



# RELATÓRIO

## Acompanhamento do Mercado Portuário

Agosto, 2023



AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES

## Notas:

1. Os dados estatísticos relativos à atividade portuária utilizados no presente relatório foram disponibilizados pelas Administrações Portuárias do Continente, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT.
2. Alguns dados, principalmente os relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, podendo ser objeto de eventual correção posterior. Neste contexto, sublinha-se que o porto de Lisboa não está atualmente a disponibilizar dados da repartição do tráfego de contentores entre *transshipment* e *hinterland*, resultando os valores indicados no relatório de uma chave de imputação com base em histórico anterior.
3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à Carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem a Diretiva 2009/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, (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 & reshipe* 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).

# ÍNDICE

<b>1. SUMÁRIO EXECUTIVO</b>	<b>3</b>
<b>2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO</b>	<b>6</b>
2.1 Movimento Geral de Carga	6
✓ Por Porto	9
✓ Por Tipologia de Carga	11
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	14
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	17
2.2 Movimento Geral de Contentores	18
✓ Tráfego Total (TEU)	18
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transshipment</i> (TEU)	21
2.3 Movimento Geral de Navios	23
<b>3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA</b>	<b>26</b>
3.1 Movimentação de Carga	26
3.2 Tráfego de Contentores	27
<b>ANEXO</b>	<b>29</b>

# 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 7,4 milhões de toneladas de carga no mês de agosto de 2023, representando um incremento muito ligeiro (+0,8%) quando comparado com o mês homólogo de 2022, reduzindo a quebra acumulada para -1,9% no período de oito meses do corrente ano, cujo total de movimento de carga se cifrou em 57,6 milhões de toneladas (ver Quadro 1).

**Quadro 1 – Síntese do movimento portuário em agosto e acumulado de 2023**

Carga movimentada (10 <sup>3</sup> t)					
Portos	Mensal (10 <sup>3</sup> t)	Acumulado anual (10 <sup>3</sup> t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo	31	229	0,4%	-17,4%	
Leixões	1.288	10.029	17,4%	-1,1%	
Aveiro	404	4.033	7,0%	2,4%	
Figueira da Foz	136	1.344	2,3%	-11,1%	
Lisboa	911	7.804	13,6%	10,4%	
Setúbal	529	4.381	7,6%	4,5%	
Sines	4.135	29.687	51,6%	-5,9%	
Faro	7	65	0,1%	47,5%	
<b>Total</b>	<b>7.442</b>	<b>57.571</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,9%</b>	
Variação homóloga					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-20,6%	12,2%	-1,1%	1,4%	0,8%
Acumulado	-6,7%	-8,7%	8,2%	1,1%	-1,9%

Contentores movimentados (10 <sup>3</sup> TEU)					
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Leixões	58,6	476,4	23,9%	-2,9%	
Aveiro	0,5	5,1	0,3%		
Figueira da Foz	1,7	14,2	0,7%	5,6%	
Lisboa	35,0	271,1	13,6%	2,9%	
Setúbal	11,1	104,8	5,3%	-7,7%	
Sines	162,1	1.123,5	56,3%	-3,6%	
<b>Total</b>	<b>269,1</b>	<b>1.995,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2,5%</b>	
Variação homóloga					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-21,9%	28,4%	1,6%	-0,6%	-0,1%
Acumulado	-6,4%	-2,6%	14,6%	-1,6%	-2,5%

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
Viana do Castelo	23	161	2,5%	-9,6%	
Leixões	209	1.615	24,6%	-1,2%	
Aveiro	78	597	9,1%	4,0%	
Figueira da Foz	35	305	4,6%	-3,8%	
Lisboa	184	1.448	22,0%	10,5%	
Setúbal	137	1.098	16,7%	7,3%	
Sines	168	1.292	19,7%	-2,6%	
Faro	2	18	0,3%	80,0%	
Portimão	3	34	0,5%	-15,0%	
<b>Total</b>	<b>839</b>	<b>6.568</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,4%</b>	
Variação homóloga					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	0,9%	-9,4%	-2,4%	3,1%	4,2%
Acumulado	-1,6%	-11,7%	1,0%	1,2%	2,4%

Ao nível de cada porto e em termos acumulados, releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado no porto de Lisboa, de +10,4% (+737 mil toneladas), a que também se associaram os portos de Setúbal, com +4,5% (+190 mil toneladas), e de Aveiro, com +2,4% (+96 mil toneladas), mas que foi contrariado e superado pela quebra de tráfego verificada no porto de Sines, com -5,9% (-1,9 milhões de toneladas), e, numa segunda linha, pela Figueira da Foz, com -11,1% (-169 mil toneladas), e por Leixões, com -1,1% (-115 mil toneladas).

