%
2021	73 862.1	+7.8%	41 442.7	+8.6%	32 419.4	+6.8%	44 423.4	+7.3%	29 438.7	+8.5%
2022	77 055.4	+4.3%	43 715.4	+5.5%	33 340.0	+2.8%	46 651.8	+5.0%	30 403.6	+3.3%

Fonte: INE Tratamento: AMT



Em termos globais foram transacionadas quase 77,1 milhões de toneladas no comércio internacional desenvolvido nos primeiros três trimestres de 2022, ultrapassando o volume homólogo de 2021 em +4,3% (+3,2 milhões de toneladas), ficando, contudo, ainda a -565 mil toneladas, ou seja, a -0,7%, do volume mais elevado, observado em 2017. Assinala-se que o comércio com a União Europeia regista acréscimos trimestrais homólogos positivos desde o início de 2021, sete trimestres, sendo que com os países de fora da União Europeia as variações homólogas trimestrais têm alternado variações positivas e negativas com frequência, tendo, neste período, sido registadas por duas vezes duas variações positivas consecutivas.

Embora com menor impacto na função transporte e na atividade portuária, salienta-se o facto de as exportações realizadas no período de janeiro a setembro de 2022 terem atingido o valor mais elevado de sempre, de 30,4 milhões de toneladas, ultrapassando em +2,8% a melhor marca anterior, registada em 2018, enquanto as importações, num total de cerca de 46,7 milhões de toneladas, +5% do que no período homólogo de 2021, mas a -2,9% do seu máximo, observado em 2017.

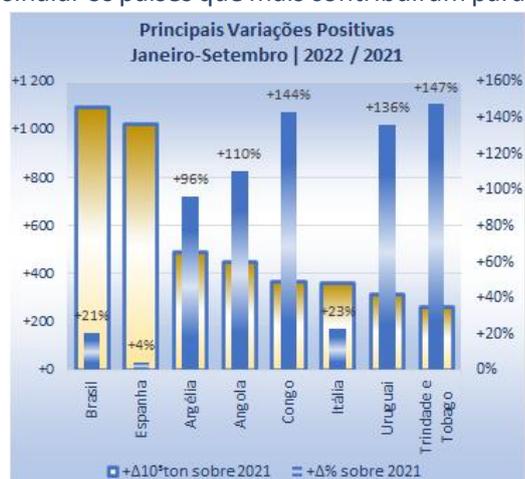
Adicionalmente, importa referir que a evolução anual nos períodos de janeiro a setembro desde 2010 tem subjacente uma taxa de crescimento positiva de +1,5% em termos globais, sendo de +1,6% no segmento intra comunitário e de +1,5% no segmento extra comunitário.

Sem reflexo direto na atividade de transporte, importa referir que o valor económico dos bens transacionados em comércio internacional no período em análise atingiu o valor mais elevado de sempre, superior em +31,8% a melhor marca anterior, registada em 2021, para um total de 139,8 mil milhões de euros, resultando, por um lado, da conjugação de um acréscimo de +25,4% apurado nos países da União Europeia e de +49% nos países de fora da União Europeia, e, por outro, de +35,9% nas importações e de +25,6% nas exportações. Estas variações refletem, naturalmente, o significativo aumento do índice de preços no consumidor, que, para a classe dos bens, no período em análise se situa num valor médio de 9,2%.

Voltando ao comércio internacional medido em tonelagem de mercadorias transacionadas, e tendo presente os países de origem e destino, importa salientar que a Espanha continua a ocupar um lugar destacadíssimo, representando 33,6% do total, ascendendo a 25,9 milhões de toneladas após um acréscimo de +4,1%, correspondente a +1,02 milhões de toneladas, resultando de uma quota de 35,8% das exportações (10,9 milhões de toneladas) e 32,2% das importações (15 milhões de toneladas), com a particularidade de a maior parte das mercadorias ser transportada por via terrestre.

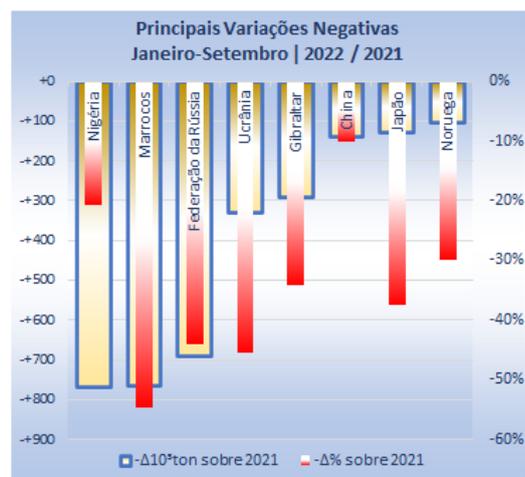
Na segunda posição, com uma quota de 8,3% surge o Brasil, após um acréscimo de +20,5% (+1,09 milhões de toneladas) para um total de 6,4 milhões de toneladas, a que se seguem sucessivamente a França com uma quota de 5,7%, os Estados Unidos da América com 5,1%, a Nigéria com 3,8%, os Países Baixos com 3,7%, a Alemanha com 3,5%, o Reino Unido (não incluindo a Irlanda do Norte) com 3,4% e a Itália com 2,5%.

Independentemente das quotas que representam, é relevante assinalar os países que mais contribuíram para o crescimento do comércio internacional, a que não é obviamente alheia a crise geopolítica causada pela guerra russo-ucraniana, destacando-se o Brasil e a Espanha, já referidos, e que representam 16,6% e 15,6% do total das variações positivas, a Argélia, com +490,7 mt (+96%), Angola, com +450,2 mt (+110%), República Democrática do Congo, com +369,7 mt (+143,5%), a Itália, com +359,9 mt (+22,8%), o Uruguai, com +315 mt (+136,3%), a Trindade e Tobago, com +263,5 mt (+147,4%), a República da Coreia, com +190,8 mt (+112%), os Países Baixos, com +181,1 mt (+6,9%) e a França, com +162,4 mt (+3,8%). Realça-se que no seu conjunto, estes países são responsáveis por 66,5% do total das variações positivas verificadas no comércio internacional realizado no período de janeiro a setembro de 2022.





Importa, igualmente, referir que dos países que neste período registaram quebras absolutas em termos totais do comércio internacional, se destacam com valores mais expressivos a Nigéria, com -767,7 mil toneladas (-20,8%), que representa 18,4% do total das variações negativas, Marrocos, com -763,7 mt (-54,6%), a Federação da Rússia, com -690,8 mt (-44,1%) que representam 16,6% do total das quebras verificadas, a Ucrânia, com -330,6 mt (-45,4%), Gibraltar, com -291,5 mt (-34,2%), a China, com -139 mt (-10,2%) e o Japão, com -128,8 mt (-37,4%). No seu conjunto, estes oito países são responsáveis por 77,1% do total das diminuições verificadas na tonelage de bens transacionados por Portugal no contexto do comércio internacional.



O impacto destas variações na atividade portuária é muito significativa, atendendo a que, quer por efeito localização dos países, quer pela tipologia dos principais bens transacionados, o transporte marítimo é invocado com forte intensidade.

Ainda no âmbito da contextualização do comportamento da atividade de transportes e movimentação portuária de carga, assume também um papel relevante o nível do desempenho da indústria, que pode ser avaliado pela observação do comportamento dos índices de produção industrial (IPI), segundo os agrupamentos tratados pelo INE, a saber, produção de bens de investimento, intermédios e de consumo, e ainda a produção de energia.

No período de janeiro a setembro de 2022 constata-se um recuo de -0,1 pontos percentuais (pp) relativamente ao mesmo período de 2021, sendo, contudo, este comportamento negativo influenciado pelo agrupamento da 'energia', que diminui -11,2 pp, anulando o registo positivos nos restantes agrupamentos, com destaque para os 'bens de consumo' que cresce +3,5 pp. O dos 'bens intermédios' e dos 'bens de investimento' apresentam um crescimento mais tímido, de +1,4 pp e +1 pp, respetivamente.

Evolução anual dos IPI (Base 2015), média nos períodos Janeiro-Setembro

Agrupamento industrial	2018	2019	2020	2021	2022	Δpp '22-'19	Δpp '22-'21	Sparlines	Δ% média anual
Bens de investimento	109.4	111.8	94.5	97.0	98.0	-13.8	+1.0		-3.6%
Bens intermédios	101.4	100.8	91.8	100.3	101.7	+0.9	+1.4		+0.0%
Bens de consumo	105.4	104.2	93.3	98.8	102.3	-1.9	+3.5		-1.1%
Energia	118.9	101.4	103.0	103.3	92.2	-9.3	-11.2		-4.9%
Total	107.0	103.7	94.6	99.8	99.7	-4.0	-0.1		-1.8%

Fonte: INE Tratamento: AMT

A evolução da média dos IPI registados nos períodos de janeiro a setembro desde 2018, revela uma tendência subjacente traduzida por uma redução média de -1,8% ao ano em termos globais, que, no entanto, reflete trajetória negativas em todos os a grupamentos, com exceção do de 'bens intermédios' que, não obstante a quebra em 2020, recuperou e exibe um crescimento nulo. A tendência negativa mais intensa é apresentada pela 'energia', com uma taxa média anual de crescimento de -4,9%, sem notório efeito do abrandamento da atividade económica no contexto da crise pandémica. A dos 'bens de investimento' e dos 'bens de consumo' é respetivamente de -3,6% a de -1,1% em média anual.

Comparativamente aos IPI de 2019 verifica-se que o único agrupamento a apresenta um valor superior é o dos 'bens intermédios', que o excede em +0,9 pp, sendo que os 'bens de investimento' ainda se encontram a -13,8 pp e os 'bens de consumo' a -1,9 pp.

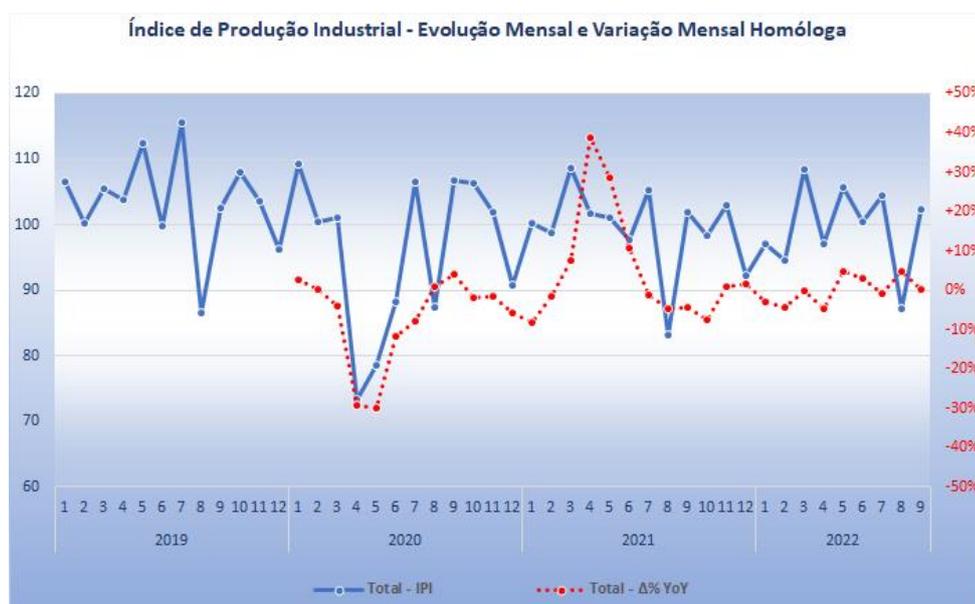


Apreciando a formação mensal dos índices médios apurados para o período de janeiro a setembro de 2022, constata-se variações homólogas positivas na maioria dos meses no que respeita à produção de bens, sendo maioritariamente negativas na produção de energia, com um único registo positivo em agosto. No registo mensal das variações do índice dos 'bens de investimento' ressalta a inflexão registada do primeiro para o segundo quadrimestre, sendo que se denota uma maior estabilidade no registo mensal dos índice dos 'bens de consumo'.

Grupos	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set
Bens de investimento	-6.9	-4.7	-6.3	-10.9	+6.3	+12.3	+1.9	+10.7	+6.7
Bens intermédios	+3.0	+4.3	+2.4	-4.0	+5.4	+3.9	-3.1	+1.9	-1.5
Bens de consumo	+1.5	+7.3	+2.3	-2.9	+8.0	+4.4	+3.9	+4.9	+2.4
Energia	-20.5	-42.9	-5.3	-4.6	-4.5	-9.9	-7.5	+0.1	-5.3
Total	-3.1	-4.2	-0.3	-4.7	+4.7	+2.9	-0.8	+3.9	+0.4

No gráfico seguinte mostra-se a evolução mensal do índice de produção industrial total e suas variações percentuais homólogas, desde janeiro de 2019, evidenciando uma significativa irregularidade, muito influenciada, naturalmente, pela forte quebra registada em abril e maio de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, da qual, como se viu, ainda não se recuperou integralmente.

Importa sublinhar que o mês de agosto apresenta tradicionalmente uma quebra dos índices de produção industrial, a que não é seguramente alheio o facto de se tratar de um mês com forte incidência de férias.



Em suma, o comércio internacional apresenta um comportamento no período de janeiro a setembro de 2022 que indicia a existência de condições favoráveis para que se verifique um crescimento da atividade de transporte e da atividade portuária, sendo que o mesmo não pode concluir-se do comportamento dos índices de produção industrial que sustentam uma imagem de relativa estagnação comparativamente a 2021.



ENQUADRAMENTO IBÉRICO E EUROPEU DA ATIVIDADE PORTUÁRIA



Para uma mais realista apreciação do desempenho dos portos comerciais do Continente, é importante a sua contextualização com os seus congéneres espanhóis, com os quais se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas e, particularmente, em operações de *transshipment* de contentores nas rotas extremo oriente – Europa – EUA.

Com este objetivo apresenta-se neste ponto um breve *benchmarking* entre o desempenho dos portos nacionais e dos portos de Espanha, por tipologia de acondicionamento da carga e contentores, e ainda com os principais portos europeus agregados pelos respetivos países.

Por facilidade, os portos nacionais do Continente serão referidos simplesmente por portos nacionais.

Portos de Espanha

Movimentação de Carga

A informação mensal disponibilizada no portal *Puertos del Estado* sustenta a evolução anual por tipologia de carga que se resume no quadro seguinte relativamente aos períodos de janeiro a setembro, comparativamente à correspondente nos portos nacionais, que também se apresenta. Da respetiva leitura ressalta em primeiro lugar a diferença do volume de carga movimentada, que no período referido relativo a 2022 ascende a 413,8 milhões de toneladas nos portos espanhóis, contra 65,5 milhões de toneladas nos portos nacionais, o que traduz um rácio ES/PT de 6,3 vezes, o que compara com rácios relativos à população e ao PIB de 4,6 e 5,9, respetivamente.

Observando a evolução do movimento de carga nos períodos homólogos desde 2017, verifica-se que os portos espanhóis registam globalmente variações positivas em todos os anos, com exceção de 2020, ano em que por efeito da crise pandémica registou uma diminuição de -10,5%, parcialmente recuperada nos anos seguintes em +5,7% e +4,5%, deixando o movimento de 2022 a -1,1% da melhor marca registada em 2019, tendo subjacente uma evolução que se traduz numa taxa média anual de crescimento (*tmac*) praticamente nula (-0,02%), que indicia uma relativa normalização da atividade.

Importa sublinhar que o comportamento observado nas diversas tipologias de carga apresenta significativas diferenças, sendo de assinalar que a Carga Geral Convencional, que embora com uma quota de ‘apenas’ 15,3%, regista em 2022 o seu valor mais elevado, superior em +7% à segunda melhor marca, registada em 2019, e regista a evolução a uma média de +2,1% ao ano. As cargas a granel são as que apresentam indicadores mais negativos, por comparação aos seus valores máximos (os Líquidos -7,4% abaixo do volume de 2018 e os Sólidos -4,3% abaixo de 2019) e medidos pela trajetória de evolução, com *tmac* respetivas de -3,1% e de -0,6%, para quotas de 16,8% e de 32,9%. Assinala-se que a CG Contentorizada apresenta o seu valor mais elevado em 2021, e uma evolução média a +1,2% ao ano, suportada por uma quota de 34,9%.

A leitura dos valores relativos aos portos nacionais, mostra que a tonelagem movimentada apresenta o seu valor mais elevado em 2017, com um total de 73,4 milhões de toneladas, diminuindo sucessivamente até 2020, acumulando perdas de -17,3%, parcialmente recuperadas em 2021 e 2022, mantendo-se a -10,8% do valor de partida, e refletindo uma trajetória de evolução negativa de -2,6% ao ano.

Este desempenho global reflete um comportamento igualmente negativo a nível das diversas tipologias de carga, verificando-se que em 2022 não é atingido o máximo anterior em nenhuma, sendo de referir que na CG Contentorizada e Convencional os valores máximos se registarem em 2021, encontrando-se o valor de 2022 respetivamente a -3,8% e a -0,4%. Os máximos absolutos nos períodos homólogos nas classes de granéis verificam-se em 2017 nos Sólidos e em 2016 nos Líquidos.

A variação negativa mais expressiva verificada no período em análise por comparação ao valor máximo é identificada nos Granéis Sólidos e atinge -30,3%, que determina que a sua evolução se processe a uma média de -9,4% ao ano, importando, desde já, salientar o facto de tal resultar maioritariamente do encerramento



das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, para cujo funcionamento se procedia à importação de carvão mineral desembarcado em Sines. Sublinha-se que em Espanha tal situação não se verificou, o que explica (pelo menos em parte) a assimetria de comportamentos quer nesta tipologia de carga, quer em termos globais, dada a expressão do volume de carga que lhe está subjacente.

Evolução anual de carga movimentada nos períodos Janeiro-Setembro

	CG Contentorizada		CG Convencional		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
	ton (10 ³)	Δ% YoY								

Portos de Espanha

2017	134 937.9	-	53 489.9	-	74 766.3	-	133 458.3	-	396 652.5	-
2018	143 219.0	+6.1%	57 399.5	+7.3%	75 077.5	+0.4%	134 976.5	+1.1%	410 672.5	+3.5%
2019	148 269.4	+3.5%	59 319.8	+3.3%	68 510.2	-8.7%	142 353.8	+5.5%	418 453.2	+1.9%
2020	141 177.9	-4.8%	50 101.3	-15.5%	56 061.3	-18.2%	127 223.2	-10.6%	374 563.7	-10.5%
2021	149 321.9	+5.8%	57 256.6	+14.3%	63 102.2	+12.6%	126 294.0	-0.7%	395 974.8	+5.7%
2022	144 529.7	-3.2%	63 497.5	+10.9%	69 512.8	+10.2%	136 254.3	+7.9%	413 794.3	+4.5%
Quota	34.9%	-	15.3%	-	16.8%	-	32.9%	-	100.0%	-
Δ% 2022/Máx	2021	-3.2%	2022	-	2018	-7.4%	2019	-4.3%	2019	-1.1%
Δ% 2022/2019	-	-2.5%	-	+7.0%	-	+1.5%	-	-4.3%	-	-1.1%
Δ% média (tmac)	+1.2%	-	+2.1%	-	-3.1%	-	-0.6%	-	-0.0%	-

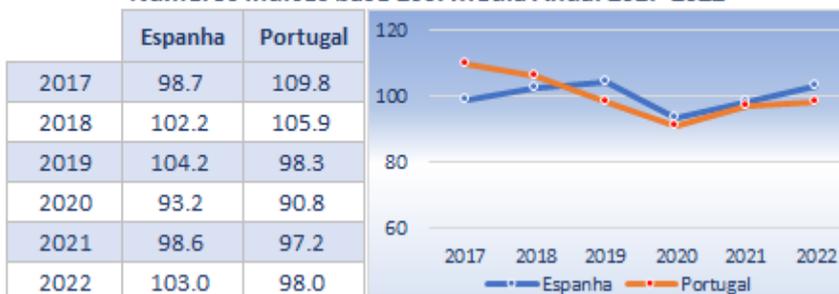
Portos de Portugal Continental

	CG Contentorizada		CG Convencional (Fracionada + Ro-Ro)		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total ton (10 ³)	Total Δ% YoY
	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY	ton (10 ³)	Δ% YoY		
2017	26 270.7	-	5 439.5	-	15 426.9	-	26 308.8	-	73 445.8	-
2018	26 249.1	-0.1%	5 251.9	-3.4%	14 664.1	-4.9%	24 651.1	-6.3%	70 816.2	-3.6%
2019	23 005.1	-12.4%	5 398.1	+2.8%	13 047.1	-11.0%	24 274.5	-1.5%	65 724.8	-7.2%
2020	23 394.4	+1.7%	4 949.7	-8.3%	10 218.6	-21.7%	22 147.6	-8.8%	60 710.4	-7.6%
2021	26 283.9	+12.4%	5 944.7	+20.1%	9 585.6	-6.2%	23 212.9	+4.8%	65 027.1	+7.1%
2022	25 294.4	-3.8%	5 920.4	-0.4%	10 746.7	+12.1%	23 581.3	+1.6%	65 542.8	+0.8%
Quota	38.6%	-	9.0%	-	16.4%	-	36.0%	-	100.0%	-
Δ% 2022/Máx	2021	-3.8%	2021	-0.4%	2017	-30.3%	2017	-10.4%	2017	-10.8%
Δ% 2022/2019	-	+10.0%	-	+9.7%	-	-17.6%	-	-2.9%	-	-0.3%
Δ% média (tmac)	-0.5%	-	+2.1%	-	-9.4%	-	-2.4%	-	-2.6%	-

(*) Exclui bancas e mantimentos, tráfego interior e pescado

A observação do quadro e gráfico que traduzem a evolução da tonelagem de carga movimentada nos períodos de janeiro a setembro desde 2017 pelos portos dos dois países, em números índices com base 100 na média anual apurada no período 2017-2022, vem mostrar de forma mais clara o que foi atrás referido, isto é, que os portos espanhóis descreveram até 2019 uma trajetória crescente, que a crise pandémica interrompeu, enquanto os portos nacionais evoluíram de forma decrescente desde 2017, que ainda mantém a melhor marca homóloga de sempre, até 2020. Verifica-se, contudo, que a quebra registada em 2020 foi mais intensa na Espanha do que em Portugal em 3,4 pontos percentuais (-10,9 pp contra -7,5 pp). A evolução de 2020 para 2021 foi ligeiramente mais expressiva em Portugal (+6,5 pp contra +5,3 pp de Espanha), tendo abrandado de 2021

Evolução da Carga Movimentada (Jan-Setembro) Números índices base 100: Média Anual 2017-2022





para 2022, com a Espanha a crescer +4,4 pp e Portugal apenas +0,8 pp, ficando a Espanha +3 pp acima da média dos cinco anos, e Portugal -2 pp abaixo.

O quadro seguinte mostra a evolução mensal da tonelage movimentada em 2022, sua variação face ao mês homólogo de 2021 e ainda a respetiva variação em cadeia (relativamente ao mês anterior), revelando assimetrias entre os desempenhos dos portos de Espanha e de Portugal, sendo que os portos espanhóis refletem maior regularidade, exibindo um desvio médio dos valores mensais de 4,6% enquanto o dos nacionais é de 6,3%. Contudo, a tendência de evolução que lhes está subjacente é mais favorável nos portos nacionais que se reflete numa *tmac* de +0,9% que compara com +0,2% nos portos espanhóis.

Movimento de carga e variações mensais em 2022

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Total	Sparkline
Espanha	Carga (10 ³ t)	45 586.3	42 726.3	44 772.4	47 237.5	50 111.5	46 995.9	46 903.6	46 087.6	43 373.2	413 794.3	
	Δ% homóloga	+9.5%	+7.5%	-1.4%	+6.3%	+12.7%	+6.9%	+4.7%	-3.2%	-1.4%	+59.4%	
	Δ% em cadeia	-	-6.3%	+4.8%	+5.5%	+6.1%	-6.2%	-0.2%	-1.7%	-5.9%	-	
Portugal	Carga (10 ³ t)	7 191.7	6 425.7	7 461.5	6 865.2	7 581.7	7 682.7	8 050.2	7 360.4	6 923.7	65 542.8	
	Δ% homóloga	-3.7%	+1.4%	-2.1%	-4.0%	-0.2%	+2.2%	+13.3%	+1.2%	-0.4%	+0.8%	
	Δ% em cadeia	-	-10.7%	+16.1%	-8.0%	+10.4%	+1.3%	+4.8%	-8.6%	-5.9%	-	

Importa sublinhar que este comportamento da atividade portuária não reflete fielmente o pulsar da economia ibérica, pois uma quota-parte significativa decorre de operações de *transhipment* da Carga Contentorizada, com um peso significativo quer em Portugal, quer na Espanha, como decorre do apresentado no título seguinte.

Tráfego de Contentores

A evolução anual do tráfego de contentores registado nos períodos de janeiro a setembro desde 2017 em Portugal e Espanha, espelhada no quadro seguinte, revela tendências globalmente positivas em ambos os países, influenciada pelo facto de ambos registarem os respetivos valores máximos em 2021, tendo para 2022 os portos espanhóis recuado -0,7% para 13,2 milhões TEU, que representam 5,8 vezes os nacionais que recuam -2,3% para 2,29 milhões de TEU. As tendências globalmente positivas refletem uma taxa média anual de crescimento (*tmac*) de +1,6% para os portos espanhóis e de +0,3% para os nacionais.

Considerando os segmentos de tráfego de *transhipment* e com o *hinterland* (maioritariamente tráfego de *import/export*), constata-se que a diferença da dimensão dos dois mercados surge mais expressiva no *transhipment* onde o volume de TEU no mercado espanhol é de 7,3 vezes o do nacional, reduzindo para 4,7 vezes no *hinterland*.

Apurando a trajetória de evolução em cada segmento, obtêm-se valores positivos para a taxa média anual de crescimento para Espanha, de +2,1% para o *hinterland* e de +1,3% para o *transhipment*, sendo que nos portos de Portugal a *tmac* apurada para o tráfego com o *hinterland* é superior, fixando-se em +2,8%, sendo negativa a apurada para o tráfego de *transhipment*, que se cifra em -2,8%.