A movimentação de carga nos portos de menor dimensão, concretamente, Viana do Castelo e Faro, registou uma quebra de -17,4% (-48 mil toneladas) no primeiro e um incremento no porto algarvio (+21 mil toneladas; +47,5%).

O movimento de contentores caiu -2,5% no período acumulado de 2023, quando comparado com os mesmos oito meses do ano anterior, cifrando-se em 2 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com variações negativas nos dois maiores portos que movimentam contentores (Sines e Leixões), tendo, contudo, o conjunto do sistema portuário registado em agosto um desempenho similar ao mês homólogo do ano anterior (-0,1%) (ver Quadro 1).

Em termos acumulados, nos portos de Setúbal, de Sines e de Leixões, observaram-se, respetivamente, reduções do movimento de contentores de -7,7% (-9 mil TEU), -3,6% (-42 mil TEU) e -2,9% (-14 mil TEU), registando-se, em contrapartida, uma evolução favorável deste tráfego em Aveiro (+5 mil TEU), Lisboa (+8 mil TEU; +2,9%) e na Figueira da Foz (+ mil TEU; +5,6%).

Em agosto do corrente ano registaram-se 839 escalas de navios no sistema portuário, representando +4,2% que no mês homólogo de 2022, reforçando o crescimento acumulado nos primeiros oito meses de 2023 para +2,4%, correspondendo a 6 568 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+137 escalas) e de Setúbal (+75 escalas).

Os portos de Viana do Castelo, Leixões, Figueira da Foz, Sines e Portimão tiveram registos acumulados de escalas de navios negativos, tendo todos os restantes portos observado um incremento de escalas no período em análise (ver Quadro 1).

De forma sintética, serão de destacar as seguintes evoluções mais relevantes nos mercados portuários, considerados pelo binómio porto-tipologia de carga movimentada:

- Pela positiva, o acréscimo de movimentação dos Produtos Agrícolas (+642 mil toneladas) em Aveiro;
- e
- Pela negativa, a maior quebra foi observada no mercado do Gás Liquefeito no porto de Sines (-985 mil toneladas; -25,3%), a que se seguiram as reduções de Outros Granéis Sólidos (-655 mil toneladas; -44,2%) e de Outros Granéis Líquidos (-521 mil toneladas; -53,1%), ambas no porto de Aveiro.

No contexto da atividade portuária de movimentação de carga e na perspetiva do fluxo das operações em termos de embarque e de desembarque, assinala-se que entre janeiro e agosto de 2023 foram desembarcadas 34,9 milhões de toneladas, que representam 60,6% do tráfego total, traduzindo um incremento de +0,7%, e embarcadas 22,7 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -5,7%.

Efetuando um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol nos primeiros oito meses de 2023, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho global melhor que o homólogo espanhol.

Em Portugal verificou-se uma redução de -1,9% (para um movimento geral de 57,6 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2022, e no conjunto dos portos espanhóis observou-se uma redução de -4,1%, correspondendo a 355,8 milhões de toneladas, mantendo-se a tendência qualitativa mais favorável de desempenho nacional que se observou nos últimos meses.

No âmbito específico do movimento de contentores, ambos os sistemas portuários observaram evoluções negativas entre janeiro e agosto de 2023, quando comparados com o mesmo período do ano anterior, tendo essa penalização sido menos intensa no sistema portuário português (2 milhões de TEU), representando uma redução de -2,5%, enquanto no sistema portuário espanhol, que movimentou 10,9 milhões de TEU, a quebra foi de -7,7%.