O apuramento destes indicadores de evolução reflete naturalmente o comportamento de cada segmento, sendo de salientar fortes assimetrias observadas no tráfego de *transhipment* dos dois mercados, com os

	Espanha							Portugal						
	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY	% transhipment	TEU (10 ³)		Δ% YoY		Total TEU (10 ³)	Total Δ% YoY	% transhipment
	Transhipment	Hinterland	Transhipment	Hinterland				Transhipment	Hinterland	Transhipment	Hinterland			
2017	6 272.7	5 531.9	-	-	11 804.6	-	53.1%	1 103.6	1 188.1	-	-	2 291.6	-	48.2%
2018	6 915.9	5 896.7	+10.3%	+6.6%	12 812.7	+8.5%	54.0%	1 079.1	1 174.2	-2.2%	-1.2%	2 253.3	-1.7%	47.9%
2019	7 145.5	6 099.0	+3.3%	+3.4%	13 244.6	+3.4%	54.0%	788.8	1 291.7	-26.9%	+10.0%	2 080.5	-7.7%	37.9%
2020	6 790.5	5 444.6	-5.0%	-10.7%	12 235.1	-7.6%	55.5%	844.0	1 208.4	+7.0%	-6.5%	2 052.3	-1.4%	41.1%
2021	7 119.9	6 158.7	+4.9%	+13.1%	13 278.6	+8.5%	53.6%	1 022.7	1 322.5	+21.2%	+9.4%	2 345.3	+14.3%	43.6%
2022	6 826.6	6 356.5	-4.1%	+3.2%	13 183.0	-0.7%	51.8%	932.5	1 359.8	-8.8%	+2.8%	2 292.3	-2.3%	40.7%
Δ% / Máx	2019	2022	-	-	2021	-	-	2017	2022	-	-	2021	-	-
	-4.5%	-	-	-	-0.7%	-	-	-15.5%	-	-	-	-2.3%	-	-
tmac	+1.3%	+2.1%	-	-	+1.6%	-	-0.3%	-2.8%	+2.8%	-	-	+0.3%	-	-3.1%



portos nacionais a apresentarem o seu valor máximo em 2017 que reduziu -28,5% até 2019, tendo em 2020 e 2021 recuperado +29,7%, e recuando novamente -8,8% para 2022, ficando assim a -15,5% do máximo. Neste segmento, o mercado espanhol registou um crescimento até 2019, interrompido pela pandemia que levou a uma quebra de -5%, tendo recuperado +4,9% em 2021 e recuado novamente em 2022, agora -4,1%, ficando a -4,5% do valor máximo.

O segmento do *hinterland* apresenta em ambos os mercados o seu valor mais elevado em 2022, sendo que para aí chegar, a Espanha observa apenas uma quebra em 2020, de -10,7%, enquanto Portugal regista uma quebra de -6,5% em 2020, tendo já recuado -1,2% em 2018.

Importa ainda assinalar o facto de que a quota do tráfego com o *hinterland*, que reflete mais realisticamente o pulsar da economia, ser mais expressiva em Portugal, onde atinge em 2022 o valor de 59,3%, enquanto em Espanha se cifra em 48,2%, significando que os portos espanhóis se encontram mais expostos à volatilidade do tráfego de *transshipment*.

Para uma melhor visualização comparativa, apresenta-se a evolução em números índices com base 100 na média anual apurada entre 2017 e 2022. A leitura do quadro mostra que para o tráfego total a Espanha e Portugal chegam ao mesmo índice em 2022, ambos de 103,3 pontos, sendo que é visível que o percurso até aqui traduz um maior crescimento na Espanha do que em Portugal.

Tráfego de Contentores nos períodos Janeiro-Setembro (10³ TEU)
Números índices ase 100: Média anual 2017-2022

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	Sparklines
Total TEU	Espanha	92.5	100.4	103.8	95.9	104.1	103.3	
	Portugal	103.3	101.5	93.7	92.5	105.7	103.3	
Transshipment	Espanha	91.6	101.0	104.4	99.2	104.0	99.7	
	Portugal	114.7	112.2	82.0	87.7	106.3	97.0	
Hinterland	Espanha	93.5	99.7	103.1	92.1	104.1	107.5	
	Portugal	94.5	93.4	102.7	96.1	105.2	108.1	

No segmento de *transshipment* é notório que ambos os mercados não atingem em 2022 o valor médio do período 2017-2022, encontrando-se a Espanha a -0,3 pontos e Portugal a 3 pontos, sendo clara a diferença nas evolução que ambos exibem, cujas *tmac* já foram referidas.

No segmento de *hinterland* os portos nacionais exibem um desempenho mais positivo, ficando em 2022 mais do que +8,1 pontos contra os quase +7,5 pontos dos portos espanhóis.

A evolução mensal do total de TEU em 2022 é exibida no quadro seguinte, bem como a sua variação face ao mês homólogo de 2021 e a respetiva variação em cadeia, sobre o mês anterior, constatando-se a existência de variações homólogas negativas na maiorias dos meses, quer nos portos espanhóis, quer nos nacionais, sendo em média menos expressivas no mercado espanhol.

Importa contudo assinalar que os portos de ambos os países apresentam evoluções no volume de TEU que têm subjacente tendências positivas, situando-se na casa de +0,6% nos espanhóis e de +1,2% nos nacionais, sendo, no entanto, que a trajetória dos primeiros evidencia maior regularidade, traduzida por desvios médios com valores respetivos de 5,2% e de 7%.

Movimento de contentores e variações mensais em 2022

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Total	Sparkline
Espanha	TEU (10 ³ t)	1 459.3	1 347.2	1 386.0	1 473.8	1 602.5	1 471.9	1 519.0	1 529.2	1 394.2	13 183.0	
	Δ% homóloga	-2.3%	-1.4%	-6.3%	-2.2%	+11.4%	-0.1%	-0.2%	+0.9%	-6.0%	-0.7%	
	Δ% em cadeia	-	-7.7%	+2.9%	+6.3%	+8.7%	-8.2%	+3.2%	+0.7%	-8.8%	-	
Portugal	TEU (10 ³ t)	251.1	210.9	265.1	256.6	265.5	249.2	275.3	269.3	249.4	2 292.3	
	Δ% homóloga	-3.9%	-2.8%	+0.5%	+1.3%	-1.7%	-7.6%	+0.8%	-0.7%	-6.1%	-2.3%	
	Δ% em cadeia	-	-16.0%	+25.7%	-3.2%	+3.5%	-6.1%	+10.5%	-2.2%	-7.4%	-	



Contexto europeu

Naturalmente, o volume de carga movimentada nos portos europeus apresenta fortes assimetrias, variando de poucos milhões de toneladas anuais nos países de menor dimensão da atividade portuária, até a quase 600 milhões de toneladas nos portos dos Países Baixos, passando por Portugal que em 2021 movimentou cerca de 80 milhões de toneladas.

Contudo, o que releva neste ponto é a avaliação do comportamento da atividade portuária de movimentação de carga de forma agregada a nível de país, tendo por base os dados disponibilizados pelo Eurostat, que, neste momento, se reportam ao primeiro trimestre de 2022, e que se resumem no quadro seguinte, relativamente ao qual se realça o facto de não incluir o Reino Unido pelo facto de apenas estarem disponíveis dados até 2020, acrescentando referir que no primeiro trimestre deste ano, a carga movimentada nos seus portos representava cerca de 13% do total da União Europeia, ocupando a terceira posição do ranking.

No quadro em referência apresenta-se, pois, a evolução da tonelage de carga movimentada nos portos dos países da Europa, agrupados tendo por base a respetiva integração na União Europeia, nos primeiros trimestres desde 2018, e respetivas variações anuais por comparação ao ano anterior, a partir de 2021. Recordar-se que a crise pandémica teve início mais intenso em março de 2020, pelo que a variação entre o primeiro trimestre de 2019 para 2020 não reflete os seus efeitos.

A leitura do quadro mostra que Portugal ocupa a 14ª posição do ranking global, a nível da Europa, com uma quota de 2,1% após crescer +1,9% face ao primeiro trimestre de 2021, idêntico ao total da Europa e +0,7 pontos percentuais acima da média da União Europeia. O volume movimentado neste período encontra-se

EVOLUÇÃO ANUAL DA CARGA MOVIMENTADA POR PAÍS DA EUROPA
PERÍODO: PRIMEIROS TRIMESTRES

	2018	2019	2020	2021	2022	Quota 2022	Δ% 20/19	Δ% 21/20	Δ% 22/21	Δ% média anual	Ranking 2022
Unidade: 10 ⁶ ton											
União Europeia											
Alemanha	73.5	74.2	70.7	71.2	70.8	7.0%	-4.8%	+0.8%	-0.5%	-1.2%	6
Bélgica	67.0	65.7	71.7	70.9	73.0	7.2%	+9.1%	-1.2%	+3.0%	+2.5%	5
Bulgária	5.6	7.2	7.2	5.8	7.3	0.7%	+0.1%	-18.5%	+25.5%	+3.2%	20
Chipre	1.4	2.0	1.8	1.6	1.9	0.2%	-9.7%	-8.5%	+17.3%	+3.7%	23
Croácia	4.1	4.3	3.9	4.6	4.7	0.5%	-9.5%	+19.3%	+2.4%	+3.6%	22
Dinamarca	21.6	21.1	20.7	21.1	22.2	2.2%	-1.8%	+2.1%	+5.0%	+0.6%	13
Eslovénia	6.0	5.8	5.2	4.9	5.5	0.5%	-10.9%	-5.8%	+13.2%	-3.3%	21
Espanha	120.2	123.2	117.5	113.8	119.6	11.8%	-4.6%	-3.2%	+5.1%	-0.9%	3
Estónia	7.8	8.0	7.9	9.1	8.7	0.9%	-0.4%	+14.3%	-4.2%	+3.6%	19
Finlândia	26.9	28.6	28.4	24.6	24.4	2.4%	-0.6%	-13.3%	-0.7%	-3.3%	12
França	75.8	75.8	70.6	65.6	66.1	6.5%	-6.9%	-7.0%	+0.8%	-4.1%	7
Grécia	41.3	42.3	42.6	38.2	35.0	3.5%	+0.6%	-10.3%	-8.4%	-4.1%	10
Irlanda	12.9	13.3	12.5	12.2	12.7	1.2%	-5.4%	-2.8%	+3.8%	-1.2%	16
Itália	108.9	118.5	111.7	113.0	111.7	11.0%	-5.7%	+1.1%	-1.1%	+0.01%	4
Letónia	14.0	15.9	11.1	10.2	11.2	1.1%	-30.4%	-7.9%	+9.9%	-8.7%	17
Lituânia	12.6	13.3	12.2	11.9	11.2	1.1%	-8.2%	-2.7%	-6.1%	-3.4%	18
Malta	2.6	0.9	1.1	0.7	1.1	0.1%	+12.8%	-35.8%	+58.5%	-24.4%	24
Países Baixos	154.7	159.2	145.2	145.4	142.3	14.1%	-8.8%	+0.2%	-2.2%	-2.6%	1
Polónia	22.4	23.2	22.1	24.5	25.4	2.5%	-5.0%	+11.1%	+3.7%	+3.1%	11
Portugal	21.4	22.1	21.5	20.7	21.1	2.1%	-2.7%	-3.6%	+1.9%	-1.0%	14
Roménia	10.9	11.5	11.9	11.6	13.8	1.4%	+3.5%	-2.1%	+18.9%	+5.2%	15
Suécia	43.8	43.2	43.4	42.3	43.7	4.3%	+0.4%	-2.5%	+3.2%	-0.3%	9
Soma	855.4	879.1	840.5	823.8	833.3	82.3%	-4.4%	-2.0%	+1.2%	-1.2%	-
Fora da União Europeia											-
Noruega	42.1	44.1	50.2	47.8	45.4	4.5%	+13.7%	-4.8%	-5.0%	+2.2%	8
Turquia	115.0	113.3	126.5	122.5	133.8	13.2%	+11.6%	-3.2%	+9.2%	+3.9%	2
Soma	157.1	157.4	176.6	170.2	179.1	17.7%	+12.2%	-3.6%	+5.2%	+3.4%	-
Total Geral	1 012.5	1 036.5	1 017.1	994.1	1 012.5	100.0%	-1.9%	-2.3%	+1.9%	-0.4%	-

Fonte: EUROSTAT Tratamento: AMT

Obs.: O Reino Unido não está considerado dado a Eurostat apenas apresentar valores até ao 1º semestre de 2020



a -4,4% do homólogo de 2019, por efeito das quebras sucessivas verificadas em 2020 e 2021 que o acréscimo de 2022 não recuperou. Ainda assim, comparativamente a 2019 o volume de carga movimentado pelos portos nacionais não decresceu tanto como a média da União Europeia, que registou um decréscimo de -5,2 pp, mas decresceu mais do que a média europeia, que apenas recuou -2,3 pp, por efeito do desempenho da Noruega e a Turquia, que cresceram respetivamente +2,85 e +18,1%.

Dos países que no primeiro trimestre de 2022 apresentam um movimento superior à média homóloga de 2019 e 2020 e cuja quota é superior à de Portugal, assinalam-se a Bélgica (que representa 7,2% do movimento total e o seu volume excede +6,2% a média do primeiro trimestre de 2019 e 2020), a Dinamarca (quota de 2,2% e crescimento idêntico à Bélgica, de +6,2%), a Polónia (quota de 2,5% e crescimento de +12,2%), a Suécia (quota de 4,3% e crescimento de +0,9%) e a Turquia (quota de 13,2% e crescimento de +11,6%). Neste benchmarking Portugal encontra-se à frente da Finlândia, que com uma quota de 2,4% movimentou -14,2% do que a média 2019-2020, da França (6,5% e -9,7%), da Grécia (3,4% e -17,6%), dos Países Baixos (14% e -6,5%) e da Noruega (4,5% e -3,8%).

Avaliando o comportamento dos diversos países através da tendência de evolução entre 2018 e 2022 ($\Delta\%$ média anual, que traduz a taxa média anual de crescimento (*tmac*)), verifica-se que Portugal apresenta um crescimento negativo de -1% ao ano, estando melhor do que a Alemanha, cuja taxa média anual é de -1,2%, Finlândia (-3,3%), França e Grécia (-4,1%) e Países Baixos (-2,6%), mas sendo ultrapassado pela Espanha, que evolui negativamente mas a -0,9%, pela Itália, cuja evolução é de +0,01%, pela Dinamarca, que cresce a +0,6%, pela Bélgica (+2,5%) e Polónia (+3,1%).





Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período em análise, relativamente a:

- 1) movimento de Carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- 2) movimento geral de Contentores, utilizados nas operações Lift-On/Lift-Off e Roll-On/Roll-Off, cheios ou vazios, em termos globais e em cada um dos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland*; e
- 3) movimento de Navios que escalam os portos comerciais, nas diversas tipologias, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto, cujo movimento relativo a mês de setembro de 2022, se resume no seguinte:

TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (10 ³ t)				TOTAL DE CONTENTORES MOVIMENTADOS (TEU)				MOVIMENTO DE NAVIOS (NÚMERO DE ESCALAS)			
	Total	Δ% s/ 2021	Variação Homóloga entre 2018 a 2021		Total	Δ% s/ 2021	Variação Homóloga entre 2018 a 2021		Total	Δ% s/ 2021	Variação Homóloga entre 2018 a 2021
Mensal:	6 923.7	-0.4%	+0.9% -11.1% +1.9% -1.1%	Mensal:	249.4	-6.1%	+10.2% -17.2% +8.9% +1.5%	Mensal:	864.0	+6.3%	-11.0% +7.3% -16.4% +7.8%
Acumulado:	65 542.8	+0.8%	-3.8% -7.2% -7.6% +7.1%	Acumulado:	2 292.3	-2.3%	-1.7% -7.7% -1.4% +1.3%	Acumulado:	7 459.0	+4.3%	-2.6% -0.7% -12.2% +1.7%

4.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de setembro de 2022 cifrou-se em 6,92 milhões de toneladas, o que representa uma diminuição de -5,9% face ao anterior mês de agosto, que havia já diminuído -8,6% face a julho, e um ligeiríssimo recuo de -0,4% face ao homólogo de 2021, que, contudo, vem interromper uma sequência de três variações mensais homólogas consecutivas, observadas entre junho e agosto.

Esta evolução mensal vem confirmar a elevada variabilidade que se regista na atividade de movimentação portuária de carga, quer numa perspetiva de evolução em cadeia, quer por comparação de meses homólogos.



Em valores acumulados, apura-se para o período de janeiro a setembro de 2022 um total de 65,5 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo relativamente ao período homólogo de 2021 de +515,6 mil toneladas (mt), que corresponde a +0,8%, refletindo ligeira recuperação que, no entanto, se encontra a -7,9 milhões de toneladas ou a -10,8% do valor máximo registado nos períodos homólogos, que se verificou em 2017 com um volume de cerca de 73,5 milhões de toneladas.



Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário do Continente são a Carga Contentorizada, os Produtos Petrolíferos e o Petróleo Bruto, que representam no seu conjunto 81,1% da tonelage total de carga movimentada, com quotas parciais respetivas de 38,6%, 21,6%, 11,9% e 9,1%, sendo que no período em análise são responsáveis por um aumento de +435,1 mt face ao período homólogo de 2021, para um total de 53,2 milhões de toneladas, o que significa um acréscimo de +0,8%, precisamente o mesmo acréscimo percentual apurado para a totalidade das cargas, acima referido.

Assim, com naturalidade se constata que estas quatro principais tipologias de carga contêm significativas variações homólogas que explicam o comportamento do sistema portuário, sendo mesmo as variações positivas mais expressivas apuradas nos Outros Granéis Sólidos e nos Produtos Petrolíferos, com montantes respetivos de +948,1 mt (+19%) e +537,2 mt (+4%), seguidas na terceira posição pelos Produtos Agrícolas, com +219,3 mt (+6,1%). Do lado das variações negativas do grupo das mais significativas estão a Carga Contentorizada e o Petróleo Bruto, com diminuições respetivos de -989,5 mt (-3,8%) e de -60,7 mt (-0,8%), sendo que este último é ainda ultrapassado pelos Outros Granéis Líquidos, que quebram -108,2 mt (-6,2%) e pelos Minérios com -78,6 mt (-9,1%).

Importa ainda assinalar a melhor de sempre nos períodos homólogos obtida pelos Produtos Petrolíferos, com um total superior a 14,1 milhões de toneladas, excedendo em +1,2% a melhor marca anterior, observada em 2019, e pela carga Ro-Ro, com um total de quase 1,5 milhões de toneladas, ultrapassando a anterior homóloga registada em 2021.

Considerando a evolução da tonelage movimentada anualmente nos períodos de janeiro a setembro desde 2018, constata-se que se processa segundo uma tendência negativa, que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento (*tmac*, no quadro com o título 'Δ% média anual') de -1,7%, para a qual contribui com maior intensidade o Carvão, para o qual este indicador não apresenta valor, mas onde a CAGR para o mesmo período ascende a -51%, seguida do Petróleo Bruto com -6%, dos Outros Granéis Sólidos com -2,5%, e ainda, com menor impacto dada a menor dimensão do seu mercado, dos Outros Granéis Líquidos e os Produtos Agrícolas, que evoluem respetivamente com *tmac* de -1,3% e de -1,5%.

A evolução das restantes tipologias de carga tem subjacente taxas médias anuais de crescimento positivas, sendo de realçar, pela dimensão que detêm, as dos Produtos Petrolíferos e da Carga Contentorizada, com valores respetivos de +1,7% e de +0,6%.

Tonelage total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Carga Geral	31 501.0	28 403.2	28 344.2	32 228.6	31 214.8	47.6%	5.4%	⇒ +1.1%	
Contentorizada	26 249.1	23 005.1	23 394.4	26 283.9	25 294.4	38.6%	5.6%	⇒ +0.6%	
Fracionada	4 058.5	3 984.0	3 706.6	4 497.5	4 459.8	6.8%	7.2%	↑ +3.2%	
Ro-Ro	1 193.4	1 414.1	1 243.1	1 447.2	1 460.7	2.2%	8.2%	↑ +4.3%	
Granéis Sólidos	14 664.1	13 047.1	10 218.6	9 585.6	10 746.7	16.4%	16.4%	↓ -9.4%	
Carvão	3 640.4	2 678.0	475.5	135.7	208.0	0.3%	101.6%	-	
Minérios	742.7	837.6	918.9	860.4	781.7	1.2%	7.4%	⇒ +1.2%	
Produtos Agrícolas	3 992.2	3 818.2	3 527.4	3 598.2	3 817.6	5.8%	4.5%	⇒ -1.5%	
Outros	6 288.8	5 713.3	5 296.8	4 991.3	5 939.4	9.1%	8.1%	⇒ -2.5%	
Granéis Líquidos	24 651.1	24 274.5	22 147.6	23 212.9	23 581.3	36.0%	3.7%	⇒ -1.3%	
Petróleo Bruto	10 223.6	8 264.6	8 078.5	7 883.6	7 822.9	11.9%	10.6%	↓ -6.0%	
Produtos Petrolíferos	12 836.6	13 965.4	12 204.0	13 590.9	14 128.1	21.6%	5.4%	⇒ +1.7%	
Outros	1 590.9	2 044.4	1 865.1	1 738.5	1 630.4	2.5%	9.3%	⇒ -1.3%	
Total	70 816.2	65 724.8	60 710.4	65 027.1	65 542.8	100.0%	4.9%	-1.7%	
Δ%	-3.6%	-7.2%	-7.6%	+7.1%	+0.8%	-	-	-	-



A observação do quadro seguinte mostra que o mês de setembro, tomado individualmente, tem uma contribuição muito ligeira (-26,2 mt ou -0,4%) para o abrandamento do desempenho global do sistema portuário do Continente, mas a carga que determina esse travão de formas mais expressiva é a Carga Contentorizada, que perde -226 mt (-7,6%), acompanhada nomeadamente pelos Produtos Agrícolas e Outros Granéis Sólidos, com quebras respetivas de -58,2 mt (-14,9%) e -45,9 mt (-7,8%). O registo positivo mais significativo ocorre no Petróleo Bruto, de +185,9 mt (+24,3%), acompanhado pelos Produtos Petrolíferos (+49,9 mt, +3,8%), Carga Fracionada (+35,9 mt, +7,2%) e Outros Granéis Líquidos (+35 mt, +20,8%).

Carga	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Carga Geral	3 422.8	49.4%	-195.9	-5.4%	31 214.8	47.6%	-1 013.8	-3.1%	41 835.7	48.5%	-531.8	-1.3%
Contentorizada	2 735.5	39.5%	-226.0	-7.6%	25 294.4	38.6%	-989.5	-3.8%	33 781.9	39.2%	-926.1	-2.7%
Fracionada	533.1	7.7%	+35.9	+7.2%	4 459.8	6.8%	-37.7	-0.8%	6 070.2	7.0%	+350.9	+6.1%
Ro-Ro	154.2	2.2%	-5.8	-3.6%	1 460.7	2.2%	+13.4	+0.9%	1 983.6	2.3%	+43.4	+2.2%
Granéis Sólidos	967.5	14.0%	-101.1	-9.5%	10 746.7	16.4%	+1 161.1	+12.1%	14 043.7	16.3%	+1 357.3	+10.7%
Carvão	0.0	0.0%	-7.7	-100.0%	208.0	0.3%	+72.3	+53.3%	256.9	0.3%	+54.5	+26.9%
Minérios	96.9	1.4%	+10.7	+12.4%	781.7	1.2%	-78.6	-9.1%	1 083.4	1.3%	-58.3	-5.1%
Produtos Agrícolas	331.5	4.8%	-58.2	-14.9%	3 817.6	5.8%	+219.3	+6.1%	4 946.5	5.7%	+196.7	+4.1%
OutrosGS	539.2	7.8%	-45.9	-7.8%	5 939.4	9.1%	+948.1	+19.0%	7 757.0	9.0%	+1 164.4	+17.7%
Granéis Líquidos	2 533.4	36.6%	+270.7	+12.0%	23 581.3	36.0%	+368.3	+1.6%	30 299.5	35.2%	-827.7	-2.7%
Petróleo Bruto	951.9	13.7%	+185.9	+24.3%	7 822.9	11.9%	-60.7	-0.8%	9 263.8	10.7%	-1 483.8	-13.8%
Produtos Petrolíferos	1 378.3	19.9%	+49.9	+3.8%	14 128.1	21.6%	+537.2	+4.0%	18 814.6	21.8%	+823.9	+4.6%
OutrosGL	203.2	2.9%	+35.0	+20.8%	1 630.4	2.5%	-108.2	-6.2%	2 221.0	2.6%	-167.9	-7.0%
Total	6 923.7	100.0%	-26.2	-0.4%	65 542.8	100.0%	+515.6	+0.79%	86 178.9	100.0%	-2.2	-0.0%

Considerando a atividade portuária realizada nos últimos doze meses verifica-se que a tonelagem total de carga movimentada ascende a 86,18 milhões de toneladas, igualando praticamente o volume movimentado nos doze meses anteriores, resultando do confronto das quebras mais intensas apuradas no Petróleo Bruto e na Carga Contentorizada, que ascendem respetivamente a -1,48 milhões de toneladas (-13,8%) e a -926,1 mt (-2,7%), com os acréscimos mais expressivos verificados nos Outros Granéis Sólidos, de +1,16 milhões de toneladas (+17,7%), nos Produtos Petrolíferos, de +823,9 mt (+4,6%) e na Carga Fracionada, de +350,9 mt (+6,1%).

Por Porto

Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário do Continente, ao deter uma quota de 53,8%, sendo que no período de janeiro a setembro de 2022 regista ainda uma diminuição da carga movimentada, situando-se em -577,8 mt, correspondente a um recuo de -1,6%, sendo de realçar o facto de ter vindo a recuperar progressivamente desde o início do ano (-7% em janeiro), com registos de variações mensais homólogas negativas até maio, onde a quebra acumulada ascendia a -897,3 mt (-4,5%), retomando em junho o registo homólogo positivo, com nova interrupção em agosto, como decorre da leitura do gráfico, que se apresenta apenas para Sines, dada a sua dimensão, o volume de carga movimentada mensalmente desde janeiro, apresenta alguma oscilação, entre janeiro e abril, crescendo até junho, onde regista o valor mensal mais elevado (4,25 milhões de toneladas), e vindo a decrescer desde então, até 3,8 milhões de toneladas em setembro.





Dos restantes portos, apenas Setúbal apresenta um desempenho negativo no período em análise, perdendo -296,8 mt face ao período de janeiro a setembro de 2021, correspondente a -6%, sendo que estas duas variações negativas são anuladas pelas variações positivas dos outros portos, das quais se destaca Lisboa, que acumula um acréscimo de +803,1 mt (+11,4%), que se sublinha decorrer de variações mensais homólogas positivas na maioria dos meses, com exceções em abril e junho. Em termos do volume dos acréscimos obtidos, o segundo maior contributo para o desempenho global positivo vem do porto da Figueira da Foz, que movimentou +295,8 mt (+21,2%) do que no período homólogo de 2021, seguido de Aveiro, com +187,8 mt (+4,5%).

O porto de Leixões regista uma ligeira variação positiva, de +74,4 mt ou +0,7%, sendo aqui de realçar o facto de se encontrar ainda num processo de recuperação da forte quebra no desembarque de Petróleo Bruto provocada pelo encerramento da refinaria de Matosinhos, sendo de referir que o mês de setembro veio interromper uma série de três variações mensais homólogas positivas (entre junho e agosto).

Considerando a evolução do volume total de carga movimentada nos períodos homólogos desde 2018, verifica-se que a tendência negativa é fortemente condicionada pela trajetória seguida por Leixões e Lisboa, cujas *tmac* se situam respetivamente em -7,3% e em -4,7%, sendo ainda corroboradas por Setúbal e Faro, embora com um peso reduzido.

Das tendências de evolução positiva, deve referir-se a de Sines, que tendo embora uma expressão de +0,7%, é suportada pela quota maioritária absoluta de 53,8%. A *tmac* mais expressiva, independentemente da dimensão do seu mercado, é apresentada por Viana do Castelo, de +3,9%, seguido por Aveiro, com +1,6% e Figueira da Foz com +0,9%.

Tonelagem total de Carga movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	258.4	307.8	274.2	297.9	318.9	0.5%	7.6%	↑ +3.9%	
Douro e Leixões	14 546.4	14 841.3	13 178.4	11 304.4	11 378.8	17.4%	11.5%	↓ -7.3%	
Aveiro	4 092.8	4 086.2	3 639.7	4 177.8	4 365.6	6.7%	5.9%	⇒ +1.6%	
Figueira da Foz	1 592.6	1 454.7	1 484.1	1 394.2	1 690.0	2.6%	6.9%	⇒ +0.9%	
Lisboa	8 896.8	8 598.2	6 650.8	7 026.0	7 829.1	11.9%	11.1%	↓ -4.7%	
Setúbal	4 996.3	4 886.8	4 684.8	4 919.8	4 623.0	7.1%	3.0%	⇒ -1.5%	
Sines	36 317.9	31 460.8	30 678.7	35 866.2	35 288.4	53.8%	7.0%	⇒ +0.7%	
Faro	114.3	88.5	119.8	40.8	49.0	0.1%	39.5%	↓ -20.7%	
Portimão	0.7	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0%	-	-	
Total	70 816.2	65 724.8	60 710.4	65 027.1	65 542.8	100.0%	4.9%	-1.7%	
Δ%	-3.6%	-7.2%	-7.6%	+7.1%	+0.8%	-	-	-	-

Caracterizando o comportamento dos portos no que respeita à regularidade no movimento mensal de carga, verifica-se que o desvio médio mais reduzido é evidenciado por Setúbal, situado em 3%, seguido de Aveiro, com 5,9%, Figueira da Foz, com 6,9%, e Sines, com 7%. Leixões e Lisboa são os que apresentam maior dispersão na tonelagem de carga movimentada mensalmente.

Foi já referido que Sines detém uma quota maioritária absoluta de 53,8%, tendo, no entanto, perdido 1,3 pontos percentuais relativamente à do período homólogo de 2021, a mais elevada de sempre. Na segunda posição encontra-se o porto de Leixões, tendo mantido 17,4% da tonelagem total de carga movimentada nos períodos homólogos, seguido de Lisboa com 11,9%, Setúbal com 7,1%, Aveiro com 6,7%, Figueira da Foz com 2,6%, Viana do Castelo com 0,5% e Faro com 0,1%.

A variação positiva acumulada a agosto sofreu um ligeiro recuo com o desempenho observado pelo sistema portuário do Continente no próprio mês de setembro, que foi determinado maioritariamente pelo comportamento de Setúbal, que regista uma quebra de -95,2 mt (-18,1%), contando também com o apoio de Leixões, que vê diminuir o seu movimento em -58,8 mt (-4,55%), e ainda de Faro, que perde as 9,8 mt que havia movimentado em setembro de 2021.

Considerando o comportamento dos diversos portos nos últimos doze meses constata-se que praticamente se mantém o movimento observado no idêntico período imediatamente anterior, um recuo de -2,2 mt que



corresponde a -0,003%. Este desempenho é mais significativamente influenciado por Sines que exhibe uma quebra de -1,37 milhões de toneladas (-2,9%), contrabalançado pelos acréscimos de Lisboa e de Aveiro, com montantes respetivos de +834,7 mt (+8,9%) e de +508,2 mt (+9,5%). Importa ainda sublinhar as variações induzidas pela Figueira da Foz, de +235,5 mt (+12,6%), e de Setúbal, de -236,6 mt (-3,6%).

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	41.9	0.6%	+7.4	+21.4%	318.9	0.5%	+21.0	+7.0%	397.7	0.5%	+16.8	+4.4%
Douro e Leixões	1 234.8	17.8%	-58.8	-4.5%	11 378.8	17.4%	+74.4	+0.7%	15 257.6	17.7%	+55.5	+0.4%
Aveiro	478.3	6.9%	+54.8	+12.9%	4 365.6	6.7%	+187.8	+4.5%	5 866.9	6.8%	+508.2	+9.5%
Figueira da Foz	177.8	2.6%	+8.8	+5.2%	1 690.0	2.6%	+295.8	+21.2%	2 109.5	2.4%	+235.5	+12.6%
Lisboa	762.5	11.0%	+40.0	+5.5%	7 829.1	11.9%	+803.1	+11.4%	10 233.7	11.9%	+834.7	+8.9%
Setúbal	429.9	6.2%	-95.2	-18.1%	4 623.0	7.1%	-296.8	-6.0%	6 283.6	7.3%	-236.6	-3.6%
Sines	3 798.6	54.9%	+26.7	+0.7%	35 288.4	53.8%	-577.8	-1.6%	45 976.3	53.3%	-1 368.2	-2.9%
Faro	0.0	0.0%	-9.8	-100.0%	49.0	0.1%	+8.2	+20.1%	53.7	0.1%	-48.2	-47.3%
Total	6 923.7	100.0%	-26.2	-0.4%	65 542.8	100.0%	+515.6	+0.8%	86 178.9	100.0%	-2.2	-0.0%

Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento e por porto, revela que a Carga Geral representa 47,6% do total, com Sines a deter 49,8% do seu total, os Granéis Líquidos representam 36%, onde Sines detém uma quota quase hegemónica de 82,6%, e cabendo aos Granéis Sólidos a quota residual de 16,4%, a que não é alheia a cessação de importação de Carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, sendo que o volume de tonagem se encontra repartido por diversos portos, com Lisboa a responder por 35,5% do total e com Leixões, Setúbal e Aveiro, a deter quotas entre 19,6% e de 15,5%.

Porto	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Total	
	10 ³ ton	quota						
Viana do Castelo	160.4	0.5%	134.0	1.2%	24.4	0.1%	318.9	0.5%
Douro e Leixões	7 476.0	24.0%	2 101.1	19.6%	1 801.7	7.6%	11 378.8	17.4%
Aveiro	1 604.4	5.1%	1 662.4	15.5%	1 098.8	4.7%	4 365.6	6.7%
Figueira da Foz	847.5	2.7%	833.3	7.8%	9.3	0.0%	1 690.0	2.6%
Lisboa	3 053.5	9.8%	3 816.4	35.5%	959.2	4.1%	7 829.1	11.9%
Setúbal	2 534.9	8.1%	1 880.9	17.5%	207.2	0.9%	4 623.0	7.1%
Sines	15 538.1	49.8%	269.6	2.5%	19 480.7	82.6%	35 288.4	53.8%
Faro			49.0	0.5%			49.0	0.1%
Total	31 214.8	100.0%	10 746.7	100.0%	23 581.3	100.0%	65 542.8	100.0%
		47.6%		16.4%		36.0%		100.0%

Nos quadros da página seguinte apresenta-se a estrutura completa da totalidade dos mercados resultantes do binómio 'tipologia de carga' e 'porto', respetivas quotas e variação face ao período homólogo de 2021.

A leitura destes quadros revela posições maioritárias absolutas de alguns destes mercados no volume da carga movimentada, surgindo Leixões na carga Ro-Ro com 76,6%; Lisboa nos Produtos Agrícolas com 73,7%; Setúbal no Carvão (que tem agora uma expressão residual) e nos Minérios com quotas respetivas de 85,6% e de 53,9%; e Sines na Carga Contentorizada com 61,2%, no Petróleo Bruto com 99,3% e nos Produtos Petrolíferos, com 79,3%.

Com posição maioritária simples assinala-se na Carga Fracionada o porto de Aveiro com 36%; nos Outros Granéis Sólidos o porto de Setúbal que detém 21,5%; e, nos Outros Granéis Líquidos o porto de Aveiro que recuperou a quota maioritária que habitualmente detinha, agora de 35%, que Sines havia tirado em 2021.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-SETEMBRO DE 2022
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2021

Carga	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro e Portimão		Total Geral		
	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Ton	Δ% s/2021	Quota
Carga Geral	160.4	+18.8%	7 476.0	+1.2%	1 604.4	+17.7%	847.5	-0.1%	3 053.5	+7.3%	2 534.9	-10.9%	15 538.1	-7.5%	0.0	-	31 214.8	-3.1%	47.6%
Contentorizada	0.0	-100.0%	5 441.4	+2.3%	0.0	-	125.0	-1.4%	2 929.5	+7.3%	1 317.7	-2.9%	15 480.8	-7.6%	0.0	-	25 294.4	-3.8%	38.6%
Fracionada	160.4	+18.8%	916.0	-1.7%	1 604.4	+17.7%	722.5	+0.2%	124.0	+7.2%	913.8	-24.9%	18.6	+48.9%	0.0	-	4 459.8	-0.8%	6.8%
Ro-Ro	0.0	-	1 118.6	-1.9%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	303.4	+11.5%	38.7	+9.4%	0.0	-	1 460.7	+0.9%	2.2%
Granéis Sólidos	134.0	+12.3%	2 101.1	+18.0%	1 662.4	-1.9%	833.3	+55.4%	3 816.4	+13.5%	1 880.9	+3.8%	269.6	+12.7%	49.0	+20.1%	10 746.7	+12.1%	16.4%
Carvão	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	178.1	+44.5%	29.9	+140.2%	0.0	-	208.0	+53.3%	0.3%
Minérios	0.0	-	340.6	-16.4%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	421.4	-3.6%	19.7	+25.4%	0.0	-	781.7	-9.1%	1.2%
Produtos Agrícolas	20.5	+659.4%	483.8	+23.7%	461.9	-34.2%	10.1	+224.7%	2 812.8	+13.5%	26.5	+40.2%	1.9	-33.7%	0.0	-	3 817.6	+6.1%	5.8%
OutrosGS	113.5	-2.7%	1 276.7	+30.1%	1 200.6	+20.9%	823.1	+54.4%	1 003.6	+13.4%	1 254.9	+1.8%	218.0	+4.7%	49.0	+20.1%	5 939.4	+19.0%	9.1%
Granéis Líquidos	24.4	-43.8%	1 801.7	-15.6%	1 098.8	-1.8%	9.3	-6.5%	959.2	+17.5%	207.2	-20.8%	19 480.7	+3.5%	0.0	-	23 581.3	+1.6%	36.0%
Petróleo Bruto	0.0	-	53.4	-78.2%	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-	7 769.4	+1.7%	0.0	-	7 822.9	-0.8%	11.9%
Produtos Petrolíferos	24.4	-43.8%	1 624.6	-3.9%	528.6	-13.4%	0.0	-	684.2	+28.0%	63.7	-22.2%	11 202.5	+5.4%	0.0	-	14 128.1	+4.0%	21.6%
OutrosGL	0.0	-	123.6	-38.3%	570.1	+12.1%	9.3	-6.5%	275.1	-2.4%	143.5	-20.1%	508.8	-8.9%	0.0	-	1 630.4	-6.2%	2.5%
Total Geral	318.9	+7.0%	11 378.8	+0.7%	4 365.6	+4.5%	1 690.0	+21.2%	7 829.1	+11.4%	4 623.0	-6.0%	35 288.4	-1.6%	49.0	+20.1%	65 542.8	+0.8%	100.0%
Distribuição por Porto	0.5%	-	17.4%	-	6.7%	-	2.6%	-	11.9%	-	7.1%	-	53.8%	-	0.1%	-	100.0%	-	

Quotas do Tipo de Carga movimentada por Porto

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro e Portimão	Quota dos mercados de Carga
Carga Geral	0.5%	24.0%	5.1%	2.7%	9.8%	8.1%	49.8%	-	
Contentorizada	-	21.5%	-	0.5%	11.6%	5.2%	61.2%	-	38.6%
Fracionada	3.6%	20.5%	36.0%	16.2%	2.8%	20.5%	0.4%	-	6.8%
Ro-Ro	-	76.6%	-	-	-	20.8%	2.7%	-	2.2%
Granéis Sólidos	1.2%	19.6%	15.5%	7.8%	35.5%	17.5%	2.5%	0.5%	
Carvão	-	-	-	-	-	85.6%	14.4%	-	0.3%
Minérios	-	43.6%	-	-	-	53.9%	2.5%	-	1.2%
Produtos Agrícolas	0.5%	12.7%	12.1%	0.3%	73.7%	0.7%	0.1%	-	5.8%
OutrosGS	1.9%	21.5%	20.2%	13.9%	16.9%	21.1%	3.7%	0.8%	9.1%
Granéis Líquidos	0.1%	7.6%	4.7%	0.0%	4.1%	0.9%	82.6%	-	
Petróleo Bruto	-	0.7%	-	-	-	-	99.3%	-	11.9%
Produtos Petrolíferos	0.2%	11.5%	3.7%	-	4.8%	0.5%	79.3%	-	21.6%
OutrosGL	-	7.6%	35.0%	0.6%	16.9%	8.8%	31.2%	-	2.5%
Total Geral	0.5%	17.4%	6.7%	2.6%	11.9%	7.1%	53.8%	0.1%	



Fluxos de Embarque e Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associadas maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o significativo volume de tráfego processado em operações de *transshipment*, que, contendo simultaneamente operações em ambos os fluxos, atingiu um patamar de significativa relevância, sendo de salientar que em termos globais a carga movimentada em *transshipment* representa cerca de 20% nos embarques e cerca de 14% nos desembarques, sendo que no porto de Sines, onde este tráfego tem a sua expressão máxima, estes rácios sobem respetivamente para cerca de 63% e de 74%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	191.0	0.7%	-6.0	-3.1%	127.9	0.3%	+27.0	+26.8%	+59.9%
Douro e Leixões	4 010.0	15.0%	-489.6	-10.9%	7 368.8	19.0%	+564.0	+8.3%	+35.2%
Aveiro	1 300.2	4.9%	+217.7	+20.1%	3 065.4	7.9%	-29.9	-1.0%	+29.8%
Figueira da Foz	1 174.1	4.4%	+203.4	+20.9%	515.9	1.3%	+92.4	+21.8%	+69.5%
Lisboa	3 094.0	11.5%	+297.5	+10.6%	4 735.1	12.2%	+505.6	+12.0%	+39.5%
Setúbal	2 466.7	9.2%	-182.1	-6.9%	2 156.3	5.6%	-114.7	-5.1%	+53.4%
Sines	14 517.7	54.2%	-853.4	-5.6%	20 770.7	53.6%	+275.6	+1.3%	+41.1%
Faro	49.0	0.2%	+8.2	+20.1%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	26 802.7	100.0%	-804.3	-2.9%	38 740.1	100.0%	+1 319.9	+3.5%	+40.9%

O volume de embarques registado no período de janeiro a setembro de 2022, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 40,9% e registou um total de 26,8 milhões de toneladas, o que traduz um decréscimo de -804,3 mt (-2,9%) relativamente ao período homólogo de 2021, enquanto o dos desembarques ascendeu a 38,74 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +1,32 milhões de toneladas, ou seja de +3,5%.

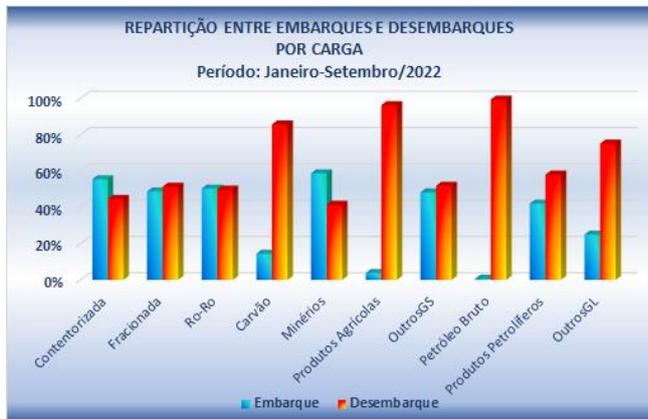
Considerando que estes fluxos de carga refletem natural e maioritariamente o volume de transações efetuadas no contexto do comércio internacional de bens, recorda-se, como referido no ponto 2, que no período em análise se registou um acréscimo de +3,3% nas exportações e de +5% nas importações.

Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos da estrutura decorrente da tonelagem de carga movimentada em operações de embarque e de desembarque, agregada, respetivamente, por tipologia de carga (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao mês homólogo de 2021.

De forma sintética, apresentam-se os gráficos seguintes com a distribuição percentual do volume de carga embarcada e desembarcada, por tipologia, no primeiro, e por porto, no segundo, independentemente da tonelagem que lhes está subjacente.

Constata-se que os maiores desequilíbrios entre os fluxos de entrada e saída de carga se registam por efeito da necessidade de importação de combustíveis e de cereais. Assim, sublinha-se que o desembarque do Petróleo Bruto, importado maioritariamente para a indústria petroquímica, representou 99,3% do volume movimentado, e o desembarque dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 96,2%.

Das tipologias de carga onde, independentemente do porto de movimento, o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, assinala-se a Carga Contentorizada com 55,4% do total e a carga Ro-Ro, com 50,3%, os Minérios com 58,6%, sendo de assinalar que a Carga Fracionada se mantém abaixo de 50%, ficando em 48,7%.



e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com ‘perfil exportador’.

No entanto, a sua dimensão determina a que, no seu conjunto, estes portos tenham apenas embarcado 3,88 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 14,5% do total de embarques (da qual 9,2 pontos percentuais cabem a Setúbal).

Relativamente ao volume total da carga movimentada, estes portos são responsáveis por 6,68 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 10,2%, incluindo 7,1 pontos percentuais afetos a Setúbal.

Assinala-se ainda o facto de o comportamento dos portos de menor dimensão ser muito influenciado pelo facto de serem, em regra, instrumentos importantes para o escoamento dos produtos da indústria local, facto que confere uma forte expressão ao volume da carga embarcada. É o caso dos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, onde o embarque de carga representa respetivamente de 59,9%, 69,5%, 53,4%



4.2. Movimento Geral de Contentores

A importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, que é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 38,6%, e ainda parte da quota de 2,2% detida pela carga Ro-Ro, com particular significado para a movimentada no Terminal Multiusos de Leixões, no âmbito da exploração de uma linha regular da companhia de *shipping* CLdN, a cargo da concessionária do Terminal de Contentores de Leixões (TCL), justifica a avaliação mais detalhada do seu comportamento, quer no período de janeiro a setembro de 2022, quer em termos evolutivos nos respetivos períodos homólogos.

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além de uma análise global (internacionalmente utilizada para medir a dimensão dos portos onde o tráfego de contentores se desenvolve), uma breve análise em cada um dos referidos segmentos, particularmente o das operações com o *hinterland*, que mede o pulso da economia, no que respeita às transações efetuadas quer no mercado nacional, quer no mercado internacional.

Tráfego total (TEU)

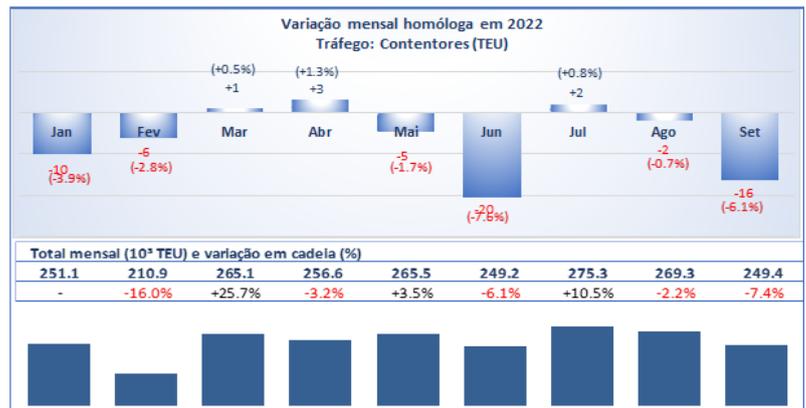
No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado, no período de janeiro a setembro de 2022, um total de 1,44 milhões de movimentos de embarque e de desembarque, a que correspondeu um volume de 2,35 milhões de TEU, o que determina o rácio de quase 1,64 TEU por contentor. Estes valores têm subjacente um recuo em ambos os indicadores, sendo de -2,9% no número de unidades e de -2,3% no volume de TEU, face aos registos no período homólogo de 2021, que representam a melhor marca de sempre nos períodos homólogos.

No período em análise, de janeiro a setembro de 2022, o tráfego de contentores tem manifestado significativa variabilidade de comportamento, alternando o sinal das variações a cada dois meses durante o primeiro semestre, tendo de julho a setembro registado variações negativas, com uma interrupção de um



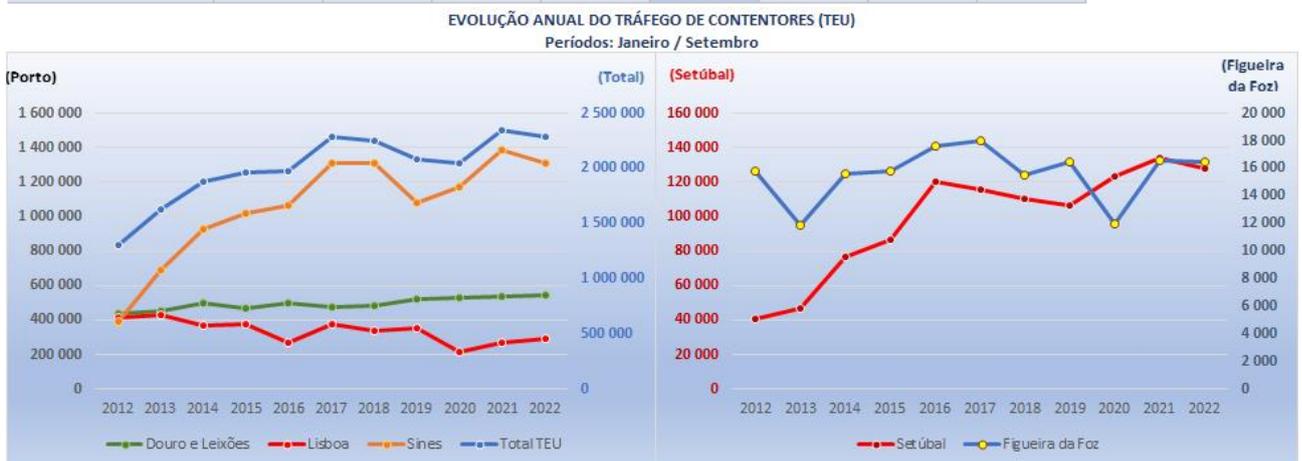
ligeiríssimo acréscimo de +0,8% em julho. Salienta-se que os três registos mensais positivos totalizam +6,57 mil TEU (+0,8%), enquanto os seis negativos totalizam -59,54 mil TEU (-3,8%), com a particularidade de a quebra de setembro ser a segunda mais expressiva.

Nos registos de variações em cadeia, constata-se uma alternância entre valores positivos e negativos desde janeiro até agosto, repetindo-se em setembro o registo negativo.



Não obstante os registos negativos dos períodos de janeiro a setembro desde 2018, com exceção de 2021, a evolução verificada tem subjacente uma taxa média anual de crescimento positiva de +1,6%, determinada naturalmente pelo facto de 2021 o acréscimo ter ascendido a +14,3%. A tendência de evolução evidenciada pelos diversos portos, revela taxas de crescimento positivas em todos os portos com exceção de Lisboa, que mantém uma trajetória acentuada mente negativa, a rondar -5,8% ao ano. Das trajetórias positivas importa enfatizar a de Sines, que, não obstante a diminuição que tem pautado o ano de 2022, mantém uma *tmac* de +2,5%, sustentada pelas quota maioritária absoluta de 57,1%, bem como a de Setúbal, que a uma dimensão menos expressiva, cresce anualmente a uma média de +5,4%. O volume de TEU movimentado em Leixões e Figueira da Foz conferem-se uma trajetória traduzida por *tmac* respetivas de +2,8% e de +1,2%.

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)									
Períodos: Janeiro / Setembro									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Leixões	482 656	522 297	528 536	535 506	547 726	23.9%	4.2%	+2.8%	
Figueira da Foz	15 559	16 467	11 932	16 543	16 428	0.7%	11.5%	+1.2%	
Lisboa	337 689	352 853	216 217	269 976	292 324	12.8%	16.7%	-5.8%	
Setúbal	110 111	106 555	123 538	133 819	127 910	5.6%	8.7%	+5.4%	
Sines	1 307 080	1 082 196	1 172 084	1 389 413	1 307 910	57.1%	8.8%	+2.5%	
Total TEU	2 253 095	2 080 368	2 052 307	2 345 257	2 292 298	100.0%	5.3%	+1.6%	
Δ%	-1.7%	-7.7%	-1.3%	+14.3%	-2.3%	-	-	-	-
Total UNIDADES	1 405 474	1 290 782	1 271 871	1 443 986	1 401 685	-	+5.0%	+1.1%	-
Rácio TEU / Contentor	1.60	1.61	1.61	1.62	1.64	-	-	-	-





A diminuição do volume global de TEU movimentado no período de janeiro a setembro de 2022, num total de -52,96 mil TEU, correspondente a -2,3%, é absolutamente determinada por Sines, que exhibe uma quebra de -81,5 mil TEU (-5,9%), sendo embora acompanhado por Setúbal e Figueira da Foz, com variações respetivas de -5,9 mil TEU (-4,4%) e de -115 TEU (-0,7%). Lisboa e Leixões mitigam parcialmente este impacto negativo, movimentando respetivamente +22,35 mil TEU (+8,3%) e +12,22 mil TEU (+2,3%).

Importa, contudo, desde já salientar que o desempenho negativo de Sines é exclusivamente determinado pelo tráfego de *transshipment*, como se verá no título seguinte, uma vez que o tráfego com o *hinterland* ali desenvolvido mantém uma trajetória de crescimento claramente positiva.

Porto	Set			Jan / Set			Últimos 12 meses		
	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Leixões	57 362	23.0%	-5.9%	547 726	23.9%	+2.3%	730 038	23.9%	+2.7%
Figueira da Foz	2 560	1.0%	+11.8%	16 428	0.7%	-0.7%	21 288	0.7%	-4.3%
Lisboa	33 085	13.3%	+7.7%	292 324	12.8%	+8.3%	389 604	12.8%	+10.3%
Setúbal	14 412	5.8%	+10.0%	127 910	5.6%	-4.4%	166 395	5.5%	-6.1%
Sines	141 955	56.9%	-10.5%	1 307 910	57.1%	-5.9%	1 742 563	57.1%	-4.7%
Total	249 374	100.0%	-6.1%	2 292 298	100.0%	-2.3%	3 049 888	100.0%	-1.4%

Não obstante o referido, o porto de Sines mantém a posição maioritária absoluta traduzida pela referida quota de 57,1%, após recuo de -2,2 pontos percentuais (pp) relativamente à que detinha no período homólogo de 2021. Na posição seguinte do ranking mantém-se Leixões cuja quota aumenta +1,1 pp para 23,9%, seguindo-se sucessivamente Lisboa que aumenta 1,2 pp para 12,8%, Setúbal que recua -0,1 pp para 5,6% e Figueira da Foz mantém a quota respetiva na casa de 0,7%.