## 2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

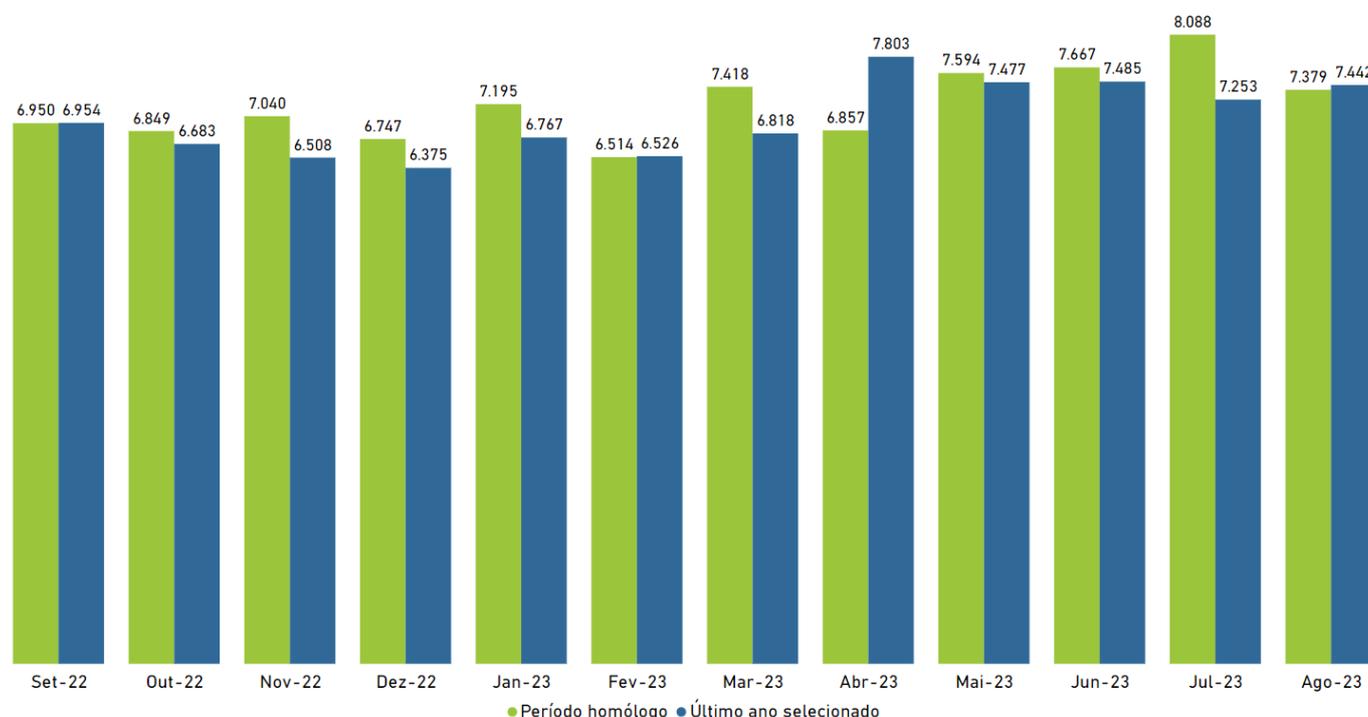
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e agosto de 2023, relativamente a:

- Movimento de carga, em valores agregados por tipologia e por porto;
- Movimento geral de contentores, em termos globais e em cada um dos segmentos de tráfego de *transshipment* e com o *hinterland*; e
- 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.

### 2.1 Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de agosto cifrou-se em 7,4 milhões de toneladas, o que representa um incremento muito ligeiro (+0,8%) relativamente ao mês homólogo de 2022, contribuindo para reduzir a quebra de tráfego acumulado nos primeiros oito meses do corrente ano de 2023 para -1,9%, cujo total de movimento de carga se cifrou em 57,6 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

**Gráfico 1 – Carga movimentada (10<sup>3</sup> ton) nos 12 meses anteriores a agosto de 2023 e períodos homólogos**



**Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em agosto e acumulado de 2023**

<b>Carga movimentada (10<sup>3</sup> t)</b>					
<b>Portos</b>	<b>Mensal (10<sup>3</sup>t)</b>	<b>Acumulado anual (10<sup>3</sup>t)</b>	<b>Quota acumulada (% do nacional)</b>	<b>Var. homóloga acumulada (%)</b>	
▲ Viana do Castelo	31	229	0,4%	-17,4%	
Leixões	1.288	10.029	17,4%	-1,1%	
Aveiro	404	4.033	7,0%	2,4%	
Figueira da Foz	136	1.344	2,3%	-11,1%	
Lisboa	911	7.804	13,6%	10,4%	
Setúbal	529	4.381	7,6%	4,5%	
Sines	4.135	29.687	51,6%	-5,9%	
Faro	7	65	0,1%	47,5%	
<b>Total</b>	<b>7.442</b>	<b>57.571</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1,9%</b>	
<b>Variação homóloga</b>					
	<b>2019 / 2018</b>	<b>2020 / 2019</b>	<b>2021 / 2020</b>	<b>2022 / 2021</b>	<b>2023 / 2022</b>
Mensal	-20,6%	12,2%	-1,1%	1,4%	0,8%
Acumulado	-6,7%	-8,7%	8,2%	1,1%	-1,9%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no período de janeiro a agosto dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo de -0,5%, não podendo ser ignorado neste contexto o período pandémico de covid-19 que se viveu, particularmente no biénio 2020-2021, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo (ver Quadro 3).