O registo verificado no período acumulado recebe o contributo negativo do mês de setembro, que regista uma quebra de -16,3 mil TEU (-6,1%), por efeito da quebra verificada em Sines, que se cifra em -16,3 mil TEU (-10,5%), ainda ligeiramente reforçada por uma diminuição de -3,6 mil TEU (-5,9%) com origem em Leixões. A variação positiva mais expressiva foi apurada em Lisboa, cifrando-se em +2,36 mil TEU (+7,7%)

No período dos últimos doze meses é apurado um movimento total de 3,05 milhões de TEU, o que face a idêntico período imediatamente anterior traduz um decréscimo de -42,9 mil TEU (-1,4%), induzido pela quebra de -86,7 mil TEU (-4,7%) observada em Sines, apoiada por Setúbal e Figueira da Foz, com variações de -10,7 mil TEU (-6,1%) e de -967 TEU (-4,3%), que anulam as variações positivas evidenciadas pelo comportamento de Lisboa e de Lisboa, de +36,4 mil TEU (+10,3%) e de +19,1 mil TEU (+2,75).

Acresce ainda sublinhar que a variação do volume total de TEU apurada no período de janeiro a setembro de 2022 resulta de uma diminuição de cerca de -5,8% nos contentores de 20 pés e de cerca de -1,2% nos de 40 pés.

Tráfego com o Hinterland e em Transshipment (TEU)

O segmento de *transshipment* do tráfego de contentores é dominado de forma absoluta pelo porto de Sines, por via da concessão do Terminal XXI à PSA Sines, que integra o grupo MSC, um dos maiores operadores mundiais de contentores, que atua em parceria com a Maersk.

O volume de TEU movimentado em operações de *transshipment* efetuadas em Sines representou, no período de janeiro a setembro de 2022, cerca de 67,6% do seu total, a que correspondem 883,7 mil TEU num total de cerca de 1,3 milhões TEU.

Importa sublinhar a razoavelmente elevada volatilidade e variabilidade deste tráfego, majoradas pela forte concorrência internacional, nomeadamente dos portos espanhóis e do norte de África, sendo que o porto de Sines, após um período de forte crescimento deste tráfego, que culminou com o registo do volume mais elevado em 2017, de 1,06 mil TEU no período de janeiro a setembro, com registo de quebras nos dois anos



seguintes, e uma evolução titubeante desde então. O comportamento mensal em 2022 é apresentado na figura seguinte, bem como as variações homólogas e em cadeia, sendo claro que a sua leitura evidencia um ciclo negativo, do qual ainda não são ainda perceptíveis sinais claros de recuperação. Salienta-se que apenas no mês de julho se verificou uma variação positiva, de +3,9 mil TEU (+3,8%), sendo que a média dos outros oito meses ascende a -11,8 mil TEU (-10,8%). As variações em cadeia são mais animadoras, exibindo quatro acréscimos consecutivos, entre maio e agosto, interrompido em setembro com uma quebra de -12,6 mil TEU (-12,8%).

A evolução anual nos períodos de janeiro a setembro mostram uma trajetória negativa de -0,5% ao ano para o porto de Sines.



TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)										
Períodos: Janeiro / Setembro										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Transshipment	Leixões	43 132	39 647	41 198	43 541	43 882	4.7%	3.8%	+1.3%	
	Lisboa (*)	11 194	10 085	2 926	5 133	4 872	0.5%	46.9%	-24.7%	
	Sines	1 024 798	739 079	799 838	974 074	883 737	94.8%	12.0%	-0.5%	
	Total	1 079 124	788 811	843 962	1 022 748	932 491	100.0%	11.6%	-0.6%	
	Δ%	-2.2%	-26.9%	+7.0%	+21.2%	-8.8%	-	-	-	-

O volume do *transshipment* processado em Sines representa cerca de 94,8% do total, cabendo a Leixões cerca de 4,7%, e a Lisboa cerca de 0,5%, sublinhando-se a provisoriedade destes dados, uma vez que Lisboa não apresenta informação desde março de 2021.

No que respeita ao tráfego de contentores realizado no âmbito das operações com o *hinterland*, mais estável do que o do *transshipment* porque assenta no desempenho da economia nacional, assinala-se que o período de janeiro a setembro de 2022 foram movimentados cerca de 1,36 milhões de TEU, a marca mais elevada de sempre nos períodos homólogos, não deixando, contudo, de se registarem flutuações, quer em termos de volume mensal, quer em termos de variações mensais homólogas ou em cadeia. Como evidencia a figura, verificaram-se variações positivas homólogas nos primeiros cinco meses (acumulando um acréscimo de quase +47 mil TEU, +6,6%), seguindo-se um recuo de -9,9 mil TEU, -1,6%, nos quatro meses seguintes, com uma variação intermédia positiva de +3,4% no mês de agosto.



Em termos globais, no período em análise verifica-se um acréscimo de +37,3 mil TEU, correspondente a +2,8%, culminando uma trajetória positiva que se traduz por uma taxa média anual de crescimento de +3,2%, fortemente impulsionada pelo comportamento de Sines, que neste segmento, evidencia um crescimento médio anual de +10,3%, contando ainda com o suporte de Setúbal que evolui a uma média de +5,4% ao ano. Abaixo da média geral mas com crescimento positivo surgem Leixões e Figueira da Foz com taxas médias



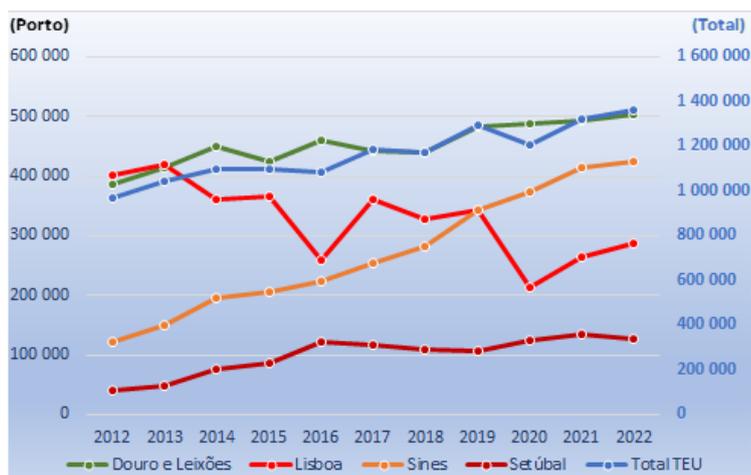
anuais de crescimento respetivas de +2,9% e de +1,2%, que exercem pressão no sentido do abrandamento da trajetória, e Lisboa, que ainda não recuperou da quebra ocorrida aquando da instabilidade laboral e regista variações médias anuais de -5,3%.

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU)										
Períodos: Janeiro / Setembro										
	Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Hinterland	Leixões	439 524	482 650	487 338	491 965	503 844	37.1%	4.6%	+2.9%	
	Figueira da Foz	15 559	16 467	11 932	16 543	16 428	1.2%	11.5%	+1.2%	
	Lisboa (*)	326 495	342 768	213 291	264 843	287 452	21.1%	16.0%	-5.3%	
	Setúbal	110 111	106 555	123 538	133 819	127 910	9.4%	8.7%	+5.4%	
	Sines	282 282	343 117	372 246	415 339	424 173	31.2%	14.1%	+10.3%	
	Total		1 173 971	1 291 557	1 208 345	1 322 509	1 359 807	100.0%	5.5%	+3.2%
	Δ%	-1.2%	+10.0%	-6.4%	+9.4%	+2.8%	-	-	-	-

TRÁFEGO DE CONTENTORES (TEU) COM O HINTERLAND
Períodos: Janeiro-Setembro

Importa salientar que a melhor marca de sempre em termos globais, reflete idêntico registo nos portos de Sines e de Leixões, que atingem valores respetivos de 503,8 mil TEU e de 424,2 mil TEU.

Este gráfico ilustra a evolução já referida anteriormente, sendo de realçar a notável dinâmica de crescimento evidenciada por Sines, sendo de referir o facto de nunca ter registado qualquer inflexão nos períodos homólogos, desde 2010, bem como a aproximação aos valores de Leixões, cujo diferencial de quotas passou de -15,8 pp em 2017 para os atuais -5,9 pp.



Considerando o movimento do período de janeiro a setembro de 2022 observado em cada porto, constata-se que o acréscimo verificado teve o contributo mais expressivo do porto de Lisboa, que regista um acréscimo de +22,6 mil TEU (+8,5%), sendo também positivos os de Leixões, que se cifra em +11,9 mil TEU (+2,4%), e de Sines, de +8,8 mil TEU (+2,1%). Setúbal e Figueira da Foz recuaram respetivamente -5,9 mil TEU e -115 TEU.

No topo do ranking dos portos com maior tráfego de contentores com o *hinterland* continua o porto de Leixões com uma quota de 37,1%, sendo perseguido por Sines que detém 31,2%, seguindo-se sucessivamente Lisboa com 21,1%, Setúbal com 9,4% e Figueira da Foz com uma quota de 1,2%.

Tráfego	Porto	Set			Jan / Set			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	52 483	35.8%	-6.5%	503 844	37.1%	+2.4%	670 409	37.4%	+2.7%
	Figueira da Foz	2 560	1.7%	+11.8%	16 428	1.2%	-0.7%	21 288	1.2%	-4.3%
	Lisboa	32 540	22.2%	+8.0%	287 452	21.1%	+8.5%	382 837	21.4%	+10.5%
	Setúbal	14 412	9.8%	+10.0%	127 910	9.4%	-4.4%	166 395	9.3%	-6.1%
	Sines	44 474	30.4%	-8.3%	424 173	31.2%	+2.1%	550 090	30.7%	-0.4%
	Total		146 469	100.0%	-2.4%	1 359 807	100.0%	+2.8%	1 791 019	100.0%
Transshipment	Leixões	4 879	4.7%	+1.2%	43 882	4.7%	+0.8%	59 629	4.7%	+3.0%
	Lisboa	545	0.5%	-8.4%	4 872	0.5%	-5.1%	6 767	0.5%	+0.1%
	Sines	97 481	94.7%	-11.5%	883 737	94.8%	-9.3%	1 192 473	94.7%	-6.6%
	Total		102 905	100.0%	-10.9%	932 491	100.0%	-8.8%	1 258 869	100.0%

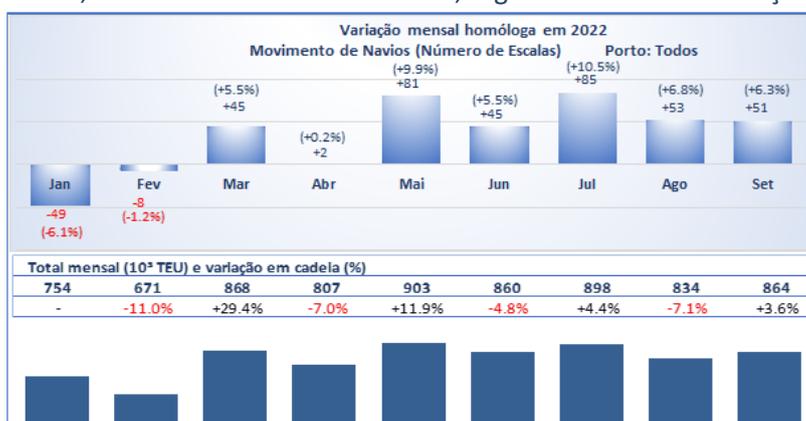


O tráfego com o *hinterland* realizado nos últimos doze meses atinge um total de 1,79 milhões de TEU, ultrapassando em +39,6 mil TEU, correspondente a +2,3%, o volume observado em idêntico período imediatamente anterior. O porto que mais contribuiu para este registo foi Lisboa ao protagonizar um acréscimo de +36,4 mil TEU (+10,5%), acompanhado por Leixões que vê o seu tráfego aumentar +17,4 mil TEU (+2,7%), anulando as quebras apuradas nos restantes portos, com destaque para Setúbal que atinge -10,7 mil TEU (-6,1%), enquanto Sines se queda por -2,45 mil TEU (-0,4%).

No Anexo 4 apresenta-se informação estatística relativa ao número de contentores movimentados, independentemente da sua dimensão, e no Anexo 7 a evolução anual, desde 2000, e mensal, desde 2020, por porto para cada um dos segmentos de tráfego.

4.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário comercial do Continente registou no mês de setembro, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, recebeu 864 escalas de navios, registando a sétima variação mensal homóloga positiva consecutiva, acumulando um acréscimo de +305 para um total de 7459 escalas, refletindo um aumento de +4,3% face ao período homólogo de 2021.



A figura evidencia o comportamento mensal do movimento de navios, sendo francamente positivo desde maio, em termos de variações homólogas, com o mês de julho a registar o acréscimo mais expressivo. A evolução em cadeia exhibe um movimento ondulatório, com a alternância de variações positivas e negativas a observar-se em todo o período da análise.

A evolução anual do número de escalas nos períodos homólogos reflete uma trajetória negativa, não obstante o crescimento entre 2020 e 2022, que acaba por se revelar incapaz de contrariar as quebras verificadas entre 2018 e 2020. Assim a taxa média anual de crescimento é de -2,7%, refletindo o comportamento da maioria dos portos, com exceção de Viana do Castelo e de Setúbal, sendo que dos portos que exibem uma trajetória negativa do número de escalas se destaca Lisboa com uma *tmac* de -8,2%.

NÚMERO DE ESCALAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A SETEMBRO											
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ 2022/2021 Nº	Δ 2022/2021 %	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	148	164	147	203	198	2.7%	14.0%	-5	-2.5%	+8.5%	
Douro e Leixões	1 973	1 960	1 852	1 825	1 865	25.0%	3.2%	+40	+2.2%	-1.8%	
Aveiro	814	786	725	803	799	10.7%	4.0%	-4	-0.5%	-0.2%	
Figueira da Foz	382	346	355	315	361	4.8%	6.2%	+46	+14.6%	-2.1%	
Lisboa	1 815	1 912	1 250	1 208	1 516	20.3%	18.6%	+308	+25.5%	-8.2%	
Setúbal	1 232	1 167	1 177	1 294	1 176	15.8%	4.0%	-118	-9.1%	+0.1%	
Sines	1 594	1 593	1 493	1 481	1 485	19.9%	3.4%	+4	+0.3%	-2.1%	
Faro	30	23	31	11	12	0.2%	39.9%	+1	+9.1%	-21.5%	
Portimão	80	61	5	14	47	0.6%	68.2%	+33	+235.7%	-26.4%	
Total	8 068	8 012	7 035	7 154	7 459	100.0%	5.7%	+305	+4.3%	-2.7%	



O volume total de arqueação bruta que corresponde aos navios que escalaram os portos comerciais do Continente regista um acréscimo majorado correspondente a +20,7% e induzindo um aumento da dimensão média dos navios em +15,8%, passando de uma GT de 16,7 mil para 19,4 mil.

Este desempenho global francamente positivo do movimento de navios está fortemente alavancado no porto de Lisboa, que é responsável por um aumento homólogo de +308 escalas (+25,5%) que determinam uma arqueação bruta 2,5 vezes superior à homóloga anterior, a que não é alheio o facto de estarem aqui incluídas 195 escalas de navios de cruzeiro de passageiros, efetuadas por 95 diferentes navios, sendo normalmente estes navios de grande dimensão, refletindo a retoma deste tráfego iniciada em julho de 2021, após suspensão em março de 2020 por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19, e que tem vindo a normalizar desde então.

Sendo no porto de Lisboa que a retoma do tráfego de navios de cruzeiro de passageiros apresenta maior expressão, em termos absolutos, salienta-se que também os portos de Leixões e de Portimão são escalados por esta tipologia de navios, que contribuirão para o acréscimo respetivo de +40 e de +33 escalas, representando no primeiro um incremento de +2,2% e no segundo de +235,7%.

Dos restantes portos importa referir a Figueira da Foz que registou +46 escalas de navios (+14,6%) do que no período homólogo de 2021 e Setúbal que vê reduzir em -118 o número de escalas (9,1%).

Os portos do Douro e Leixões mantêm o lugar cimeiro no ranking do número de escalas, com um total de 1865 a que corresponde uma quota de 25% (tendo 5 sido registadas no Douro), seguidos de Lisboa e Sines com quotas respetivas de 20,3% (+3,4 pp) e de 19,9% (-0,8 pp), Setúbal que perde -2,3 pp para 15,8%, Aveiro que perde -0,5 pp para 10,7%, Figueira da Foz que cresce +0,4 pp para 4,8% e Viana do Castelo que diminui -0,2 pp para 2,7%.

Relativamente ao volume de arqueação bruta continua a verificar-se uma elevada assimetria entre o porto de Sines e os restantes, cabendo a este uma quota de 44%, tendo embora recuado -9,4 pp relativamente à do período homólogo de 2021. Na posição seguinte surge Lisboa com 22,5%, após crescimento de 11,8 pp, Douro e Leixões com 17% (+0,5 pp) e Setúbal com 11,1% (-3 pp).

Importa salientar que a dimensão média acima referida é o resultado de valores significativamente díspares se calculados a nível de cada porto, situando-se entre 42,4 mil em Sines, refletindo um recuo de -0,7%, passando por 21,4 mil em Lisboa (superior em +93% ao registado no período homólogo de 2021), por 19,2 mil em Portimão, por 13,7 mil em Setúbal e 13,4 mil em Douro e Leixões, descendo depois um patamar mais baixo de 5,9 mil em Aveiro, 4,5 mil em Viana do Castelo, 3,6 mil na Figueira da Foz e 3,1 mil em Faro.

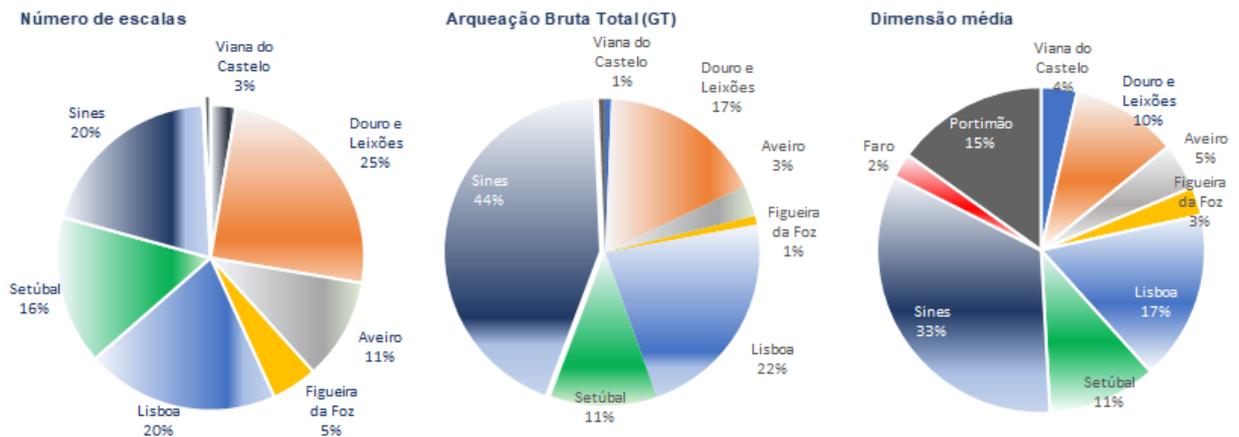
DIMENSÃO MÉDIA (GT) (10 ³)								
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Δ% 2022/2021	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	3.9	4.2	4.3	3.4	4.5	+32.9%	+1.2%	
Douro e Leixões	13.2	13.8	11.8	10.9	13.4	+22.9%	-2.0%	
Aveiro	5.6	5.5	5.3	5.5	5.9	+6.8%	+0.9%	
Figueira da Foz	3.4	3.6	3.7	3.6	3.6	-0.1%	+1.4%	
Lisboa	18.8	18.8	13.5	11.1	21.4	+93.0%	-1.4%	
Setúbal	15.8	14.6	12.9	12.8	13.7	+6.4%	-4.3%	
Sines	41.1	40.4	44.5	42.7	42.4	-0.7%	+1.2%	
Faro	3.3	3.2	2.8	2.8	3.1	+10.8%	-1.8%	
Portimão	17.7	18.0	1.2	7.5	19.2	+154.4%	-5.8%	
Geral	19.0	18.9	17.9	16.7	19.4	+15.8%	-0.8%	



O quadro seguinte resume o que atrás ficou referido para caracterizar o movimento de navios observado no período de janeiro a setembro de 2022, nos portos do sistema portuário do Continente, nas dimensões número de escalas e volume de arqueação bruta, evidenciando claramente as assimetrias existentes a nível dos vários portos, quer em relação à respetiva dimensão, quer em relação à dimensão média dos navios.

Período: Jan-Set/2022		Número de Escalas			Arqueação Bruta (GT)				Dimensão média dos Navios	
Porto	Número	Quota	Δ% homóloga	Δ% Média Anual	Vol (10 ³)	Quota	Δ% homóloga	Δ% Média Anual	GT	Δ%
Viana do Castelo	198	2.7%	-2.5%	+8.5%	895.7	0.6%	+29.6%	+9.8%	4 523	+32.9%
Douro e Leixões	1 865	25.0%	+2.2%	-1.8%	24 961.2	17.3%	+25.6%	-3.9%	13 384	+22.9%
Aveiro	799	10.7%	-0.5%	-0.2%	4 697.9	3.3%	+6.3%	+0.7%	5 880	+6.8%
Figueira da Foz	361	4.8%	-14.6%	-2.1%	1 311.8	0.9%	+14.5%	-0.6%	3 634	-0.1%
Lisboa	1 516	20.3%	+25.5%	-8.2%	32 505.2	22.5%	+142.2%	-9.4%	21 441	+93.0%
Setúbal	1 176	15.8%	-9.1%	+0.1%	16 066.0	11.1%	-3.3%	-4.2%	13 662	+6.4%
Sines	1 485	19.9%	+0.3%	-2.1%	63 008.0	43.6%	-0.5%	-0.9%	42 430	-0.7%
Faro	12	0.2%	+9.1%	-21.5%	37.7	0.0%	+20.9%	-23.8%	3 144	+10.8%
Portimão	47	0.6%	+235.7%	-26.4%	900.7	0.6%	+754.0%	-27.9%	19 164	+154.4%
Total	7 459	100.0%	+4.3%	-2.7%	144 384.2	100.0%	+20.7%	-3.5%	19 357	+15.8%

Para uma mais clara perceção da distribuição por porto do número de escalas, arqueação bruta e dimensão média, apresenta-se a respetiva representação gráfica.







Neste capítulo procede-se a uma breve análise dos aspetos mais significativos registados nos portos que integram cada um dos dez mercados definidos pela respetivas tipologias de carga, em termos de evolução da tonelagem movimentada nos períodos homólogos dos últimos cinco anos, com mais detalhe no que se refere a 2022 e respetiva variação face a 2021.

Da observação destes mercados na sua dupla dimensão, tipologia de carga e por porto, poderão ressaltar indícios que traduzem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

5.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, ‘contentorizada’ e ‘fracionada’, apresentam uma elevada heterogeneidade, sendo que em 2020 as mais significativas foram, considerando a classificação prevista na Diretiva Marítima, o “Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (excepto tubos)”, “Pasta, papel e seus artigos”, “Outros materiais de construção, produtos manufacturados”, ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.’, ‘Bebidas’, ‘Produtos hortícolas e frutos preparados e conservados’ e ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’ que no seu conjunto representaram cerca de 46% do total das mercadorias movimentadas em contentores e fracionada.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados ‘Produtos da indústria automóvel’, que representaram cerca de 27%, e, com menor expressão, ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’, ‘Produtos químicos orgânicos de base’, ‘Mercadorias grupadas’, ‘Mobiliário’, ‘Pasta, papel e seus artigos’, ‘Tubos e perfis ocios, e acessórios relacionados’ e ‘Animais vivos’, que estarão maioritariamente acondicionados em contentores, e que, no seu conjunto, representaram cerca de 40%.

É importante sublinhar o facto de no ano 2020, cerca de 92,6% das mercadorias movimentadas na classe de Carga Geral respeitam a comércio internacional, das quais cerca de 56,5% correspondem a mercadorias embarcadas.

5.1.1. Contentorizada

Após registo de duas variações mensais homólogas em julho e agosto, que poderiam indiciar um ciclo de recuperação, o mês de setembro traz nova quebra no mercado da Carga Contentorizada, de -226 mil toneladas (-7,6%), apenas ultrapassada pela verificada em janeiro. Assim, este mercado mantém um panorama negativo, evidenciado na figura ao lado, e que se traduz numa redução acumulada da tonelagem movimentada até este mês, de -989,5 mt, correspondente a um recuo homólogo de -3,8%, para um total de 25,3 milhões de toneladas. Observando a evolução em cadeia, já se havia registado uma quebra em agosto, que se repetiu (o que não havia ainda ocorrido) em setembro, num montante mais expressivo, de -213,2 mt (-7,2%).



A evolução anual do volume movimentado nos períodos homólogos, reflete, contudo, uma trajetória ascendente, ainda que ligeira, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +0,6%, para o que contribui significativamente o porto de Sines, que sendo o principal responsável pelo desempenho global negativo em 2022, regista um ‘pico’ em 2021, que suporta a tendência crescente, pois encerra uma evolução a uma média anual positiva de +0,9%, ponderada por uma quota, que no período em análise, se situa na casa dos 61,2%. Sendo Sines o porto que mais fortemente influencia este mercado, a trajetória positiva deve-se também ao comportamento dos portos de Setúbal e de Leixões, cujas *tmac* apresentam respetivamente os



valores de +4,4% e de +2,7%, contrariando a ainda significativamente negativa tendência exibida pelo porto de Lisboa, que reflete uma variação média anual negativa de -6,5%, muito condicionada pela expressiva quebra de cerca de -1,5 milhões de toneladas ocorrida em 2020, a que o efeito das medidas de combate à pandemia não são certamente alheios.

Tonelagem total de CARGA CONTENTORIZADA movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	1.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0%	129.1%	-	
Douro e Leixões	4 812.6	5 172.2	5 305.7	5 317.5	5 441.4	21.5%	4.1%	+2.7%	
Figueira da Foz	119.6	127.5	90.9	126.8	125.0	0.5%	11.7%	+0.9%	
Lisboa	3 503.5	3 575.0	2 111.7	2 731.2	2 929.5	11.6%	18.1%	-6.5%	
Setúbal	1 159.9	1 127.9	1 314.5	1 356.9	1 317.7	5.2%	7.4%	+4.4%	
Sines	16 652.3	13 001.9	14 571.6	16 751.5	15 480.8	61.2%	9.1%	+0.9%	
Total	26 249.1	23 005.1	23 394.4	26 283.9	25 294.4	100.0%	5.6%	+0.6%	
	Δ%	-0.1%	-12.4%	+1.7%	+12.4%	-3.8%	-	-	-

Sendo o comportamento deste mercado fortemente influenciado pelo porto de Sines, importa desde já salientar o facto de o impacto negativo que induz, tem origem exclusiva no segmento de tráfego de *transshipment*, como referido no ponto 4.2 em termos do volume de TEU movimentado, uma vez que no segmento de *import/export* o seu desempenho nos períodos homólogos é francamente positivo.