No que reporta à atividade observada nos dois portos nacionais com maior nível de movimentação, concretamente de Sines e Leixões, parece igualmente oportuno assinalar os seguintes fatores adicionais, para além do já mencionado ambiente pandémico:

- No caso do porto de Sines, com uma evolução média anual no período de +1,3% e sendo o porto nacional com maior quota de mercado (51,6%), não poderá deixar de ser referenciado o encerramento das centrais termoelétricas a carvão de São Torpes (Sines) e do Pêgo, cuja importação era efetuada por este porto e que representava, no período 2000-2018, um movimento médio anual de cerca de 5 milhões de toneladas; e
- Em Leixões (-6,5%), terá naturalmente de se considerar o efeito do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira, que era responsável pela quase totalidade do movimento de granéis líquidos no porto em apreço, e apresentando um impacto estimado de quebra de tráfego superior a 5 milhões de toneladas.

Nos restantes portos constatam-se evoluções médias positivas em Aveiro (+1.9%), ou seja, a infraestrutura portuária que mais cresceu nestes últimos cinco anos, na Figueira da Foz (+0,8%) e em Lisboa (+0,4%), registando-se um comportamento inverso nos portos de Viana do Castelo (-3,7%), de Setúbal (-0,5%) e de Faro (-4,4%).

**Quadro 3 – Carga movimentada (10<sup>3</sup> ton) de janeiro a agosto em 2019-2023**

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 <sup>3</sup> t)	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	266	242	263	277	229	0,4 %	256	-3,7 %
⊕ Leixões	13.117	11.562	10.011	10.144	10.029	17,4 %	10.972	-6,5 %
⊕ Aveiro	3.733	3.255	3.754	3.936	4.033	7,0 %	3.742	1,9 %
⊕ Figueira da Foz	1.302	1.324	1.225	1.512	1.344	2,3 %	1.342	0,8 %
⊕ Lisboa	7.685	5.981	6.304	7.067	7.804	13,6 %	6.968	0,4 %
⊕ Setúbal	4.466	4.249	4.395	4.191	4.381	7,6 %	4.336	-0,5 %
⊕ Sines	28.184	26.971	32.094	31.542	29.687	51,6 %	29.696	1,3 %
⊕ Faro	78	102	31	44	65	0,1 %	64	-4,4 %
⊕ Portimão	0						0	-100,0 %
<b>Total</b>	<b>58.831</b>	<b>53.687</b>	<b>58.077</b>	<b>58.714</b>	<b>57.571</b>	<b>100,0 %</b>	<b>57.376</b>	<b>-0,5 %</b>