Assim, assinala-se a responsabilidade praticamente absoluta do porto de Sines na referida quebra verificada no período de janeiro a setembro de 2022, pois regista diminuição de -1,27 milhões de toneladas, recuando -7,6%, não obstante os portos de Setúbal e da Figueira da Foz apresentarem também um desempenho negativo, se bem que numa expressão despicienda. Os portos de Lisboa e de Leixões movimentam um volume de Carga Contentorizada superior ao do período homólogo de 2021, com acréscimos respetivos de +198,3 mt (+7,3%) e de +123,9 mt (+2,3%), para valores que representam 11,6% e 21,5% do mercado, que, por sua vez, representa 38,6% do mercado portuário total de movimentação de carga.

Como já referido, o mês de setembro, tomado isoladamente, vem contribuir significativamente para o desempenho negativo acumulado, sendo que o impacto mais expressivo tem origem no porto de Sines, que revela uma variação homóloga de -220 mt (-11,7%), contando, embora, com o apoio de Leixões que movimenta -44,2 mt (-7,2%). Dos contributos positivos, destaca-se Lisboa com um acréscimo homólogo de +30,5 mt (+9,7%), que é reforçado por +5,3 mt (+4,1%) e +2,4 mt (+12,9%) vindos respetivamente de Setúbal e da Figueira da Foz.

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	568.9	20.8%	-44.2	-7.2%	5 441.4	21.5%	+123.9	+2.3%	7 235.9	21.4%	+220.0	+3.1%
Figueira da Foz	20.9	0.8%	+2.4	+12.9%	125.0	0.5%	-1.8	-1.4%	169.2	0.5%	+0.9	+0.5%
Lisboa	346.4	12.7%	+30.5	+9.7%	2 929.5	11.6%	+198.3	+7.3%	3 889.9	11.5%	+310.0	+8.7%
Setúbal	137.3	5.0%	+5.3	+4.1%	1 317.7	5.2%	-39.1	-2.9%	1 730.8	5.1%	-92.4	-5.1%
Sines	1 662.0	60.8%	-220.0	-11.7%	15 480.8	61.2%	-1 270.7	-7.6%	20 756.1	61.4%	-1 364.6	-6.2%
Total	2 735.5	100.0%	-226.0	-7.6%	25 294.4	100.0%	-989.5	-3.8%	33 781.9	100.0%	-926.1	-2.7%

Nos últimos doze meses, o mercado da Carga Contentorizada movimentou 33,78 milhões de toneladas, o que representa um decréscimo de -926,1 mil toneladas, correspondente a -2,7%, face a idêntico período imediatamente anterior. Esta diminuição reflete maioritariamente o desempenho do porto de Sines, que regista uma quebra de -1,36 milhões de toneladas, correspondente a -6,2%, contando ainda com o apoio ligeiro de Setúbal que vê diminuir o seu movimento em -92,4 mt (-5,1%). O porto de Lisboa é o que revela o comportamento positivo mais expressivo ao apresentar um acréscimo de +310 mt (+8,7%), quando Leixões cresce +220 mt (+3,1%).

Considerando o sentido do fluxo da carga, verifica-se que os embarques representaram 55,4% do movimento total, sendo de enfatizar o facto de todos os portos apresentarem rácios embarque/total superiores a 50%,



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	2 799.7	20.0%	-40.8	-1.4%	2 641.8	23.4%	+164.7	+6.6%	+51.5%
Figueira da Foz	107.1	0.8%	-3.3	-3.0%	17.9	0.2%	+1.5	+9.4%	+85.7%
Lisboa	1 905.9	13.6%	+135.7	+7.7%	1 023.6	9.1%	+62.6	+6.5%	+65.1%
Setúbal	826.7	5.9%	-81.9	-9.0%	491.0	4.4%	+42.8	+9.5%	+62.7%
Sines	8 368.6	59.7%	-689.4	-7.6%	7 112.2	63.0%	-581.3	-7.6%	+54.1%
Total	14 008.0	100.0%	-679.8	-4.6%	11 286.4	100.0%	-309.7	-2.7%	+55.4%

com destaque para a Figueira da Foz onde ascende a 85,7%, ilustrando claramente o seu papel instrumental para as exportações da indústria localizada no seu *hinterland*.

Ambos os fluxos registaram quebras na tonelagem movimentada, sendo de -679,8 mt (-4,6%) nos embarques e de -309,7 mt (-2,7%) nos desembarques, onde sobressai a influência de Sines, cuja variação individual explica e excede a variação global, com quebras respetivas de -689,4 mt (-7,6%) e de -581,3 mt (-7,6%), estando, naturalmente, na base desta influência o tráfego de *transshipment*.

A variação positiva mais expressiva no fluxo de embarques é protagonizada por Lisboa, com um acréscimo de +135,7 mt (+7,7%), e nos desembarques por Leixões, com +164,7 mt (+6,6%).

5.1.2. Fracionada

O mercado da Carga Fracionada, que detém uma quota de 6,8% do total da carga movimentada, mantém o seu comportamento pautado por razoável nível de irregularidade, alternando variações homólogas positivas e negativas, assinalando-se contudo o registo de quatro variações homólogas negativas consecutivas, entre março e junho, salientando a expressividade de sinal contrário das registadas em julho e agosto, vindo o mês de setembro a registar um acréscimo ligeiro, de +35,9 mt (+7,2%), reduzindo a quebra do total acumulado para um montante ligeiro de -37,7 mt, que reflete um recuo de -0,8%. Sublinha-se que apenas três dos nove meses que constituem o período em análise apresentam variações homólogas positivas. Observando a evolução mensal em cadeia deste mercado, o panorama é distinto, havendo apenas três meses com menor tonelagem movimentada face ao mês anterior, sendo notável a evolução positiva entre abril e agosto.



A evolução anual nos períodos homólogos revela uma trajetória ascendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +3,2%, sustentada pelo comportamento positivo de Aveiro e de Leixões, com acréscimos médios anuais respetivos de +9,4% e de +5,9%, suportados, também respetivamente, por quotas de 36% e de 20,5%. A contrariar esta evolução positiva destaca-se o porto de Setúbal, que revela uma *tmac* de -1,9%, suportada por uma quota de 20,5%.

A liderança deste mercado é detida por Aveiro, desde 2018, tendo no período em análise visto a sua quota ser reforçada em 5,7 pp, seguindo-se Leixões e Setúbal, ambos a perder quotas de mercado, respetivamente -0,2 pp e -6,6 pp, e a Figueira da Foz cuja quota aumenta +0,2 pp para 16,2%.

A liderança deste mercado é detida por Aveiro, desde 2018, tendo no período em análise visto a sua quota ser reforçada em 5,7 pp, seguindo-se Leixões e Setúbal, ambos a perder quotas de mercado, respetivamente -0,2 pp e -6,6 pp, e a Figueira da Foz cuja quota aumenta +0,2 pp para 16,2%.

A variação acumulada no período em análise é praticamente determinada pelo confronto dos mercados de Setúbal e de Aveiro, com o primeiro a registar uma variação negativa de -303,7 mt (-24,9%) e o segundo a registar um acréscimo de +240,8 mt (+17,7%). As variações dos restantes mercados oscilam entre -15,8 mt (-1,7%) em Leixões e +25,4 mt (+18,8%) em Viana do Castelo.



Tonelagem total de CARGA FRACIONADA movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10³ ton)

Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	156.9	148.5	128.5	135.1	160.4	3.6%	8.4%	-0.4%	
Douro e Leixões	762.6	768.4	734.4	931.8	916.0	20.5%	10.2%	+5.9%	
Aveiro	1 145.2	1 154.9	1 087.1	1 363.6	1 604.4	36.0%	15.0%	+9.4%	
Figueira da Foz	703.8	722.3	762.1	721.3	722.5	16.2%	2.6%	+0.5%	
Lisboa	101.8	110.7	78.8	115.7	124.0	2.8%	14.6%	+4.8%	
Setúbal	1 121.0	994.9	822.9	1 217.5	913.8	20.5%	13.9%	-1.9%	
Sines	67.3	83.1	92.8	12.5	18.6	0.4%	60.5%	-30.0%	
Faro	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0%	200.0%	-	
Total	4 058.5	3 984.0	3 706.6	4 497.5	4 459.8	100.0%	7.2%	+3.2%	
Δ%	-8.0%	-1.8%	-7.0%	+21.3%	-0.8%	-	-	-	-

Do desempenho dos vários mercados no próprio mês de setembro importa referir os contributos mais expressivos para o acréscimo global vem da Figueira da Foz e de Aveiro, com variações respetivas de +24,7 mt (+39,1%) e de +22,3 mt (+15,4%), que anulam o decréscimo observado em Setúbal, de -16,8 mt (-13,7%).

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	23.7	4.4%	+3.8	+19.0%	160.4	3.6%	+25.4	+18.8%	201.1	3.3%	+24.2	+13.7%
Douro e Leixões	128.6	24.1%	-2.6	-1.9%	916.0	20.5%	-15.8	-1.7%	1 280.7	21.1%	+84.6	+7.1%
Aveiro	166.7	31.3%	+22.3	+15.4%	1 604.4	36.0%	+240.8	+17.7%	2 214.1	36.5%	+527.5	+31.3%
Figueira da Foz	87.7	16.5%	+24.7	+39.1%	722.5	16.2%	+1.2	+0.2%	939.5	15.5%	-3.1	-0.3%
Lisboa	17.8	3.3%	+2.9	+19.7%	124.0	2.8%	+8.3	+7.2%	173.6	2.9%	+31.3	+22.0%
Setúbal	106.0	19.9%	-16.8	-13.7%	913.8	20.5%	-303.7	-24.9%	1 239.5	20.4%	-299.8	-19.5%
Sines	2.5	0.5%	+1.6	+169.1%	18.6	0.4%	+6.1	+48.9%	21.6	0.4%	-13.8	-39.0%
Total	533.1	100.0%	+35.9	+7.2%	4 459.8	100.0%	-37.7	-0.8%	6 070.2	100.0%	+350.9	+6.1%

Nos últimos doze meses são movimentadas 6,07 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de +350,9 mil toneladas (+6,1%) face a idêntico período imediatamente anterior. A maior responsabilidade para este desempenho é de Aveiro, que chama a si um acréscimo de +527,5 mt (+31,3%), que anula a diminuição verificada em Setúbal, de -299,8 mt (-19,5%), ligeiramente reforçada por Sines e Figueira da Foz.

Considerando o comportamento deste mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, verifica-se que os embarques representam 48,7% do movimento total, refletindo uma variação negativa de -195,2 mt (-8,2%) com responsabilidade repartida por Setúbal e Leixões, que registam quebras respetivas de -175,5 mt (-33,9%) e de -131,6 mt (-22,1%), anulando as variações positivas dos restantes portos.

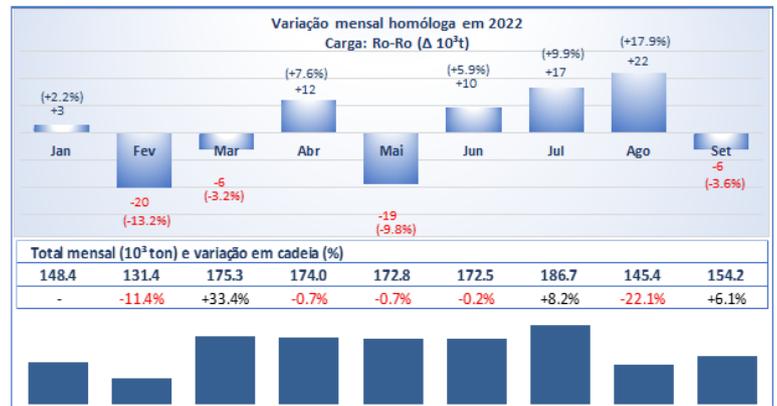
Os desembarques apresentam globalmente um acréscimo de +157,4 mt (+7,4%), por influência mais significativa de Aveiro e de Leixões, que movimentam respetivamente +189,7 mt (+21,2%) e +115,8 mt (+34,5%), logrando anular a variação negativa mais expressiva de Setúbal, de -128,2 mt (-18,3%), corroborada pela da Figueira da Foz, de -26,8 mt (-16,8%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	132.6	6.1%	+13.6	+11.5%	27.8	1.2%	+11.7	+73.0%	+82.7%
Douro e Leixões	464.7	21.4%	-131.6	-22.1%	451.3	19.7%	+115.8	+34.5%	+50.7%
Aveiro	519.9	24.0%	+51.1	+10.9%	1 084.5	47.4%	+189.7	+21.2%	+32.4%
Figueira da Foz	590.1	27.2%	+28.0	+5.0%	132.5	5.8%	-26.8	-16.8%	+81.7%
Lisboa	102.8	4.7%	+12.6	+13.9%	21.3	0.9%	-4.3	-16.7%	+82.9%
Setúbal	342.4	15.8%	-175.5	-33.9%	571.4	25.0%	-128.2	-18.3%	+37.5%
Sines	18.1	0.8%	+6.7	+58.2%	0.4	0.0%	-0.6	-56.3%	+97.6%
Total	2 170.6	100.0%	-195.2	-8.2%	2 289.2	100.0%	+157.4	+7.4%	+48.7%



5.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro, que representa apenas 2,2% do total, registou um movimento caracterizado por particular estabilidade no período entre março e julho, a oscilar em torno de 176 mil toneladas, com um desvio médio de 2,9%, tendo, contudo, subjacente uma relativa alternância das variações mensais homólogas entre valores positivos e negativos. No mês de agosto baixa para um patamar de 145 mt, inferior em -22,1% ao mês anterior, mas superior ao mês homólogo de 2021 em +22 mt (+17,9%), recuperando ligeiramente em setembro para 154,2 mt, refletindo uma quebra homóloga de -3,6% e um acréscimo de +6,1% comparativamente ao mês anterior.



Estes indicadores de variação e dispersão ilustram bem a variabilidade do comportamento da atividade portuária de movimentação de carga, majorada claramente nos mercados de reduzida dimensão.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Leixões e de Setúbal, este último pelo seu papel no comércio internacional do ramo automóvel, e o primeiro muito influenciado pelo tráfego de contentores de uma linha regular do norte da Europa, do grupo CLdN, efetuado no Terminal Multiusos pelo concessionário do TCL, na modalidade de licenciamento.

O volume de carga movimentada nos primeiros três trimestres atinge 1,46 milhões de toneladas, o que por comparação ao movimento verificado nos períodos homólogos desde 2018, determina um trajetória ascendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +4,3%, refletindo o bom desempenho do porto de Leixões, que evolui a uma média anual de +7,3%, anulando a equivalente do Setúbal que é negativa em -5,8%.

Recuando a 2013 constata-se que a evolução comparada do volume de carga movimentada pelos diversos portos nos períodos homólogos ao da presente análise, sofreu uma inversão de posições entre Leixões e Setúbal, pois nesse ano Leixões detinha uma quota de apenas 13,9% enquanto Setúbal era responsável por 76,6% do movimento total, evoluindo desde então para os atuais 76,6% e 20,8%. Salienta-se ainda que naquele ano Lisboa detinha 9,4% do mercado, tendo hoje praticamente saído, dando lugar a Sines, que, não considerando esporádicos registos de há mais de quinze anos, surgiu em 2015 e em 2016 apresentava uma quota de 0,6%, evoluindo, com algumas inflexões, para os atuais 2,7%.

Tonelagem total de CARGA RO-RO movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10^3 ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Douro e Leixões	840.4	989.9	965.4	1 139.8	1 118.6	76.6%	10.8%	↑ +7.3%	
Lisboa	6.9	6.6	0.7	0.0	0.0	0.0%	112.4%	-	
Setúbal	336.3	389.2	244.4	272.1	303.4	20.8%	16.3%	↓ -5.8%	
Sines	9.2	27.8	32.5	35.4	38.7	2.7%	36.2%	↑ +28.6%	
Total	1 193.4	1 414.1	1 243.1	1 447.2	1 460.7	100.0%	8.2%	+4.3%	
$\Delta\%$	+16.1%	+18.5%	-12.1%	+16.4%	+0.9%	-	-	-	-

Da acumulação das variações mensais homólogas resulta num valor positivo, embora muito ligeiro, de +13,4 mt, corresponde a +0,9%, originado maioritariamente por efeito do correspondente acréscimo registado em Setúbal, que ascende a +31,3 mt (+11,5%), com o apoio de +3,3 mt (+9,4%) do porto de Sines, contrariando assim o recuo induzido por Leixões, traduzido em -21,2 mt (-1,9%).



O desempenho global positivo decorre do desempenho de Setúbal, que regista um acréscimo de +24 mt (+9,8%), anulando as quebras de Leixões e de Sines, respetivamente de -4,1 mt (-0,4%) e de -0,7 mt (-2,1%).

A referida variação negativa registada no próprio mês de setembro é determinada exclusivamente por Leixões, que contrai -17,1 mt (-13,1%), e anula as variações positivas de Setúbal e Sines, respetivamente de +7,3 mt (+27,4%) e de +4 mt (+117,2%).

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	113.2	73.4%	-17.1	-13.1%	1 118.6	76.6%	-21.2	-1.9%	1 507.9	76.0%	-2.2	-0.1%
Setúbal	33.5	21.7%	+7.3	+27.8%	303.4	20.8%	+31.3	+11.5%	426.7	21.5%	+42.3	+11.0%
Sines	7.4	4.8%	+4.0	+117.2%	38.7	2.7%	+3.3	+9.4%	49.1	2.5%	+3.2	+7.1%
Total	154.2	100.0%	-5.8	-3.6%	1 460.7	100.0%	+13.4	+0.9%	1 983.6	100.0%	+43.4	+2.2%

Nos últimos doze meses foi efetuado um movimento de quase 2 milhões de toneladas, que reflete um acréscimo ligeiro de +43,4 mt (+2,2%) face a idêntico período imediatamente anterior. O contributo para este desempenho positivo é determinado por Setúbal que regista um acréscimo de +42,3 mt (+11%).

No que se refere ao sentido das operações observa-se que os embarques superaram a fasquia dos 50% por três décimas, tendo sido observada uma variação positiva nos embarques, de +19,8 mt (+2,8%), induzido principalmente por Setúbal, com +18,5 mt (+9,9%), e negativa nos desembarques de -6,4 mt (-0,9%), por responsabilidade de Leixões que regista um decréscimo de -19,2 mt (-3%), anulando o acréscimo gerado por Setúbal, de +12,8 mt (+15%).

Importa ainda referir que Setúbal apresenta um rácio de embarques de 67,8%, muito associado ao tráfego de exportação do setor automóvel, enquanto em Leixões este indicador apresenta o valor de 43,8%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	489.8	66.7%	-2.0	-0.4%	628.7	86.5%	-19.2	-3.0%	+43.8%
Setúbal	205.6	28.0%	+18.5	+9.9%	97.7	13.5%	+12.8	+15.0%	+67.8%
Sines	38.7	5.3%	+3.3	+9.4%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	734.2	100.0%	+19.8	+2.8%	726.5	100.0%	-6.4	-0.9%	+50.3%

5.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas em 2021, considerando apenas o 1º trimestre para o porto de Lisboa, na classe de Granéis Sólidos nos portos comerciais do Continente foram principalmente, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, no tocante a tráfego de importação, 'Cereais', 'Outros resíduos e matérias-primas secundárias' e 'Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)', 'Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)' e 'Outras substâncias de origem vegetal', representando cerca de 73% das mercadorias importadas, e no tráfego de exportação, o 'Cimento, cal e gesso', 'Minérios metálicos não ferrosos e seus concentrados, excepto minérios de urânio e de tório' e 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.', que representaram cerca de 74% do total das mercadorias importadas nesta tipologia de acondicionamento.

Importa referir que cerca de 94% da tonelagem movimentada nesta classe respeita a tráfego internacional, da qual cerca de 71% a operações de importação.



5.2.1. Carvão

O mercado do Carvão teve um importante significado no panorama da atividade portuária de movimentação de carga, nomeadamente pela sua importação, através do porto de Sines, para as centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia), tendo entretanto perdido esse protagonismo, na sequência do encerramento de ambas as centrais. Complementarmente, e com uma quota pouco expressiva, procede-se ainda à importação de *petcoke* para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, sendo que estas operações mantêm uma relativa irregularidade, com registo frequente de meses sem qualquer desembarque.

Assim, pode considerar-se que atualmente este mercado, que detém uma quota simbólica de 0,3%, é constituído apenas pelo porto de Setúbal, tendo registado, no corrente ano, tendo registado desembarques nos meses de março a julho, num total de 178,1 mt, excedendo, contudo, o movimento homólogo de 2021 em +54,8 mt (+44,5%). No entanto, o porto de Sines reporta ainda um embarques de 29,9 mt, tendo 22 mt sido registadas em março e as restantes 8 mt repartidas por julho e agosto.

Tonelagem total de CARVÃO movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Setúbal	184.7	176.9	143.0	123.2	178.1	85.6%	14.8%	-4.1%	
Sines	3 455.7	2 501.1	332.5	12.5	29.9	14.4%	113.3%	-	
Total	3 640.4	2 678.0	475.5	135.7	208.0	100.0%	101.6%	-	
Δ%	-24.0%	-26.4%	-82.2%	-71.5%	+53.3%	-	-	-	-

5.2.2. Minérios

O mercado portuário de Minérios representa apenas 1,2% do total de carga movimentada, e o seu comportamento nos primeiros nove meses do ano pode ser caracterizado por ter iniciado com o registo de quatro variações mensais homólogas negativas consecutivas que somaram -125 mt, e nos restantes cinco meses registado apenas uma variação negativa, de pouca expressão (-5 mt, -5,8%, em julho, somando um acréscimo de +46,5 mt, muito por efeito do acréscimo observado em agosto (+32,7 mt, 39,8%), totalizando uma variação negativa de -78,6 mt (-9,1%) para um total de 781,7 mt. A evolução do volume de carga em cadeia revela igualmente a alternância de variações positivas e negativas, que, dada a pequena dimensão do mercado, apresentam expressões percentuais muito significativas.



Observando a evolução anual do volume de carga movimentada nos períodos homólogos desde 2018, constata-se que a quebra ora verificada não impede que a trajetória subjacente seja ascendente, traduzindo-se por uma taxa média anual de crescimento de +1,2%, absolutamente determinado pelo comportamento de Setúbal traduzido por uma variação média anual de +9,5%, anulando as tendências negativas dos restantes portos.

Este mercado é maioritariamente constituído pelos portos de Setúbal e de Leixões, com quotas respetivas de 53,9% e de 43,6%, sendo completado por Sines que representa 2,5% do total.

A responsabilidade da quebra verificada no período em análise é repartida pelos dois principais mercados, sendo mais expressiva a de Leixões, que ascende a -67 mt (-16,4%), enquanto a de Setúbal se cifra em -15,7



mt (-3,6%). O desempenho de Sines mitiga ligeiramente esta diminuição, movimentando +4 mt (+25,4%) do que no período homólogo de 2021.

Tonelagem total de MINÉRIOS movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	411.3	435.9	522.7	407.6	340.6	43.6%	13.9%	↓ -3.9%	
Lisboa	1.5	6.7	4.5	0.0	0.0	0.0%	104.6%	↓ -39.6%	
Setúbal	292.1	356.1	382.6	437.0	421.4	53.9%	13.6%	↑ +9.5%	
Sines	37.8	38.9	9.2	15.7	19.7	2.5%	49.3%	↓ -23.4%	
Total	742.7	837.6	918.9	860.4	781.7	100.0%	7.4%	+1.2%	
	Δ%	-17.9%	+12.8%	+9.7%	-6.4%				

O movimento efetuado no próprio mês de setembro, num total de 96,9 mt, determina um acréscimo de +10,7 mt (+12,4%), pelo contributo exclusivo de Leixões, que movimenta +14,7 mt (+50,1%).

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	44.1	45.5%	+14.7	+50.1%	340.6	43.6%	-67.0	-16.4%	490.4	45.3%	-70.9	-12.6%
Setúbal	52.8	54.5%	-0.4	-0.7%	421.4	53.9%	-15.7	-3.6%	572.5	52.8%	+18.7	+3.4%
Sines	0.0	0.0%	-3.6	-100.0%	19.7	2.5%	+4.0	+25.4%	19.7	1.8%	-6.9	-25.8%
Total	96.9	100.0%	+10.7	+12.4%	781.7	100.0%	-78.6	-9.1%	1 083.4	100.0%	-58.3	-5.1%

Nos últimos doze meses foram movimentadas 1,08 milhões de toneladas, que representa uma diminuição de -58,3 mt (-5,1%) comparativamente ao movimento realizado nos doze meses imediatamente anteriores. Este decréscimo decorre maioritariamente do desempenho de Leixões, que quebra -70,9 mt (-12,6%), e com o reforço do decréscimo de -6,9 mt (-25,8%), anula o acréscimo de +18,7 mt (+3,4%) apurado em Setúbal.

No que respeita ao sentido do movimento das operações, salienta-se que o volume de carga embarcada representou 58,6% do total, refletindo uma variação positiva ligeira de +5,6 mt (+1,2%), resultante do confronto do acréscimo de +17,2 mt de Leixões (tendo sido nulo neste segmento do período homólogo de 2021) com o decréscimo de -15,7 mt (-3,6%), sendo que os desembarques, efetuados exclusivamente por Leixões, registam uma diminuição de -84,2 mt (-20,7%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	17.2	3.8%	+17.2	-	323.4	100.0%	-84.2	-20.7%	+5.1%
Setúbal	421.4	91.9%	-15.7	-3.6%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Sines	19.7	4.3%	+4.0	+25.4%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	458.3	100.0%	+5.6	+1.2%	323.4	100.0%	-84.2	-20.7%	+58.6%

5.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas movimenta até setembro um total de 3,82 milhões de toneladas, igualando praticamente o último registo pré-pandemia, e representando um acréscimo de +6,1% face ao período homólogo de 2021, a que correspondem um significativo volume de +219,3 mt. Contudo, a formação deste acréscimo não foi regular ao longo dos nove meses, incluindo três variações mensais homólogas negativas, em abril, junho e setembro, sendo esta última de -14,9%. A evolução mensal do movimento de Produtos Agrícolas reflete sensível irregularidade, quer por avaliação das variações homólogas, quer por observação da evolução em cadeia, que alterna variações positivas e negativas até agosto, repetindo em setembro a variação negativa de agosto, com intensidade acrescida: de julho para agosto regista-se uma



quebra de -62,9 mt (-12%), subindo para -128,9 mt (-28%) de agosto para setembro. Acresce referir que a tonelagem movimentada mensalmente reflete um desvio médio de 17,5%.

Não obstante o significativo acréscimo observado no período em análise, que estabelece para este mercado uma quota de 5,8%, a evolução anual da tonelagem movimentada nos períodos homólogos desde 21018 tem subjacente uma trajetória descendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -1,5%.