## ✓ Por Porto

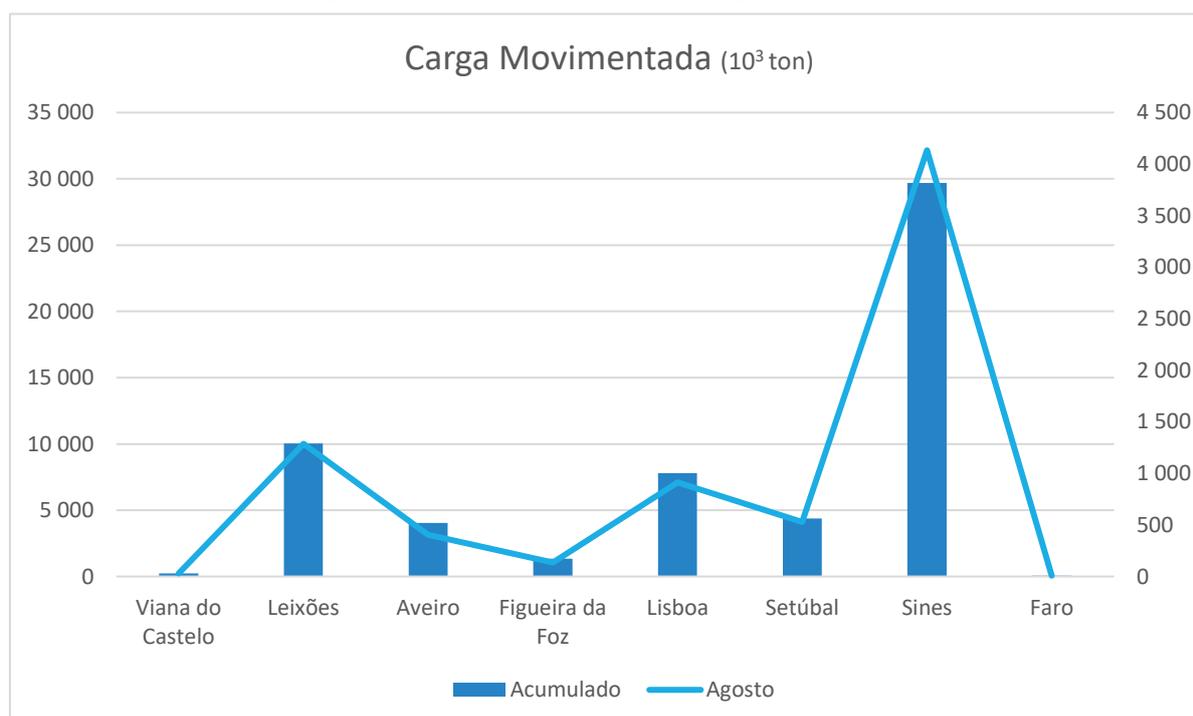
Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (51,6%), tendo movimentado entre janeiro e agosto de 2023, 29,7 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao período homólogo do ano transato -1,9 milhões de toneladas, representando -5,9% (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Leixões apresenta um movimento acumulado de 10 milhões de toneladas, mantendo o desempenho negativo (-115 mil toneladas; -1,1%), sendo que a evolução desfavorável dos dois maiores portos referidos, a que ainda se adita a quebra observada na Figueira da Foz, com um movimento de 1,3 milhões de toneladas (-169 mil toneladas; -11,1%), superou o desempenho positivo dos demais portos relevantes, concretamente:

- Lisboa, com um movimento de 7,8 milhões de toneladas e um crescimento de +10,4% (+737 mil toneladas);
- Setúbal, que atingiu 4,4 milhões de toneladas, crescendo +4,5% (+190 mil toneladas); e
- Aveiro, que movimentou 4 milhões de toneladas e que corresponde a um incremento de +2,4% (+96 mil toneladas).

Nos portos de menor expressão, ou seja, Viana do Castelo e Faro, com movimentos de, respetivamente, 229 mil toneladas e 65 mil toneladas, observou-se uma quebra de -17,4% (-48 mil toneladas) no primeiro caso e uma evolução positiva de +47,5% (+21 mil toneladas) no porto algarvio.

**Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em agosto e acumulado de 2023**



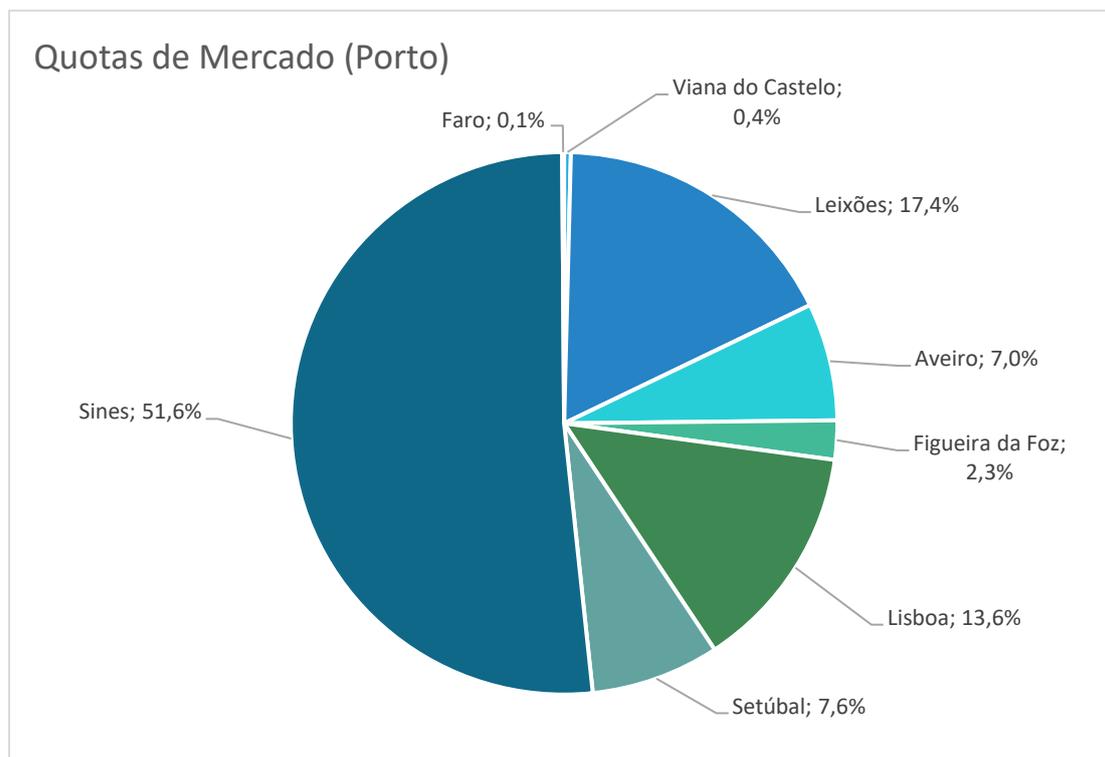
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em agosto e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado				
	Porto	Valor (10 <sup>^3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>^3</sup> t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 <sup>^3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>^3</sup> t)	Var. homóloga (%)
▲									
+	Viana do Castelo	31	0,4%	5 ●	18,8%	229	0,4%	-48 ●	-17,4%
+	Leixões	1.288	17,3%	60 ●	4,9%	10.029	17,4%	-115 ▼	-1,1%
+	Aveiro	404	5,4%	-51 ●	-11,2%	4.033	7,0%	96 ●	2,4%
+	Figueira da Foz	136	1,8%	-60 ●	-30,7%	1.344	2,3%	-169 ▼	-11,1%
+	Lisboa	911	12,2%	25 ●	2,9%	7.804	13,6%	737 ●	10,4%
+	Setúbal	529	7,1%	56 ●	11,9%	4.381	7,6%	190 ●	4,5%
+	Sines	4.135	55,6%	20 ●	0,5%	29.687	51,6%	-1.855 ▼	-5,9%
+	Faro	7	0,1%	7 ●		65	0,1%	21 ●	47,5%
	<b>Total</b>	<b>7.442</b>	<b>100,0%</b>	<b>62 ●</b>	<b>0,8%</b>	<b>57.571</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1.143 ▼</b>	<b>-1,9%</b>

▼ < -100    -100 ≤ ● ≤ +100    ● > +100

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 51,6%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (17,4%); Lisboa (13,6%); Setúbal (7,6%), Aveiro (7%); Figueira da Foz (2,3%); Viana do Castelo (0,4%) e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2023)