Esta tendência negativa surge por influência mais expressiva dos mercados de Leixões e Aveiro, que evoluem negativamente a taxas médias respetivas de -3,6% e de -11%, suportadas por quotas de 12,7% e de 12,1%, logrando anular o efeito do crescimento médio do principal mercado, Lisboa, traduzido por +1,3%, ponderado por uma quota maioritária absoluta de 73,7%, assegurada pela proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis da Silopor, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas.

Tonelagem total de PRODUTOS AGRÍCOLAS movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	9.6	40.0	12.0	2.7	20.5	0.5%	75.7%	-8.8%	
Douro e Leixões	508.0	513.3	422.1	391.2	483.8	12.7%	10.5%	-3.6%	
Aveiro	812.9	783.3	672.3	701.9	461.9	12.1%	18.0%	-11.0%	
Figueira da Foz	6.3	0.0	23.7	3.1	10.1	0.3%	95.4%	+13.5%	
Lisboa	2 644.6	2 478.6	2 381.5	2 477.6	2 812.8	73.7%	6.0%	+1.3%	
Setúbal	0.0	0.0	15.7	18.9	26.5	0.7%	86.6%	-	
Sines	10.8	3.0	0.0	2.9	1.9	0.1%	99.4%	-62.1%	
Total	3 992.2	3 818.2	3 527.4	3 598.2	3 817.6	100.0%	4.5%	-1.5%	
Δ%	+4.9%	-4.4%	-7.6%	+2.0%	+6.1%	-	-	-	-

O referido acréscimo da tonelagem movimentada no período de janeiro a setembro de 2022 reflete maioritariamente o comportamento do porto de Lisboa que movimenta +335,3 mt (+13,5%), contando ainda com o reforço de +92,6 mt (+23,7%) proporcionado por Leixões, e ainda, menos expressivos, de Viana do Castelo, Setúbal e Figueira da Foz, contrariando a expressiva quebra apurada em Aveiro, de -240 mt (-34,2%).

Como já referido, o mês de setembro vem induzir um recuo no acréscimo acumulado a agosto, sendo que o registo negativo que o determina é gerado pelo desempenho de Lisboa e de Leixões, com variações respetivas de -87,8 mt (-32,2%) e de -25,8 mt (-42,8%), que anula o acréscimo produzido por Aveiro, de +47,2 mt (+87,6%).

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021 ton	%	Valor	Quota	Δ Homólogo 2021 ton	%	Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior ton	%
Viana do Castelo	5.9	1.8%	+5.9	-	20.5	0.5%	+17.8	+659.4%	23.7	0.5%	+18.4	+344.7%
Douro e Leixões	34.6	10.4%	-25.8	-42.8%	483.8	12.7%	+92.6	+23.7%	655.3	13.2%	+117.7	+21.9%
Aveiro	101.2	30.5%	+47.2	+87.6%	461.9	12.1%	-240.0	-34.2%	574.3	11.6%	-345.8	-37.6%
Figueira da Foz	3.5	1.1%	+0.4	+13.3%	10.1	0.3%	+7.0	+224.7%	18.7	0.4%	+7.9	+72.8%
Lisboa	184.4	55.6%	-87.8	-32.2%	2 812.8	73.7%	+335.3	+13.5%	3 642.9	73.6%	+391.1	+12.0%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	26.5	0.7%	+7.6	+40.2%	29.7	0.6%	+10.8	+56.8%
Sines	1.9	0.6%	+1.9	-	1.9	0.1%	-1.0	-33.7%	1.9	0.0%	-3.3	-63.0%
Total	331.5	100.0%	-58.2	-14.9%	3 817.6	100.0%	+219.3	+6.1%	4 946.5	100.0%	+196.7	+4.1%

A movimentação de Produtos Agrícolas registada no período constituído pelos últimos doze meses atinge



4,95 milhões de toneladas, ultrapassando em +196,7 mt (+4,1%) a tonagem no período idêntico imediatamente anterior. Este acréscimo tem origem maioritária no porto de Lisboa, que é responsável por um aumento de +391,1 mt (+12%), mas conta com o apoio de Leixões que contribui com um aumento de +117,7 mt (+21,9%), para anular a contrariedade induzida por Aveiro, que ‘perde’ -345,8 mt (-37,6%).

Como decorre da leitura do quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 96,2%, limitando-se os embarques a 142,1 mt efetuados por Lisboa.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	0.0	0.0%	-	-	20.5	0.6%	+17.8	+659.4%	+0.0%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	483.8	13.2%	+92.6	+23.7%	+0.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	461.9	12.6%	-240.0	-34.2%	+0.0%
Figueira da Foz	0.0	0.0%	-	-	10.1	0.3%	+7.0	+224.7%	+0.0%
Lisboa	142.1	98.7%	+24.2	+20.5%	2 670.7	72.7%	+311.1	+13.2%	+5.1%
Setúbal	0.0	0.0%	-4.0	-100.0%	26.5	0.7%	+11.6	+77.8%	+0.0%
Sines	1.9	1.3%	+1.9	-	0.0	0.0%	-2.9	-100.0%	+100.0%
Total	144.1	100.0%	+22.1	+18.1%	3 673.5	100.0%	+197.2	+5.7%	+3.8%

5.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos é o que o revela melhor desempenho em termos de acréscimo tonagem movimentada face a 2021, registando um expressivo crescimento de +19%, cuja formação mensal é suportada por variações homólogas positivas nos primeiros oito meses, interrompidas em setembro com a observação de um recuo de -7,8%. Sublinha-se, no entanto, que embora todas positivas, as variações homólogas entre janeiro e agosto apresentam intensidades distintas, situando-se, em termos percentuais, num intervalo entre +3,6% e +48,8%, registados respetivamente em abril e em julho.



A observação das variações em cadeia indiciam alternância entre variações positivas e negativas com frequência, bimensais a partir de março, com um desvio médio de 11,2%.

A evolução anual da tonagem movimentada nos períodos homólogos revela registos negativos sucessivos entre 2019 e 2021, que sustentam uma trajetória decrescente para o período total, traduzida por uma variação média anual de -2,5%, que a variação positiva registada no período em análise apenas vem mitigar,

Tonagem total de OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Viana do Castelo	49.2	84.3	105.9	116.6	113.5	1.9%	26.7%	+19.6%	
Douro e Leixões	1 009.0	1 053.6	815.3	981.6	1 276.7	21.5%	14.5%	+4.6%	
Aveiro	1 104.6	1 051.0	933.3	993.4	1 200.6	20.2%	8.7%	+1.3%	
Figueira da Foz	755.6	587.2	601.4	533.1	823.1	13.9%	16.7%	+1.2%	
Lisboa	1 453.3	1 180.0	1 122.6	885.0	1 003.6	16.9%	16.9%	-10.2%	
Setúbal	1 703.2	1 566.1	1 511.4	1 232.7	1 254.9	21.1%	12.6%	-8.2%	
Sines	99.5	103.9	87.1	208.1	218.0	3.7%	40.0%	+29.6%	
Faro	114.3	87.4	119.8	40.8	49.0	0.8%	39.6%	-20.6%	
Total	6 288.8	5 713.3	5 296.8	4 991.3	5 939.4	100.0%	8.1%	-2.5%	
	Δ%	+6.1%	-9.2%	-7.3%	-5.8%	+19.0%	-	-	-



não conseguindo contrariar a evolução histórica de Lisboa e de Setúbal, cuja evolução se apresenta negativa e com relativa intensidade, traduzida por taxas médias anuais de crescimento respetivas de -10,2% e de -8,2%, ponderadas por quotas de 16,9% e de 21,1%. Nos restantes mercados significativos observam-se tendências de evolução positivas, com destaque para Leixões que se traduz em +4,6%, suportada por uma quota de 21,5%.

Importa referir que este é o mercado de carga que se encontra mais fracionado, sendo que os cinco principais portos que o constituem têm quotas que variam entre 13,9% e 21,5%, da Figueira da Foz e de Leixões, respetivamente.

No período de janeiro a setembro de 2022 regista-se um total de 5,94 milhões de toneladas, que, como referido, excede o correspondente do ano anterior em +19%, ficando, contudo, a -349,4 mt, correspondente a -5,6% do valor mais elevado, observado em 2018.

A responsabilidade da expressiva variação face ao período homólogo de 2021 surge também repartida por vários portos, sendo que as mais intensas se verificam em Leixões e na Figueira da Foz, que registam expressivos acréscimo de +295,1 mt (+30,1%) e de +290 mt (+54,4%), seguidos de Aveiro, com +207,2 mt (+20,9%), e de Lisboa, com +118,6 mt (+13,4%).

O desempenho global negativo verificado no próprio mês de setembro decorre de idêntico comportamento observado na maioria dos portos, constituindo Lisboa e Leixões as únicas exceções, com acréscimos respetivos de +52,7 mt (+92,5%) e +43 mt (+33,4%), incapazes de anular as quebras apuradas nos restantes, sendo a mais expressiva registada em Setúbal, de -65,4 mt (-43,7%), com Aveiro, Sines e Figueira da Foz, a movimentar respetivamente -26,1 mt (-24,1%), -20,1 mt (-51,6%) e -18,6 mt (-22,5%).

Nos últimos doze meses foi movimentado um total de 7,76 milhões de toneladas, o que traduz um acréscimo de +1,16 milhões de toneladas (+17,7%) comparativamente ao período idêntico que o antecede. Para este resultado contribuiu maioritariamente o porto de Leixões, com +600,6 mt (+54,4%), seguido de Aveiro e da Figueira da Foz, com +359,5 mt (+28,5%) e +230,5 mt (+31,1%), respetivamente.

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	8.8	1.6%	-1.7	-16.5%	113.5	1.9%	-3.1	-2.7%	140.1	1.8%	-3.5	-2.5%
Douro e Leixões	171.8	31.9%	+43.0	+33.4%	1 276.7	21.5%	+295.1	+30.1%	1 705.7	22.0%	+600.6	+54.4%
Aveiro	82.1	15.2%	-26.1	-24.1%	1 200.6	20.2%	+207.2	+20.9%	1 620.3	20.9%	+359.5	+28.5%
Figueira da Foz	63.7	11.8%	-18.6	-22.5%	823.1	13.9%	+290.0	+54.4%	972.9	12.5%	+230.5	+31.1%
Lisboa	109.7	20.4%	+52.7	+92.5%	1 003.6	16.9%	+118.6	+13.4%	1 223.6	15.8%	-35.2	-2.8%
Setúbal	84.2	15.6%	-65.4	-43.7%	1 254.9	21.1%	+22.2	+1.8%	1 772.4	22.8%	+45.6	+2.6%
Sines	18.8	3.5%	-20.1	-51.6%	218.0	3.7%	+9.8	+4.7%	268.2	3.5%	+15.0	+5.9%
Faro	0.0	0.0%	-9.8	-100.0%	49.0	0.8%	+8.2	+20.1%	53.7	0.7%	-48.2	-47.3%
Total	539.2	100.0%	-45.9	-7.8%	5 939.4	100.0%	+948.1	+19.0%	7 757.0	100.0%	+1 164.4	+17.7%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume de embarques representa 48,1% do movimento total e regista um acréscimo de +605,3 mt (+26,8%), contando com os contributos mais expressivos de Aveiro e da Figueira da Foz, com acréscimos de +198,9 mt (+51,6%) e de +185,6 mt (+64,4%), respetivamente, sendo de salientar que o único porto que embarca menor quantidade homóloga desta tipologia de carga é Sines, que, detendo uma dimensão residual (1,1% neste segmento), recua -1,1%.

O fluxo de desembarques regista igualmente uma variação global positiva, que se cifra em +342,8 mt (+12,5%), tendo como principal responsável o porto de Leixões, que regista um acréscimo de +269 mt (+32,1%), contando ainda com o reforço de +104,4 mt (+42,7%) providenciado pela Figueira da Foz. Com diminuição na tonelagem desembarcada surgem apenas Setúbal e Viana do Castelo, com quebras respetivas de -55,2 mt (-8,6%) e de -3,7 mt (-5,9%).



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	54.9	1.9%	+0.5	+1.0%	58.6	1.9%	-3.7	-5.9%	+48.3%
Douro e Leixões	168.9	5.9%	+26.1	+18.3%	1 107.8	36.0%	+269.0	+32.1%	+13.2%
Aveiro	584.2	20.4%	+198.9	+51.6%	616.4	20.0%	+8.4	+1.4%	+48.7%
Figueira da Foz	474.0	16.6%	+185.6	+64.4%	349.1	11.3%	+104.4	+42.7%	+57.6%
Lisboa	825.7	28.9%	+108.9	+15.2%	177.9	5.8%	+9.7	+5.7%	+82.3%
Setúbal	670.5	23.4%	+77.4	+13.1%	584.4	19.0%	-55.2	-8.6%	+53.4%
Sines	32.6	1.1%	-0.4	-1.1%	185.3	6.0%	+10.2	+5.8%	+15.0%
Faro	49.0	1.7%	+8.2	+20.1%	0.0	0.0%	-	-	+100.0%
Total	2 859.7	100.0%	+605.3	+26.8%	3 079.7	100.0%	+342.8	+12.5%	+48.1%

5.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é constituído maioritariamente pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação “Produtos petrolíferos refinados líquidos” que em 2021 representou 41% do total, maioritariamente no tráfego de exportação (63%), bem como o “Petróleo bruto” e “Gás natural”, que no seu conjunto representaram 46%, integralmente em tráfego de importação, sendo ainda de assinalar os ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’, que representam globalmente cerca de 10%.

Importa ainda sublinhar que cerca de 94% do total das mercadorias movimentadas nesta classe em 2021, respeitaram a tráfego internacional, sendo 64% relativas a importações.

5.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto integrava tradicionalmente os portos de Sines e de Leixões, e, em condições normais de funcionamento, o seu movimento, com exceções pontuais e de pouca expressão protagonizadas normalmente por Sines, esgotava-se no desembarque deste combustível fóssil com destino às refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A., localizadas nas respetivas áreas portuárias.

No entanto, no contexto de retração da economia por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19 e de forte diminuição do consumo de combustíveis nos mercados nacional e internacional, ambas as refinarias viram em 2020 a sua atividade suspensa e reduzida, acabando a Galp por decidir cessar a refinação em Matosinhos, o que viria a concretizar-se no final do mês de abril de 2021, e concentrar essa atividade em Sines. Desta decisão resulta, naturalmente, uma modificação na estrutura deste mercado, que passa a ser constituído apenas pelo porto de Sines, sendo que, a concretizar-se a manutenção do nível da atividade de refinação, o volume total de Petróleo Bruto desembarcado seria sensivelmente do mesmo nível.

Não obstante o exposto, a tonelagem de Petróleo Bruto desembarcada no porto de Sines revela-se significativamente inferior à desembarcada nos períodos homólogos pré-pandemia, sendo que no período em análise e comparativamente a 2021 os valores encontram-se já bastante próximos, divergindo -60,7 mt ou -0,7%.

Salienta-se que o detalhe mensal desta variação acumulada evidencia o registo de variações mensais negativas no primeiro trimestre (somando -284,6 mt), seguidas de variações mensais positivas no segundo trimestre (somando +275,6 mt), novamente variações mensais negativas em julho e agosto, de -66,8 mt



e -170,8 mt respetivamente, fechando o período com um expressivo acréscimo homólogo de +185,9 mt (+24,3%). Observando a evolução da tonagem mensal constata-se um ciclo crescente de janeiro a julho com uma ligeira interrupção em abril, duas quebras sucessivas em julho e agosto seguidas de uma recuperação em setembro, com o valor mensal mais elevado do ano, a refletir um acréscimo de +21,9% face a agosto.



A evolução anual da tonagem movimentada nos períodos homólogos descreve uma trajetória descendente traduzida por uma taxa média anual de crescimento negativa de -6%, que surge em resultado da forte quebra registada em Leixões, traduzida por uma CAGR de -64,5%, e de uma *tmac* de +6,9% em Sines.

Tonagem total de PETRÓLEO BRUTO movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10^3 ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Douro e Leixões	3 377.6	3 179.8	2 148.0	244.8	53.4	0.7%	78.5%	-	
Sines	6 846.0	5 084.8	5 930.5	7 638.8	7 769.4	99.3%	15.4%	↑ +6.9%	
Total	10 223.6	8 264.6	8 078.5	7 883.6	7 822.9	100.0%	10.6%	-6.0%	
$\Delta\%$	-6.6%	-19.2%	-2.3%	-2.4%	-0.8%	-	-	-	-

A quota que o Petróleo Bruto detém no universo da carga movimentada no período em análise é de 11,9%, perdendo -0,2 pp por comparação à homóloga de 2021.

Acresce ainda salientar que a tonagem de Petróleo Bruto desembarcada em setembro vem mitigar o acumulado que vinha de agosto, recuando de -3,5% para -0,8%.

No período constituído pelos últimos doze meses verifica-se um movimento total de 9,26 milhões de toneladas, o que reflete uma diminuição de -1,48 milhões de toneladas, ou seja, de -13,8%, face a idêntico período imediatamente anterior, sendo esta repartida por Leixões e Sines, que 'perdem' respetivamente -649,1 mt (-92,4%) e -834,6 mt (-8,3%).

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021 ton	%	Valor	Quota	Δ Homólogo 2021 ton	%	Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior ton	%
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-	-	53.4	0.7%	-191.4	-78.2%	53.4	0.6%	-649.1	-92.4%
Sines	951.9	100.0%	+185.9	+24.3%	7 769.4	99.3%	+130.7	+1.7%	9 210.4	99.4%	-834.6	-8.3%
Total	951.9	100.0%	+185.9	+24.3%	7 822.9	100.0%	-60.7	-0.8%	9 263.8	100.0%	-1 483.8	-13.8%

A movimentação desta carga no período em análise decorre integralmente da realização de operações de desembarque no porto de Sines e de embarque em Leixões.



5.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos registou no período de janeiro a setembro de 2022 uma variação positiva de +537,2 mt, correspondente a +4%, que lhe permitiu um incremento de +0,7 pp para uma quota de 21,6%. Contudo a variação global positiva foi o resultado de um somatório de variações mensais homólogas de natureza e montante distintos, tendo iniciado o anos com dois registos positivos (somando +228,2 mt), seguidos de três registos negativos (somando -116 mt), tendo, desde junho observando sempre variações positivas que já somam +425 mt, sendo que de julho até setembro a expressão dessas variações homólogas tem vindo a diminuir de +12,6% até +3,8%. A evolução mensal da tonelage movimentada descreve um movimento ondulatório, alternando variações em cadeia positivas e negativas, sendo a última, de agosto para setembro, bastante expressiva, de -17%.



A evolução anual nos períodos homólogos desde 2018 reflete uma tendência positiva, traduzida por uma *tmac* de +1,7%, determinada maioritariamente pelo comportamento do porto de Sines, que detém uma quota maioritária absoluta de 79,3% e uma evolução crescente à razão de +5,5% ao ano, recebendo, contudo, ligeiro apoio de Aveiro, que evolui à razão de +3,5% ao ano, ponderado por uma quota de 3,7%. A contrariar estas trajetórias surge de forma mais expressiva o porto de Leixões que apresenta uma *tmac* de -11,6% suportada por uma quota de 11,5%, a cujo agravamento recente não é, seguramente, alheia a cessação da atividade de refinação em Matosinhos.

Importa, contudo, salientar que o comportamento de Sines é significativamente impulsionado pelo crescimento das importações de 'gás natural liquefeito' dos E.U.A..

Tonelage total de PRODUTOS PETROLÍFEROS movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10^3 ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	$\Delta\%$ média anual	Sparklines
Viana do Castelo	41.8	34.5	27.7	43.5	24.4	0.2%	21.8%	↓ -7.3%	
Douro e Leixões	2 495.2	2 432.3	1 988.5	1 689.7	1 624.6	11.5%	17.7%	↓ -11.6%	
Aveiro	533.3	431.8	341.4	610.5	528.6	3.7%	19.0%	↑ +3.5%	
Lisboa	862.9	942.8	707.0	534.7	684.2	4.8%	19.2%	↓ -9.9%	
Setúbal	66.8	66.3	66.4	81.9	63.7	0.5%	9.5%	↔ +1.4%	
Sines	8 836.6	10 057.6	9 073.1	10 630.6	11 202.5	79.3%	9.0%	↑ +5.5%	
Total	12 836.6	13 965.4	12 204.0	13 590.9	14 128.1	100.0%	5.4%	+1.7%	
$\Delta\%$	-6.5%	+8.8%	-12.6%	+11.4%	+4.0%	-	-	-	-

O acréscimo verificado no período de janeiro a setembro de 2022 reflete o contributo principal de Sines que se traduz num volume de +494,6 mt (+5,1%), a que se segue Lisboa, com um total de +130,5 mt (+26,7%). Os restantes portos apresentam variações negativas, embora não muito expressivas, sendo o valor mais elevado de Aveiro, que se cifra em -63,3 (-11,8%), seguido de Leixões, Setúbal e Viana do Castelo.

O desempenho evidenciado no próprio mês de setembro, influencia positivamente o desempenho global, ao registar um acréscimo de +49,9 mt (+3,8%), por efeito mais expressivo do porto de Sines, responsável por um aumento de +77,3 mt (+7,7%), não sendo, contudo, despiciendo o acréscimo apurado em Leixões, de +19 mt (+42,1%). Leixões e Aveiro são os portos que contrariam um registo positivo mais significativo.

Nos últimos doze meses foram movimentadas cerca de 18,8 milhões de toneladas, o que traduz um aumento de +823,9 mt (+4,6%), maioritariamente determinado pelo porto de Sines, que regista um acréscimo de



Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Viana do Castelo	3.5	0.3%	-0.5	-12.1%	24.4	0.2%	-19.1	-43.8%	32.0	0.2%	-23.0	-41.7%
Douro e Leixões	158.8	11.5%	-29.2	-15.5%	1 624.6	11.5%	-65.1	-3.9%	2 161.5	11.5%	-104.6	-4.6%
Aveiro	55.6	4.0%	-18.6	-25.0%	528.6	3.7%	-81.8	-13.4%	733.7	3.9%	-24.1	-3.2%
Lisboa	64.3	4.7%	+19.0	+42.1%	684.2	4.8%	+149.5	+28.0%	888.7	4.7%	+116.9	+15.2%
Setúbal	8.7	0.6%	+1.8	+26.2%	63.7	0.5%	-18.2	-22.2%	83.0	0.4%	-20.9	-20.1%
Sines	1 087.4	78.9%	+77.3	+7.7%	11 202.5	79.3%	+571.9	+5.4%	14 915.8	79.3%	+879.6	+6.3%
Total	1 378.3	100.0%	+49.9	+3.8%	14 128.1	100.0%	+537.2	+4.0%	18 814.6	100.0%	+823.9	+4.6%

+879,6 mt (+6,3%), contando com o apoio de Lisboa, responsável por uma variação positiva de +116,9 mt (+15,2%). A encabeçar os portos que contrariam o crescimento da tonelagem movimentada neste período surge o porto de Leixões, com uma quebra de -104,6 mt (-4,6%), sendo apoiado por Aveiro, Viana do Castelo e Setúbal, com diminuições a oscilar entre -24,1 mt e -20,9 mt.

Considerando o sentido das operações, constata-se que o volume dos embarques representou 42% do total, tendo, contudo, observado uma significativa diminuição, de -503,6 mt (-7,8%), muito por efeito da cessação de operações de embarque efetuadas em Leixões, que explica uma quebra de -313,2 mt (-95,1%), mas também com o reforço de -188,1 mt (-3,1%) da responsabilidade de Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Viana do Castelo	3.5	0.1%	-20.2	-85.2%	20.9	0.3%	+1.1	+5.7%	+14.3%
Douro e Leixões	16.3	0.3%	-313.2	-95.1%	1 608.3	19.6%	+248.1	+18.2%	+1.0%
Aveiro	0.0	0.0%	-	-	528.6	6.5%	-81.8	-13.4%	+0.0%
Lisboa	23.0	0.4%	+17.9	+353.0%	661.2	8.1%	+131.6	+24.8%	+3.4%
Setúbal	0.0	0.0%	-	-	63.7	0.8%	-18.2	-22.2%	+0.0%
Sines	5 894.8	99.3%	-188.1	-3.1%	5 307.7	64.8%	+760.0	+16.7%	+52.6%
Total	5 937.6	100.0%	-503.6	-7.8%	8 190.5	100.0%	+1 040.8	+14.6%	+42.0%

O volume dos desembarques atinge 8,19 milhões de toneladas e excede em +1,04 milhões de toneladas (+14,6%) a tonelagem desembarcada no período homólogo de 2021, com o contributo mais expressivo de Sines, de +760 mt (+16,7%), mas também com significado de Leixões e de Lisboa, que exibem acréscimos respetivos de +248,1 mt (+18,2%) e de +131,6 mt (+24,8%).

5.3.3. Outros Granéis Líquidos

A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos encerra uma natureza muito diversa e determina uma relativamente elevada dispersão geográfica do respetivo mercado.

O comportamento deste mercado em termos da tonelagem movimentada no período de janeiro a setembro de 2022 traduz um recuo de -108,2 mt (-6,2%), para um total de 1,63 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 2,5%.

Salienta-se que este mercado vem atravessando um ciclo claramente negativo, sendo que a quebra ora apurada é o espelho de variações mensais homólogas negativas na maioria dos meses, sendo de salientar que o registo das três variações mensais positivas incide





sobre os últimos quatro meses. A interrupção regista-se no mês de agosto e é a mais baixa do ano, de -6,8 mt ou -3,8%. A evolução mensal reflete razoável estabilidade, com um desvio médio de 8,1%, alternando, contudo variações em cadeia positivas e negativas, fechando com setembro a registar o segundo valor mensal mais elevado, apenas ultrapassado por julho.

O volume movimentado no período em análise reflete a terceira quebra anual sucessiva, que vem determinar uma tendência de evolução que se traduz por uma taxa média anual de crescimento negativa de -1,3%, influenciada de forma mais intensa pelo comportamento do porto de Lisboa, que evolui a uma média de -3,8% ao ano e é suportado por uma quota de 31,2%. A exercer pressão negativa nesta evolução surge mais destacado o porto de Lisboa, que evolui à razão de -3,8% ao ano, ponderação por uma quota de 16,9%. O porto que lidera este mercado em termos de tonelagem movimentada é Aveiro, com 35% do total, denotando relativa estabilidade na evolução média (*tmac* de -0,2%) seguido de Sines com 31,2%, sendo este o único que regista uma *tmac* positiva, de +8,7%.

Tonelagem total de OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS movimentada nos meses de JANEIRO a SETEMBRO (10 ³ ton)									
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines
Douro e Leixões	329.9	296.0	276.3	200.5	123.6	7.6%	30.2%	-19.8%	
Aveiro	496.5	665.0	605.6	508.4	570.1	35.0%	11.0%	-0.2%	
Figueira da Foz	7.3	17.7	6.0	9.9	9.3	0.6%	40.8%	-3.8%	
Lisboa	322.3	297.7	243.9	281.8	275.1	16.9%	9.1%	-3.8%	
Setúbal	132.2	209.5	184.0	179.7	143.5	8.8%	16.6%	-0.4%	
Sines	302.8	558.6	549.4	558.3	508.8	31.2%	19.8%	+8.7%	
Total	1 590.9	2 044.4	1 865.1	1 738.5	1 630.4	100.0%	9.3%	-1.3%	
	Δ%	-2.6%	+28.5%	-8.8%	-6.8%				

A quebra registada no período em análise resulta do comportamento negativo da maioria dos portos, que tem em Aveiro a única exceção, ao gerar um acréscimo de +61,7 mt (+12,1%). A quebra mais significativa é apresentada por Leixões e ascende a -76,8 mt (-38,3%), a que se segue Sines com -49,5 mt (-8,9%) e Setúbal com -36,2 mt (-20,1%).

A variação positiva de setembro, tomado individualmente, é determinada por Aveiro e Lisboa, com acréscimos respetivos de +29,9 mt (+70,1%) e de +22,6 mt (+131%).

Porto	Setembro				Janeiro / Setembro				Últimos 12 meses			
	Valor	Quota	Δ Setembro/2021		Valor	Quota	Δ Homólogo 2021		Valor	Quota	Δ Homólogo Anterior	
			ton	%			ton	%			ton	%
Douro e Leixões	14.8	7.3%	+2.4	+19.0%	123.6	7.6%	-76.8	-38.3%	166.7	7.5%	-140.6	-45.7%
Aveiro	72.7	35.8%	+29.9	+70.1%	570.1	35.0%	+61.7	+12.1%	724.4	32.6%	-8.8	-1.2%
Figueira da Foz	1.9	0.9%	-0.1	-6.6%	9.3	0.6%	-0.6	-6.5%	9.3	0.4%	-0.6	-6.5%
Lisboa	39.8	19.6%	+22.6	+131.0%	275.1	16.9%	-6.8	-2.4%	415.1	18.7%	+20.4	+5.2%
Setúbal	7.4	3.6%	-19.4	-72.6%	143.5	8.8%	-36.2	-20.1%	202.1	9.1%	-36.9	-15.4%
Sines	66.6	32.8%	-0.4	-0.6%	508.8	31.2%	-49.5	-8.9%	703.5	31.7%	-1.4	-0.2%
Total	203.2	100.0%	+35.0	+20.8%	1 630.4	100.0%	-108.2	-6.2%	2 221.0	100.0%	-167.9	-7.0%

O movimento efetuado nos últimos doze meses ascendeu a 2,22 milhões de toneladas, traduzindo uma diminuição de -167,9 mt (-7%), com responsabilidade estendida à quase totalidade dos portos, com exceção de Lisboa, que exibe um acréscimo de +20,4 mt (+5,2%). As variações negativas são encabeçadas pela observada em Leixões, que ascende a -140,6 mt (-45,7%).

Considerando o sentido das operações, constata-se que os embarques representam apenas 25% do total, tendo a correspondente tonelagem observado um decréscimo de -134 mt (-24,8%), por efeito maioritário de Leixões, que 'perde' as 98,7 mt que havia embarcado no período homólogo de 2021, contando, contudo, com o apoio da maioria dos restantes portos, com destaque para Aveiro (-32,2 mt ou -14,1%), tendo Sines como única exceção, registando um acréscimo de +6,5 mt (+6,1%).



No segmento dos desembarques constata-se uma variação positiva, embora ligeira, de -25,8 mt (+2,2%), cuja responsabilidade é atribuída maioritariamente a Aveiro, que regista um acréscimo de +93,9 mt (+33,5%), com apoio de Leixões e da Figueira da Foz, com aumentos respetivos de +21,9 mt (+21,5%) e +6,3 mt. As quebras que anulam parcialmente este registo positivo, vêm de Sines, com -56 mt (-12,4%), de Setúbal, com -35,2 mt (-19,7%) e ainda, com menos expressão, de Lisboa, que se cifra em -5,1 mt (-2,7%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	ton	Quota	Variação sobre 2021		ton	Quota	Variação sobre 2021		
			Δ ton	Δ%			Δ ton	Δ%	
Douro e Leixões	0.0	0.0%	-98.7	-100.0%	123.6	10.1%	+21.9	+21.5%	+0.0%
Aveiro	196.1	48.2%	-32.2	-14.1%	374.0	30.6%	+93.9	+33.5%	+34.4%
Figueira da Foz	3.0	0.7%	-6.9	-69.8%	6.3	0.5%	+6.3	-	+32.3%
Lisboa	94.6	23.2%	-1.7	-1.8%	180.5	14.8%	-5.1	-2.7%	+34.4%
Setúbal	0.0	0.0%	-1.0	-100.0%	143.5	11.7%	-35.2	-19.7%	+0.0%
Sines	113.2	27.8%	+6.5	+6.1%	395.6	32.3%	-56.0	-12.4%	+22.2%
Total	406.9	100.0%	-134.0	-24.8%	1 223.5	100.0%	+25.8	+2.2%	+25.0%

Lisboa, 29 de novembro de 2022



ANEXOS



A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2020-2022)

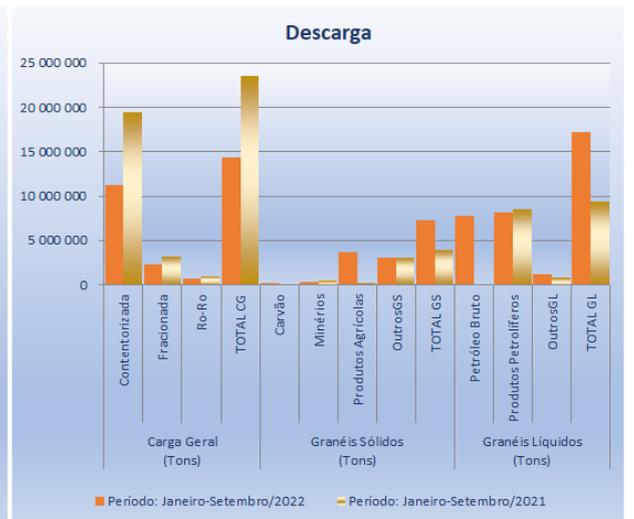
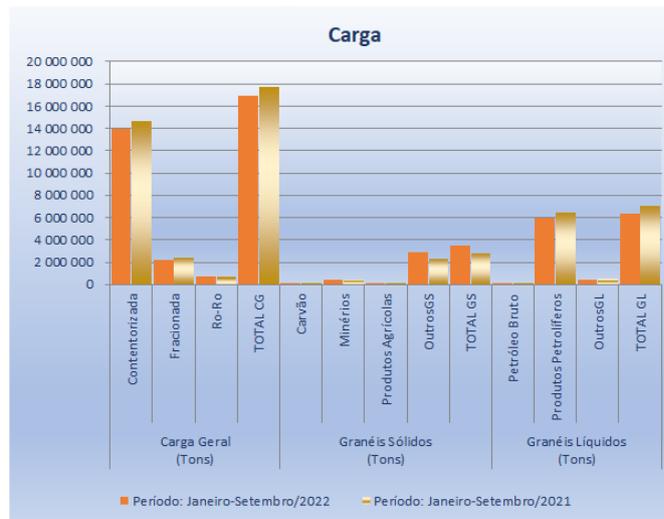
Período de Janeiro a Setembro

		2020		2021		2022		Δ% 2021 / 2020	Δ% 2022 / 2021
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	147	2.1%	203	2.8%	198	2.7%	+38.1%	-2.5%
	Douro e Leixões	1 852	26.3%	1 825	25.5%	1 865	25.0%	-1.5%	+2.2%
	Aveiro	725	10.3%	803	11.2%	799	10.7%	+10.8%	-0.5%
	Figueira da Foz	355	5.0%	315	4.4%	361	4.8%	-11.3%	+14.6%
	Lisboa	1 250	17.8%	1 208	16.9%	1 516	20.3%	-3.4%	+25.5%
	Setúbal	1 177	16.7%	1 294	18.1%	1 176	15.8%	+9.9%	-9.1%
	Sines	1 493	21.2%	1 481	20.7%	1 485	19.9%	-0.8%	+0.3%
	Faro	31	0.4%	11	0.2%	12	0.2%	-64.5%	+9.1%
	Portimão	5	0.1%	14	0.2%	47	0.6%	+180.0%	+235.7%
TOTAL	7 035	100.0%	7 154	100.0%	7 459	100.0%	+1.7%	+4.3%	
NAVIOS (10 ³ GT)	Viana do Castelo	632	9.0%	691	9.7%	896	0.6%	+9.3%	+29.6%
	Douro e Leixões	21 801	309.9%	19 871	277.8%	24 961	17.3%	-8.9%	+25.6%
	Aveiro	3 872	55.0%	4 421	61.8%	4 698	3.3%	+14.2%	+6.3%
	Figueira da Foz	1 304	18.5%	1 146	16.0%	1 312	0.9%	-12.2%	+14.5%
	Lisboa	16 901	240.2%	13 422	187.6%	32 505	22.5%	-20.6%	+142.2%
	Setúbal	15 198	216.0%	16 620	232.3%	16 066	11.1%	+9.4%	-3.3%
	Sines	66 389	943.7%	63 308	884.9%	63 008	43.6%	-4.6%	-0.5%
	Faro	87	1.2%	31	0.4%	38	0.0%	-64.0%	+20.9%
	Portimão	6	0.1%	105	1.5%	901	0.6%	+1695.9%	+754.0%
TOTAL	126 190	100.0%	119 615	100.0%	144 384	100.0%	-5.2%	+20.7%	
CARGA MOVIMENTADA (10 ³ Tons)	Viana do Castelo	274.2	0.5%	297.9	0.5%	318.9	0.5%	+8.7%	+7.0%
	Douro e Leixões	13 178.4	21.7%	11 304.4	17.4%	11 378.8	17.4%	-14.2%	+0.7%
	Aveiro	3 639.7	6.0%	4 177.8	6.4%	4 365.6	6.7%	+14.8%	+4.5%
	Figueira da Foz	1 484.1	2.4%	1 394.2	2.1%	1 690.0	2.6%	-6.1%	+21.2%
	Lisboa	6 650.8	11.0%	7 026.0	10.8%	7 829.1	11.9%	+5.6%	+11.4%
	Setúbal	4 684.8	7.7%	4 919.8	7.6%	4 623.0	7.1%	+5.0%	-6.0%
	Sines	30 678.7	50.5%	35 866.2	55.2%	35 288.4	53.8%	+16.9%	-1.6%
	Faro	119.8	0.2%	40.8	0.1%	49.0	0.1%	-66.0%	+20.1%
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
TOTAL	60 710.4	100.0%	65 027.1	100.0%	65 542.8	100.0%	+7.1%	+0.8%	
CONTENTORES (10 ³ Número)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	+100.0%	-100.0%
	Douro e Leixões	320.3	25.2%	323.4	22.4%	330.1	23.6%	+1.0%	+2.1%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Figueira da Foz	7.3	0.6%	8.4	0.6%	8.3	0.6%	+14.6%	-1.1%
	Lisboa	136.0	10.7%	170.4	11.8%	182.6	13.0%	+25.4%	+7.2%
	Setúbal	70.8	5.6%	78.2	5.4%	73.2	5.2%	+10.5%	-6.4%
	Sines	737.5	58.0%	863.6	59.8%	807.5	57.6%	+17.1%	-6.5%
	Faro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
TOTAL	1 271.9	100.0%	1 444.0	100.0%	1 401.7	100.0%	+13.5%	-2.9%	
CONTENTORES (10 ³ TEU)	Viana do Castelo	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	+300.0%	-100.0%
	Douro e Leixões	528.5	25.8%	535.5	22.8%	547.7	23.9%	+1.3%	+2.3%
	Aveiro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-100.0%	-
	Figueira da Foz	11.9	0.6%	16.5	0.7%	16.4	0.7%	+38.6%	-0.7%
	Lisboa	216.2	10.5%	270.0	11.5%	292.3	12.8%	+24.9%	+8.3%
	Setúbal	123.5	6.0%	133.8	5.7%	127.9	5.6%	+8.3%	-4.4%
	Sines	1 172.1	57.1%	1 389.4	59.2%	1 307.9	57.1%	+18.5%	-5.9%
	Faro	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
	Portimão	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	-	-
TOTAL	2 052.3	100.0%	2 345.3	100.0%	2 292.3	100.0%	+14.3%	-2.3%	



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

		Setembro/2022				Período: Janeiro-Setembro/2022				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Out/2021 a Set/2022		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Navios	NúmeroN	864		+6.3%		7459		+4.3%		9 824		+2.7%	
	GT	17 279 437		+24.3%		144 384 222		+20.7%		187 395 816		+16.1%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 506 708	1 228 819	-6.5%	-9.0%	14 007 963	11 286 422	-4.6%	-2.7%	18 769 793	15 012 122	-3.3%	-1.9%
	Fracionada	237 578	295 507	+1.7%	12.1%	2 170 622	2 289 151	-8.2%	+7.4%	2 856 049	3 214 130	-10.6%	+27.2%
	Ro-Ro	77 184	77 019	-5.5%	-1.6%	734 189	726 474	+2.8%	-0.9%	1 006 565	977 067	+4.7%	-0.2%
	TOTAL CG	1 821 470	1 601 345	-5.5%	-5.3%	16 912 774	14 302 047	-4.8%	-1.1%	22 632 407	19 203 319	-4.0%	+2.1%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	0	0	-	-100.0%	29 934	178 065	+140.2%	+44.5%	29 934	226 949	-53.0%	+63.6%
	Minérios	52 797	44 057	-7.0%	+50.1%	458 349	323 388	+1.2%	-20.7%	614 048	469 365	+4.8%	-15.5%
	Produtos Agrícolas	14 824	316 678	-39.0%	-13.3%	144 054	3 673 509	+18.1%	+5.7%	177 819	4 768 642	+17.5%	+3.7%
	OutrosGS	258 150	281 038	+7.6%	-18.6%	2 859 686	3 079 669	+26.8%	+12.5%	3 517 584	4 239 366	+14.0%	+20.9%
	TOTAL GS	325 771	641 773	+1.5%	-14.2%	3 492 023	7 254 631	+22.9%	+7.6%	4 339 385	9 704 322	+11.7%	+10.3%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	951 910	-	+24.3%	53 418	7 769 438	+245.2%	-1.3%	53 418	9 210 431	245.2%	-14.2%
	Produtos Petrolíferos	582 371	795 935	-6.1%	12.3%	5 937 577	8 190 489	-7.8%	+14.6%	7 335 507	11 479 115	-14.1%	+21.5%
	OutrosGL	46 969	156 181	+14.0%	+23.0%	406 906	1 223 457	-24.8%	+2.2%	574 851	1 646 178	-25.3%	+1.6%
	TOTAL GL	629 340	1 904 026	-4.8%	+18.9%	6 397 901	17 183 384	-8.6%	+6.0%	7 963 776	22 335 724	-14.6%	+2.5%
TOTAL GERAL		2 776 581	4 147 144	-4.6%	+2.6%	26 802 698	38 740 062	-2.9%	+3.5%	34 935 568	51 243 365	-5.0%	+3.7%
Contentores	NúmeroC	75 415	75 091	-4.4%	-9.3%	693 440	708 245	-3.3%	-2.6%	926 989	937 798	-2.3%	-2.1%
	TEU	124 876	124 498	-3.4%	-8.7%	1 134 594	1 157 704	-2.6%	-2.0%	1 516 723	1 533 166	-1.5%	-1.3%





A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto

	Setembro/2022				Janeiro a Setembro/2022				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Setembro/2021		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2021		Últimos 12 Meses: Out/2021 a Set/2022		Δ % sobre Out/2020 a Set/2021		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	23 407 55.9%	18 480 44.1%	+4.7%	+52.3%	190 987 59.9%	127 902 40.1%	-3.1%	+26.8%	232 513 58.5%	165 220 41.5%	-11.9%	+41.2%
	Douro e Leixões	424 693 34.4%	810 091 65.6%	-5.5%	-4.0%	4 010 001 35.2%	7 368 804 64.8%	-10.9%	+8.3%	5 338 694 35.0%	9 918 860 65.0%	-12.0%	+8.6%
	Aveiro	111 747 23.4%	366 578 76.6%	+8.3%	+14.4%	1 300 208 29.8%	3 065 369 70.2%	+20.1%	-1.0%	1 651 730 28.2%	4 215 142 71.8%	+18.2%	+6.4%
	Figueira da Foz	117 498 66.1%	60 269 33.9%	+0.3%	+16.4%	1 174 145 69.5%	515 875 30.5%	+20.9%	+21.8%	1 443 539 68.4%	665 960 31.6%	+12.9%	+12.0%
	Lisboa	371 322 48.7%	391 187 51.3%	+30.4%	-10.6%	3 094 031 39.5%	4 735 112 60.5%	+10.6%	+12.0%	4 022 305 39.3%	6 211 419 60.7%	+7.4%	+9.8%
	Setúbal	238 308 55.4%	191 572 44.6%	-16.4%	-20.2%	2 466 696 53.4%	2 156 299 46.6%	-6.9%	-5.1%	3 372 927 53.7%	2 910 678 46.3%	-6.1%	-0.7%
	Sines	1 489 606 39.2%	2 308 967 60.8%	-9.0%	+8.2%	14 517 663 41.1%	20 770 701 58.9%	-5.6%	+1.3%	18 820 166 40.9%	27 156 086 59.1%	-7.4%	+0.5%
	Faro	0 -	0 -	-100.0%	-	48 967 100.0%	0 0.0%	+20.1%	-	53 694 100.0%	0 0.0%	-47.3%	-
	Portimão	0 -	0 -	-	-	0 -	0 -	-	-	0 -	0 -	-	-
	TOTAL	2 776 581 40.1%	4 147 144 59.9%	-4.6%	+2.6%	26 802 698 40.9%	38 740 062 59.1%	-2.9%	+3.5%	34 935 568 40.5%	51 243 365 59.5%	-5.0%	+3.7%
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	0	0	-100.0%	-100.0%	0	0	-100.0%	-100.0%	0	0	-100.0%	-100.0%
	Douro e Leixões	27 669	29 693	-2.5%	-8.8%	258 816	288 910	+0.2%	+4.3%	348 168	381 870	+1.1%	+4.2%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	Figueira da Foz	1 380	1 180	+11.7%	+12.1%	7 982	8 446	-1.9%	+0.5%	11 036	10 252	+2.4%	-10.7%
	Lisboa	17 421	15 664	+14.7%	+0.9%	144 283	148 041	+10.3%	+6.4%	195 370	194 234	+12.5%	+8.2%
	Setúbal	6 553	7 859	-1.5%	+21.8%	63 431	64 479	-8.6%	+0.1%	83 210	83 185	-10.7%	-0.9%
	Sines	71 853	70 102	-7.7%	-13.2%	660 082	647 828	-5.4%	-6.4%	878 938	863 625	-4.3%	-5.2%
	TOTAL	124 876 50.1%	124 498 49.9%	-3.4%	-8.7%	1 134 594 49.5%	1 157 704 50.5%	-2.6%	-2.0%	1 516 723 49.7%	1 533 166 50.3%	-1.5%	-1.3%
NAVIOS Número/N	Viana do Castelo	20	89.4	-9.1%	-18.9%	198	895.7	-2.5%	+29.6%	245	1 063.7	-5.0%	+21.1%
	Douro e Leixões	224	3 343.2	+9.3%	+39.2%	1 865	24 961.2	+2.2%	+25.6%	2 466	32 014.3	+0.4%	+20.4%
	Aveiro	86	548.5	-1.1%	+24.9%	799	4 697.9	-0.5%	+6.3%	1 054	6 087.0	+0.4%	+7.7%
	Figueira da Foz	40	141.6	+21.2%	+13.8%	361	1 311.8	+14.6%	+14.5%	463	1 688.9	+10.0%	+9.1%
	Lisboa	197	3 968.0	+28.8%	+82.0%	1 516	32 505.2	+25.5%	+142.2%	1 991	42 294.9	+23.0%	+136.6%
	Setúbal	130	1 991.7	-13.3%	+17.5%	1 176	16 066.0	-9.1%	-3.3%	1 579	21 503.8	-8.9%	-5.7%
	Sines	159	7 071.9	+1.9%	+3.2%	1 485	63 008.0	+0.3%	-0.5%	1 953	81 656.5	-	-
	Faro	1	5.6	-50.0%	-7.2%	12	37.7	+9.1%	+20.9%	16	47.1	-	-
	Portimão	7	119.5	+40.0%	s/s	47	900.7	+235.7%	s/s	57	1 039.7	+256.3%	+862.3%
	TOTAL	864 4.8%	17 279.4 95.2%	+6.3%	+24.3%	7 459 4.9%	144 384.2 95.1%	+4.3%	+20.7%	9 824 5.0%	187 395.8 95.0%	+2.7%	+16.1%



A4. Estatísticas do movimento de Contentores (Número de Unidades)

TRÁFEGO DE CONTENTORES (NÚMERO DE UNIDADES)										
Períodos: Janeiro / Setembro										
Porto	2018	2019	2020	2021	2022	Quota	Desvio Médio	Δ% média anual	Sparklines	
Hinterland	Leixões	263 270	289 782	294 918	296 160	302 799	37.0%	4.7%	+3.0%	
	Figueira da Foz	7 896	8 283	7 302	8 370	8 279	1.0%	5.0%	+1.1%	
	Lisboa (*)	212 091	224 963	133 808	167 142	179 022	21.9%	17.7%	-6.6%	
	Setúbal	61 664	59 096	70 760	78 159	73 185	8.9%	10.4%	+6.4%	
	Sines	179 887	217 551	232 733	256 609	255 788	31.2%	12.4%	+8.8%	
	Total	724 808	799 675	739 521	806 440	819 073	100.0%	4.9%	+2.5%	
Transhipment	Leixões	26 749	25 028	25 386	27 271	27 302	4.7%	3.6%	+1.3%	
	Lisboa	6 609	6 627	2 162	3 303	3 625	0.6%	40.8%	-19.9%	
	Sines	647 308	459 452	504 802	606 972	551 685	94.7%	12.2%	-0.8%	
	Total	680 666	491 107	532 350	637 546	582 612	100.0%	11.7%	-0.8%	
Total	Leixões	290 019	314 810	320 304	323 431	330 101	23.6%	4.4%	+2.9%	
	Figueira da Foz	7 896	8 283	7 302	8 370	8 279	0.6%	5.0%	+1.1%	
	Lisboa	218 700	231 590	135 970	170 445	182 647	13.0%	18.3%	-6.9%	
	Setúbal	61 664	59 096	70 760	78 159	73 185	5.2%	10.4%	+6.4%	
	Sines	827 195	677 003	737 535	863 581	807 473	57.6%	8.5%	+1.9%	
	Total UNIDADES	1 405 474	1 290 782	1 271 871	1 443 986	1 401 685	100.0%	5.0%	+1.1%	

NÚMERO DE CONTENTORES										
Tráfego	Porto	Set			Jan / Set			Últimos 12 meses		
		Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%	Valor	Quota	Δ%
Hinterland	Leixões	31 483	36.3%	-6.4%	302 799	37.0%	+2.2%	402 619	37.3%	+4.5%
	Figueira da Foz	1 280	1.5%	+10.7%	8 279	1.0%	-1.1%	10 919	1.0%	+5.5%
	Lisboa	20 052	23.1%	+7.3%	179 022	21.9%	+7.1%	238 544	22.1%	+1.0%
	Setúbal	7 811	9.0%	+1.7%	73 185	8.9%	-6.4%	95 783	8.9%	+0.4%
	Sines	26 138	30.1%	-11.0%	255 788	31.2%	-0.3%	331 748	30.7%	+1.7%
	Total	86 764	100.0%	-4.1%	819 073	100.0%	+1.6%	1 079 613	100.0%	+2.5%
Transhipment	Leixões	2 961	4.6%	+2.4%	27 302	4.7%	+0.1%	37 029	4.7%	+1.6%
	Lisboa	405	0.6%	+8.9%	3 625	0.6%	+9.7%	4 809	0.6%	-0.4%
	Sines	60 376	94.7%	-11.1%	551 685	94.7%	-9.1%	743 335	94.7%	-0.9%
	Total	63 742	100.0%	-10.4%	582 612	100.0%	-8.6%	785 173	100.0%	-0.7%
Total	Leixões	34 444	22.9%	-5.7%	330 101	23.6%	+2.1%	439 648	23.6%	+4.3%
	Figueira da Foz	1 280	0.9%	+10.7%	8 279	0.6%	-1.1%	10 919	0.6%	+5.5%
	Lisboa	20 457	13.6%	+7.3%	182 647	13.0%	+7.2%	243 353	13.0%	+1.0%
	Setúbal	7 811	5.2%	+1.7%	73 185	5.2%	-6.4%	95 783	5.1%	+0.4%
	Sines	86 514	57.5%	-11.0%	807 473	57.6%	-6.5%	1 075 083	57.7%	-0.1%
	Total	150 506	100.0%	-6.9%	1 401 685	100.0%	-2.9%	1 864 786	100.0%	+1.1%

Nota: A distribuição entre *hinterland* e *transhipment* dos Contentores movimentados no porto de Lisboa, após março/2021 é efetuada por estimativa



A5. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2022 (10³ toneladas)

	TONELAGEM DE CARGA MOVIMENTADA									
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	1 007 474	13 597 216	2 471 056	902 757	11 591 344	6 459 166	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 961	2 820 736	857 558	11 596 195	6 570 270	19 604 186	124 345	4 512	55 911 868
2002	873 964	12 647 539	3 016 792	726 702	12 154 818	6 444 579	20 141 896	153 428	9 508	56 169 226
2003	794 070	13 450 386	2 964 621	806 122	12 470 839	6 090 762	20 863 169	150 056	9 850	57 599 875
2004	620 549	13 703 514	3 133 658	998 549	11 783 514	6 521 770	22 476 063	83 867	72 714	59 394 198
2005	604 989	14 050 713	3 328 819	956 581	12 420 906	6 642 142	25 041 503	40 377	54 470	63 140 500
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 496	12 293 965	6 204 147	27 196 326	39 534	50 594	64 868 335
2007	592 787	14 948 487	3 270 658	1 199 755	13 158 951	6 833 980	26 299 084	51 025	29 493	66 384 220
2008	475 504	15 635 096	3 466 094	1 149 830	12 980 193	6 124 140	25 148 562	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 538	2 915 454	1 177 214	11 712 538	5 915 881	24 345 809	22 170	7 318	60 645 825
2010	524 140	14 568 916	3 752 669	1 615 891	11 993 572	7 006 249	25 484 758	52 499	52 088	65 050 782
2011	490 824	16 260 436	3 317 520	1 701 830	12 346 561	6 892 588	25 781 122	62 427	40 493	66 893 801
2012	502 917	16 607 545	3 318 072	1 797 402	11 080 697	6 058 575	28 563 159	269 219	2 684	68 200 270
2013	496 355	17 186 215	3 956 118	2 120 141	12 029 683	7 008 671	36 513 785	357 371	0	79 668 339
2014	457 140	18 090 201	4 491 272	2 160 455	11 853 498	8 058 046	37 582 942	356 641	0	83 050 195
2015	432 099	18 791 544	4 656 102	2 001 858	11 582 721	7 495 082	43 966 546	396 275	0	89 322 227
2016	391 271	18 320 765	4 541 515	2 075 957	10 224 866	6 985 502	51 185 323	158 388	0	93 883 587
2017	414 815	19 537 163	5 152 799	2 057 031	12 224 114	6 594 322	49 884 475	83 902	899	95 949 520
2018	326 330	19 209 311	5 624 381	2 010 061	11 341 068	6 151 308	47 871 293	145 781	655	92 680 188
2019	380 198	19 556 005	5 495 853	1 932 747	11 472 065	6 339 537	41 784 218	111 802	520	87 072 945
2020	357 167	17 075 969	4 820 628	1 963 800	9 023 805	6 285 257	42 156 923	180 900	0	81 864 449
1	30 085	1 792 766	477 153	166 518	798 808	441 380	3 772 004	6 900	0	7 485 614
2	27 870	1 506 010	361 772	154 296	871 515	532 372	3 291 549	11 350	0	6 756 734
3	38 873	1 979 167	540 799	182 334	460 246	613 094	3 791 163	12 600	0	7 618 276
4	50 845	1 310 445	414 728	147 042	627 191	520 424	3 697 159	8 400	0	6 776 234
5	25 788	1 279 324	337 374	186 388	842 883	577 728	2 307 340	13 250	0	5 570 075
6	18 826	1 172 897	237 212	142 339	566 436	522 582	2 512 803	13 475	0	5 186 570
7	29 122	1 156 192	414 483	162 293	889 222	566 642	3 694 630	22 545	0	6 935 129
8	20 729	1 364 755	471 439	182 828	924 943	475 227	3 904 631	13 340	0	7 357 892
9	32 056	1 616 815	384 748	160 040	669 514	435 359	3 707 401	17 960	0	7 023 893
10	29 543	1 383 350	330 471	170 711	813 371	504 914	3 858 880	21 480	0	7 112 720
11	23 838	1 395 441	431 870	175 004	794 960	567 254	3 908 715	22 300	0	7 319 382
12	29 592	1 118 807	418 579	134 007	764 716	528 281	3 710 648	17 300	0	6 721 930
2021	376 775	15 183 158	5 679 051	1 813 723	9 430 604	6 580 404	46 554 095	45 508	0	85 663 318
1	29 243	1 233 216	545 100	147 649	789 509	492 601	4 222 608	8 450	0	7 468 376
2	24 762	1 154 835	376 028	105 712	650 191	427 482	3 596 073	4 100	0	6 339 183
3	35 324	1 392 939	514 268	130 330	823 659	608 281	4 103 891	11 200	0	7 619 892
4	32 381	1 248 890	438 509	148 838	819 018	655 381	3 805 769	4 850	0	7 153 636
5	26 318	1 346 722	461 146	141 662	853 165	611 759	4 155 419	0	0	7 596 191
6	37 556	1 162 866	518 963	195 416	884 796	622 043	4 095 744	2 350	0	7 519 734
7	28 576	1 307 102	469 172	178 546	684 214	476 465	3 962 276	0	0	7 106 351
8	49 280	1 164 216	431 015	177 120	798 990	500 661	4 152 542	0	0	7 273 824
9	34 491	1 293 623	423 555	168 971	722 481	525 121	3 771 885	9 831	0	6 949 958
10	30 270	1 254 390	460 016	128 976	696 137	518 224	3 755 907	4 727	0	6 848 647
11	20 574	1 426 842	526 254	130 817	824 473	527 086	3 584 225	0	0	7 040 271
12	28 000	1 197 517	515 025	159 686	883 971	615 300	3 347 756	0	0	6 747 255
2022	318 889	11 378 805	4 365 577	1 690 020	7 829 143	4 622 995	35 288 364	48 967	0	65 542 760
1	23 157	1 246 728	491 627	151 894	858 220	488 688	3 929 041	2 300	0	7 191 655
2	31 420	1 080 338	457 366	150 409	846 908	431 991	3 427 301	0	0	6 425 733
3	37 324	1 338 670	445 268	166 189	916 532	598 822	3 949 037	9 659	0	7 461 501
4	17 401	1 273 249	395 248	182 962	757 167	561 621	3 667 857	9 700	0	6 865 205
5	44 042	1 304 929	611 207	208 534	885 138	505 509	4 013 231	9 086	0	7 581 676
6	42 370	1 281 019	506 984	230 284	864 673	490 850	4 253 494	13 022	0	7 682 696
7	55 015	1 391 425	541 285	225 930	1 051 794	644 769	4 134 763	5 200	0	8 050 181
8	26 273	1 227 663	438 267	196 051	886 202	470 865	4 115 067	0	0	7 360 388
9	41 887	1 234 784	478 325	177 767	762 509	429 880	3 798 573	0	0	6 923 725



A6. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2022 (10³ toneladas)

	Carga Geral			Total Carga Geral	Granéis Sólidos				Total Granéis Sólidos	Granéis Líquidos			Total Granéis Líquidos	Total Geral
	Conten- torizada	Fracio- nada	Ro-Ro		Carvão	Minérios	Produtos Agrícolas	Outros		Petróleo Bruto	Produtos Petrolí- feros	Outros		
2000	6776.9	5319.4	563.6	12 659.9	6951.8	1152.9	3921.5	5734.0	17 760.1	11 746.3	12 376.1	1 720.0	25 842.3	56 262.3
2001	7 402.5	5 494.9	646.7	13 544.0	5 290.4	651.8	4 886.6	5 310.6	16 139.3	12 594.0	12 077.3	1 557.3	26 228.6	55 911.9
2002	7 988.5	5 074.8	442.3	13 505.6	6 373.0	822.4	5 101.6	4 812.8	17 109.8	11 691.4	12 072.1	1 790.3	25 553.8	56 169.2
2003	9 081.6	4 381.1	405.9	13 868.5	5 908.6	793.7	4 717.6	5 839.8	17 259.7	12 777.7	11 706.1	1 987.8	26 471.6	57 599.9
2004	9 363.4	4 876.2	421.3	14 660.9	5 898.6	776.7	4 503.5	6 363.4	17 542.2	13 641.5	11 741.7	1 807.9	27 191.1	59 394.2
2005	9 591.6	4 146.9	396.2	14 134.7	5 850.5	964.3	5 218.0	6 773.5	18 806.3	13 559.4	14 613.3	2 026.8	30 199.5	63 140.5
2006	10 784.7	4 975.6	407.4	16 167.7	6 274.8	878.9	4 604.9	6 946.2	18 704.7	13 538.5	14 408.6	2 048.8	29 995.9	64 868.3
2007	12 363.1	5 195.0	363.0	17 921.0	5 081.6	900.9	5 338.2	7 254.4	18 575.0	12 363.9	15 304.3	2 219.9	29 888.2	66 384.2
2008	13 620.5	4 822.4	361.6	18 804.6	4 549.9	1 093.3	5 108.1	6 348.0	17 099.2	12 711.1	14 456.2	1 934.9	29 102.1	65 005.9
2009	12 942.5	3 772.2	349.8	17 064.5	5 559.4	784.7	4 963.4	5 848.5	17 156.0	10 383.1	14 003.9	2 038.4	26 425.3	60 645.8
2010	15 220.3	5 117.2	347.5	20 684.9	3 375.0	760.8	4 925.9	7 036.4	16 098.1	11 189.1	14 818.6	2 260.0	28 267.8	65 050.8
2011	17 410.2	5 518.2	336.4	23 264.8	4 277.1	1 171.5	4 566.0	6 351.6	16 366.2	10 367.9	14 203.7	2 691.3	27 262.8	66 893.8
2012	18 756.8	6 119.5	258.3	25 134.6	5 564.5	983.6	4 433.6	5 389.8	16 371.5	11 016.9	13 097.5	2 579.7	26 694.1	68 200.3
2013	24 574.1	7 498.9	294.4	32 367.4	4 824.9	1 165.8	4 275.9	6 325.7	16 592.4	11 775.8	16 465.4	2 467.4	30 708.6	79 668.3
2014	27 256.4	7 903.5	653.2	35 813.1	5 082.2	938.1	4 459.3	7 845.3	18 324.9	11 407.6	15 296.5	2 208.1	28 912.2	83 050.2
2015	28 838.1	7 680.5	1 016.0	37 534.5	5 916.3	1 164.3	4 785.5	7 230.0	19 096.1	13 900.5	16 625.1	2 166.0	32 691.6	89 322.2
2016	32 906.7	6 333.4	1 177.5	40 417.6	5 661.2	1 097.2	4 738.4	6 907.9	18 404.6	16 989.5	15 983.8	2 088.0	35 061.3	93 883.6
2017	33 936.3	5 656.1	1 228.2	41 020.7	6 382.1	1 094.0	5 108.5	7 813.3	20 397.8	14 394.4	17 936.5	2 200.1	34 531.0	95 949.5
2018	34 627.3	5 283.7	1 599.3	41 510.3	5 106.0	983.4	5 203.3	8 242.9	19 535.6	12 600.8	16 854.5	2 179.0	31 634.3	92 680.2
2019	30 265.6	5 277.4	1 884.2	37 427.1	3 206.3	1 067.5	5 102.4	7 643.6	17 019.7	11 235.0	18 741.7	2 649.4	32 626.1	87 072.9
1	2 997.4	470.5	147.0	3 614.8	597.9	67.8	510.9	582.7	1 759.3	1 164.9	1 487.2	253.4	2 905.5	8 279.6
2	2 635.0	406.4	152.8	3 194.3	287.8	89.1	266.2	683.7	1 326.8	835.8	1 550.1	177.2	2 563.1	7 084.1
3	2 955.4	455.4	170.1	3 580.9	302.6	103.9	418.0	620.4	1 445.0	713.1	1 409.2	199.0	2 321.3	7 347.2
4	2 344.0	492.0	153.4	2 989.5	346.2	104.6	328.7	693.7	1 473.1	847.6	1 578.3	254.3	2 680.2	7 142.7
5	2 485.9	422.2	169.8	3 077.9	266.7	94.1	406.7	762.4	1 529.9	1 224.7	1 766.1	239.0	3 229.8	7 837.7
6	2 421.8	487.8	151.9	3 061.4	367.3	99.2	313.6	593.9	1 374.0	950.0	1 402.7	214.7	2 567.4	7 002.9
7	2 510.7	387.7	179.3	3 077.7	20.9	109.7	579.9	721.9	1 432.5	1 219.7	1 574.8	276.7	3 071.2	7 581.4
8	2 252.4	459.8	125.6	2 837.8	204.3	69.4	630.3	553.1	1 457.1	485.7	1 557.1	218.0	2 260.9	6 555.8
9	2 402.6	402.0	164.2	2 968.9	284.2	99.9	363.8	501.6	1 249.5	823.2	1 639.9	212.0	2 675.1	6 893.4
10	2 571.9	521.7	172.1	3 265.7	136.4	57.8	375.4	694.8	1 264.4	930.2	1 541.1	216.4	2 687.7	7 217.8
11	2 587.7	373.4	164.2	3 125.2	391.8	81.5	447.1	606.6	1 527.0	892.6	1 543.9	174.9	2 611.4	7 263.6
12	2 100.9	398.3	133.8	2 633.0	0.0	90.5	461.8	628.8	1 181.2	1 147.5	1 691.4	213.7	3 052.5	6 866.7
2020	31 818.6	4 928.4	1 736.1	38 483.1	542.2	1 200.3	4 678.9	6 898.0	13 319.4	10 942.5	16 603.9	2 515.5	30 061.9	81 864.4
1	2 455.1	503.4	140.5	3 099.0	8.7	75.0	358.3	581.5	1 023.3	1 424.7	1 722.1	216.5	3 363.2	7 485.6
2	2 419.0	410.0	160.6	2 989.7	41.0	149.6	379.5	593.7	1 163.6	1 028.5	1 350.7	224.3	2 603.4	6 756.7
3	2 803.3	493.7	163.7	3 460.7	80.5	111.9	404.9	520.1	1 117.4	1 419.6	1 378.4	242.2	3 040.2	7 618.3
4	2 683.3	396.0	92.5	3 171.8	83.8	90.8	353.2	616.7	1 144.5	940.9	1 338.5	180.5	2 459.9	6 776.2
5	2 425.6	423.9	115.9	2 965.4	20.9	73.8	467.8	667.6	1 230.1	213.0	971.8	189.7	1 374.5	5 570.1
6	2 210.5	363.8	119.5	2 693.8	60.4	122.9	252.6	506.3	942.2	283.0	1 089.3	178.3	1 550.6	5 186.6
7	2 757.6	459.5	153.3	3 370.4	17.0	89.1	485.0	602.6	1 193.8	818.2	1 332.7	220.2	2 371.0	6 935.1
8	2 974.0	366.3	131.7	3 472.0	140.8	107.6	503.0	620.0	1 371.4	804.9	1 493.3	216.2	2 514.4	7 357.9
9	2 666.1	290.0	165.3	3 121.4	22.5	98.3	323.1	588.4	1 032.3	1 145.7	1 527.3	197.3	2 870.2	7 023.9
10	2 882.1	395.9	151.3	3 429.4	32.3	88.8	326.7	531.7	979.5	1 008.1	1 500.9	194.8	2 703.8	7 112.7
11	2 948.5	428.2	203.9	3 580.6	7.7	98.1	415.6	539.5	1 060.8	944.5	1 502.2	231.3	2 678.0	7 319.4
12	2 593.5	397.7	137.8	3 129.0	26.7	94.4	409.3	530.0	1 060.5	911.4	1 396.7	224.4	2 532.5	6 721.9
2021	34 771.4	6 107.9	1 970.2	42 849.5	184.6	1 162.0	4 727.1	6 808.9	12 882.6	9 324.6	18 277.4	2 329.2	29 931.2	85 663.3
1	3 010.5	525.2	145.2	3 680.9	0.0	95.9	426.3	604.1	1 126.2	850.1	1 579.2	231.9	2 661.3	7 468.4
2	2 475.5	345.6	151.4	2 972.4	11.7	94.0	319.0	372.6	797.2	921.0	1 400.7	247.9	2 569.6	6 339.2
3	3 083.1	496.0	181.1	3 760.2	0.0	135.2	417.8	650.2	1 203.1	936.9	1 530.0	189.7	2 656.6	7 619.9
4	2 879.2	573.0	161.8	3 614.1	56.5	111.5	334.8	612.9	1 115.7	767.9	1 465.5	190.4	2 423.8	7 153.6
5	3 006.6	505.5	191.5	3 703.7	38.6	86.2	505.4	543.0	1 173.2	892.1	1 639.7	187.5	2 719.3	7 596.2
6	3 002.6	591.0	162.9	3 756.5	21.2	83.1	468.0	543.6	1 115.8	877.1	1 596.7	173.6	2 647.4	7 519.7
7	2 963.5	425.7	169.9	3 559.1	0.0	86.1	346.5	580.9	1 013.5	920.9	1 443.7	169.1	2 533.8	7 106.4
8	2 901.4	538.3	123.3	3 563.0	0.0	82.3	390.9	499.0	972.2	951.5	1 606.9	180.3	2 738.6	7 273.8
9	2 961.5	497.2	160.0	3 618.7	7.7	86.1	389.7	585.1	1 068.6	766.0	1 328.4	168.2	2 262.6	6 950.0
10	2 855.3	536.9	177.5	3 569.7	34.4	88.5	300.8	460.3	884.1	502.4	1 719.2	173.3	2 394.9	6 848.6
11	2 895.9	583.4	173.3	3 652.6	0.0	87.2	306.7	730.5	1 124.4	454.0	1 608.7	200.5	2 263.2	7 040.3
12	2 736.4	490.1	172.1	3 398.6	14.5	126.0	521.4	626.8	1 288.5	484.6	1 358.7	216.8	2 060.1	6 747.3
2022	25 294.4	4 459.8	1 460.7	31 214.8	208.0	781.7	3 817.6	5 939.4	10 746.7	7 822.9	14 128.1	1 630.4	23 581.3	65 542.8
1	2 770.6	452.6	148.4	3 371.6	0.0	68.0	462.4	657.6	1 188.0	750.7	1 721.9	159.4	2 632.0	7 191.7
2	2 348.8	535.0	131.4	3 015.2	0.0	65.0	394.7	519.4	979.0	781.0	1 486.1	164.5	2 431.6	6 425.7
3	2 939.7	490.1	175.3	3 605.1	37.8	123.9	432.8	677.2	1 271.8	891.8	1 515.6	177.1	2 584.6	7 461.5
4	2 755.2	400.3	174.0	3 329.5	62.4	54.5	322.5	635.0	1 074.4	879.1	1 407.6	174.7	2 461.3	6 865.2
5	2 931.1	503.9	172.8	3 607.9	30.5	91.6	516.3	619.7	1 258.1	950.7	1 596.0	169.0	2 715.7	7 581.7
6	2 806.9	557.7	172.5	3 537.0	23.4	85.8	373.7	767.1	1 250.0	982.9	1 717.5	195.2	2 895.6	7 682.7
7	3 057.8	592.4	186.7	3 836.9	50.7	81.1	523.3	864.5	1 519.5	854.1	1 625.8	213.9	2 693.8	8 050.2
8	2 948.8	394.6	145.4	3 488.8	3.2	115.0	460.4	659.6	1 238.3	780.7	1 679.2	173.5	2 633.3	7 360.4
9	2 735.5	533.1	154.2	3 422.8	0.0	96.9	331.5	539.2	967.5	951.9	1 378.3	203.2	2 533.4	6 923.7



A7. Estatísticas do movimento de contentores, por natureza de tráfego - 2000 a 2022 (TEU)

	TRÁFEGO COM HINTERLAND						TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT			
	Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	Leixões	Lisboa	Sines	Total
2000	281 596	1 132	388 733	4 789	0	676 250	0	0	0	0
2001	296 616	700	438 245	6 167	0	741 728	0	0	0	0
2002	304 355	2 466	487 529	9 324	0	803 674	0	0	0	0
2003	320 433	2 717	554 405	12 059	40	889 654	0	0	0	0
2004	349 495	9 948	514 769	19 515	19 211	912 938	0	0	0	0
2005	352 002	10 799	513 241	13 145	38 337	927 524	0	0	12 657	12 657
2006	378 387	10 093	512 501	15 736	59 653	976 370	0	0	62 303	62 303
2007	423 739	10 667	554 774	12 425	72 375	1 073 980	9 750	0	77 663	87 413
2008	437 427	13 596	556 062	17 440	108 191	1 132 716	12 599	0	124 926	137 525
2009	421 963	13 392	500 857	24 986	91 607	1 052 805	32 541	0	156 024	188 565
2010	440 778	16 475	496 110	50 827	118 894	1 123 084	42 635	16 643	257 127	316 405
2011	463 386	19 488	525 371	77 127	141 815	1 227 187	50 700	16 536	303 372	370 608
2012	566 557	19 826	468 846	49 350	184 705	1 289 284	66 108	16 850	368 359	451 317
2013	573 150	15 897	540 699	70 564	207 733	1 408 043	53 038	8 603	723 307	784 948
2014	603 184	19 728	493 239	103 563	265 318	1 485 032	63 485	8 906	962 378	1 034 769
2015	568 766	21 349	465 211	121 165	283 916	1 460 407	54 992	16 078	1 048 287	1 119 357
2016	605 644	24 690	376 992	156 567	300 004	1 463 897	52 929	14 291	1 213 077	1 280 297
2017	588 070	24 512	473 566	152 483	344 034	1 582 665	46 862	21 742	1 325 027	1 393 631
2018	613 213	18 825	415 061	123 294	398 663	1 569 056	56 881	13 189	1 351 784	1 421 854
2019	632 100	20 402	449 181	136 551	454 369	1 692 603	53 710	12 459	968 843	1 035 012
2020	648 400	17 644	294 876	166 858	509 445	1 637 223	55 533	4 550	1 102 521	1 162 604
1	49 775	1 420	30 598	9 531	41 829	133 153	4 889	399	81 424	86 712
2	52 737	1 407	27 493	10 426	42 728	134 791	4 534	368	78 034	82 936
3	67 020	1 875	11 756	14 719	40 323	135 693	5 142	71	96 249	101 462
4	56 683	1 759	20 722	17 436	47 170	143 770	5 025	288	87 115	92 428
5	51 235	632	19 996	15 677	35 305	122 845	3 969	471	77 954	82 394
6	44 743	828	19 916	11 668	35 672	112 827	3 674	405	74 809	78 888
7	55 960	1 310	27 892	15 628	38 971	139 761	4 117	264	95 932	100 313
8	56 181	846	28 137	14 385	50 008	149 557	5 232	266	111 818	117 316
9	53 004	1 855	26 781	14 068	40 240	135 948	4 616	394	96 503	101 513
10	55 447	1 983	28 330	15 299	45 992	147 051	4 335	665	105 499	110 499
11	57 695	2 422	28 057	15 056	49 505	152 735	5 075	594	101 732	107 401
12	47 920	1 307	25 198	12 965	41 702	129 092	4 925	365	95 452	100 742
2021	658 530	21 403	360 228	172 304	541 256	1 753 721	59 288	7 028	1 282 810	1 349 126
1	50 106	1 874	26 755	16 103	43 387	138 225	4 619	326	118 005	122 950
2	48 466	511	24 977	14 756	36 830	125 540	4 014	362	87 155	91 531
3	56 198	2 309	29 693	14 659	42 463	145 322	4 931	773	112 806	118 510
4	56 044	2 065	28 971	16 227	42 799	146 106	5 178	590	101 576	107 344
5	58 253	2 309	31 784	14 538	47 697	154 581	5 102	651	109 797	115 550
6	52 798	1 796	32 709	14 290	50 027	151 620	5 005	664	112 370	118 039
7	61 687	1 724	30 546	15 877	53 926	163 760	4 698	603	104 077	109 378
8	52 283	1 666	29 282	14 262	49 734	147 227	5 175	569	118 163	123 907
9	56 130	2 289	30 126	13 107	48 476	150 128	4 819	595	110 125	115 539
10	55 789	1 528	31 574	14 586	40 924	144 401	5 218	625	101 102	106 945
11	57 969	1 666	30 598	11 099	44 101	145 433	5 719	610	109 186	115 515
12	52 807	1 666	33 213	12 800	40 892	141 378	4 810	660	98 448	103 918
2022	503 844	16 428	287 452	127 910	424 173	1 359 807	43 882	4 872	883 737	932 491
1	54 620	2 159	28 424	14 426	48 723	148 352	4 590	490	97 639	102 719
2	47 476	518	29 683	12 676	39 766	130 119	3 751	537	76 498	80 786
3	62 208	891	31 777	14 967	43 219	153 062	3 823	533	107 687	112 043
4	56 727	2 108	38 877	14 301	50 781	162 794	5 223	652	87 958	93 833
5	61 278	2 052	31 120	14 528	53 447	162 425	6 225	522	96 336	103 083
6	54 292	2 792	30 779	13 755	41 192	142 810	5 578	516	100 278	106 372
7	60 445	1 844	35 308	13 929	49 971	161 497	5 156	592	108 012	113 760
8	54 315	1 504	28 944	14 916	52 600	152 279	4 657	485	111 848	116 990
9	52 483	2 560	32 540	14 412	44 474	146 469	4 879	545	97 481	102 905



A8. Estatísticas do movimento de Navios - 2000 a 2022 (Número de Escalas)

MOVIMENTO DE NAVIOS										
	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total
2000	349	3 011	1 047	348	3 874	1 901	808	82	3	11 423
2001	369	3 128	1 035	309	3 618	1 624	745	38	3	10 869
2002	315	3 086	1 015	261	3 749	1 625	810	52	7	10 920
2003	262	2 902	999	261	3 710	1 611	804	43	8	10 600
2004	208	2 802	1 034	289	3 483	1 670	972	61	85	10 604
2005	197	2 824	1 047	295	3 543	1 507	1 231	64	106	10 814
2006	231	2 766	1 045	319	3 527	1 498	1 422	46	89	10 943
2007	228	2 778	965	361	3 447	1 459	1 465	46	52	10 801
2008	189	2 695	967	379	3 455	1 382	1 489	11	43	10 610
2009	167	2 610	848	383	3 219	1 322	1 479	17	11	10 056
2010	199	2 578	973	476	3 097	1 459	1 636	21	97	10 536
2011	203	2 641	882	477	3 047	1 443	1 573	23	116	10 405
2012	212	2 591	794	471	2 641	1 128	1 653	62	73	9 625
2013	199	2 580	947	530	2 824	1 253	2 010	80	42	10 465
2014	182	2 622	1 017	534	2 709	1 414	2 003	74	37	10 592
2015	198	2 735	1 035	489	2 606	1 458	2 187	85	70	10 863
2016	210	2 719	1 020	519	2 299	1 533	2 422	34	58	10 814
2017	227	2 688	1 055	499	2 557	1 577	2 224	17	82	10 926
2018	184	2 570	1 116	480	2 406	1 514	2 107	39	104	10 520
2019	200	2 600	1 031	458	2 595	1 533	2 119	29	78	10 643
2020	202	2 484	972	461	1 661	1 616	1 995	46	7	9 444
1	15	222	91	40	195	131	171	2	1	868
2	15	204	70	37	172	126	165	5	1	795
3	22	219	100	44	116	132	183	4	2	822
4	16	198	81	34	125	125	160	2	0	741
5	14	190	67	45	139	129	158	3	0	745
6	10	196	76	35	105	125	142	3	0	692
7	22	202	84	41	132	148	183	5	1	818
8	17	205	83	46	136	136	174	3	0	800
9	16	216	73	33	130	125	157	4	0	754
10	16	206	79	36	146	143	173	5	1	805
11	19	223	91	39	142	161	166	5	0	846
12	20	203	77	31	123	135	163	5	1	758
2021	250	2 426	1 058	417	1 683	1 697	1 949	15	24	9 519
1	17	210	100	39	136	130	169	2	0	803
2	15	185	74	24	109	121	149	1	1	679
3	29	209	101	34	137	140	170	3	0	823
4	21	210	86	41	136	152	158	1	0	805
5	28	205	88	31	135	157	175	0	3	822
6	20	190	90	41	140	164	167	2	1	815
7	22	218	92	38	125	148	169	0	1	813
8	29	193	85	34	137	132	168	0	3	781
9	22	205	87	33	153	150	156	2	5	813
10	18	218	85	34	165	140	169	2	7	838
11	16	197	85	34	143	129	146	2	2	754
12	13	186	85	34	167	134	153	0	1	773
2022	198	1 865	799	361	1 516	1 176	1 485	12	47	7 459
1	12	183	88	34	152	118	164	1	2	754
2	17	166	73	28	134	116	136	1	0	671
3	30	216	87	41	180	145	164	1	4	868
4	14	195	86	40	176	125	156	2	13	807
5	25	227	93	43	186	134	182	3	10	903
6	31	213	89	48	161	130	180	2	6	860
7	29	226	110	46	170	138	177	1	1	898
8	20	215	87	41	160	140	167	0	4	834
9	20	224	86	40	197	130	159	1	7	864