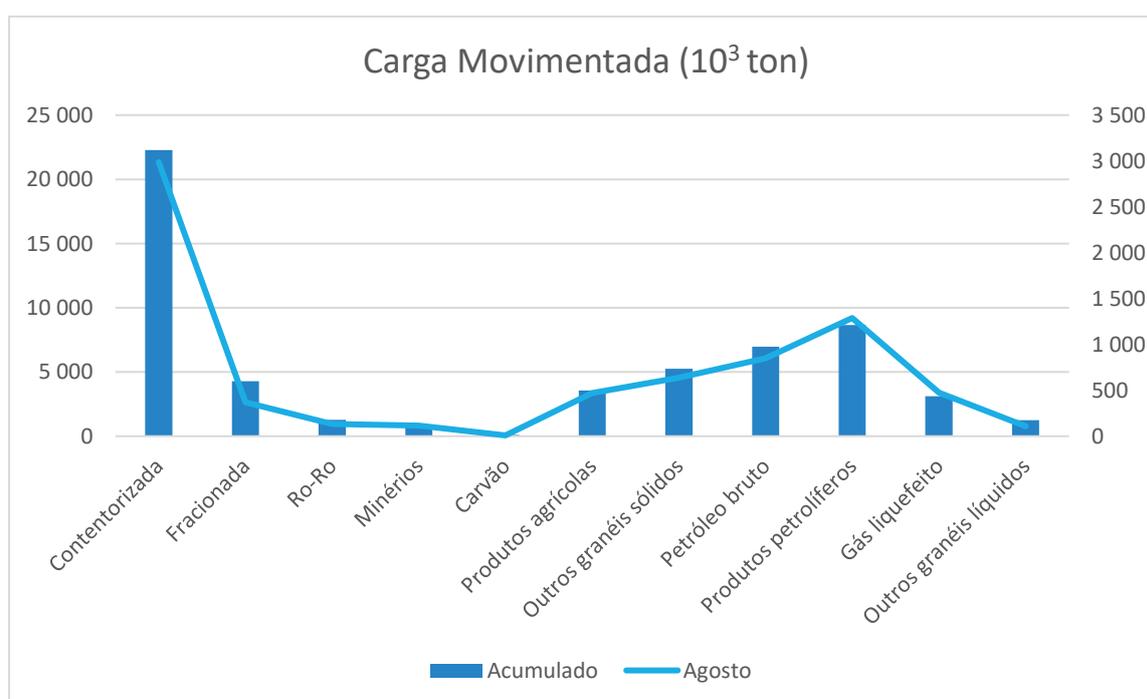
## ✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (38,7%), os Produtos Petrolíferos (15%) e o Petróleo Bruto (12,1%), que representam no seu conjunto 65,9% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de -1,2% (-267 mil toneladas), +2,5% (+211 mil toneladas) e +1,5% (+106 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (9,1%), a Carga Fracionada (7,4%), os Produtos Agrícolas (6,2%) e o Gás Liquefeito (5,4%), as quais registaram evoluções negativas na primeira e última tipologia (Outros Granéis Sólidos: -547 mil toneladas e -9,4%; Gás Liquefeito: -877 mil toneladas e -22%), e positivas nas outras duas tipologias (Carga Geral Fracionada: +326 mil toneladas e +8,2%; Produtos Agrícolas: +437 mil toneladas e +14%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se registou uma evolução positiva nos Minérios (+182 mil toneladas; +27,2%), tendo as restantes registado decréscimos de movimentação, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-581 mil toneladas; -31,9%), Carvão (-94 mil toneladas; -45,2%) e tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-39 mil toneladas; -3%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em agosto e acumulado de 2023



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em agosto e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado			
	Valor (10 <sup>3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>3</sup> t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 <sup>3</sup> t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 <sup>3</sup> t)	Var. homóloga (%)
<b>Carga geral</b>	<b>3.490</b>	<b>46,9%</b>	<b>-11</b>	<b>-0,3%</b>	<b>27.839</b>	<b>48,4%</b>	<b>21</b>	<b>0,1%</b>
Contentorizada	2.987	40,1%	38	1,3%	22.290	38,7%	-267	-1,2%
Fracionada	369	5,0%	-38	-9,4%	4.284	7,4%	326	8,2%
Ro-Ro	134	1,8%	-11	-7,7%	1.266	2,2%	-39	-3,0%
<b>Granéis sólidos</b>	<b>1.232</b>	<b>16,6%</b>	<b>-11</b>	<b>-0,9%</b>	<b>9.763</b>	<b>17,0%</b>	<b>-22</b>	<b>-0,2%</b>
Minérios	116	1,6%	4	3,9%	853	1,5%	182	27,2%
Carvão	9	0,1%	6	173,7%	114	0,2%	-94	-45,2%
Produtos agrícolas	470	6,3%	60	14,7%	3.556	6,2%	437	14,0%
Outros granéis sólidos	638	8,6%	-82	-11,3%	5.240	9,1%	-547	-9,4%
<b>Granéis líquidos</b>	<b>2.720</b>	<b>36,5%</b>	<b>85</b>	<b>3,2%</b>	<b>19.969</b>	<b>34,7%</b>	<b>-1.142</b>	<b>-5,4%</b>
Petróleo bruto	850	11,4%	69	8,8%	6.977	12,1%	106	1,5%
Produtos petrolíferos	1.288	17,3%	117	10,0%	8.645	15,0%	211	2,5%
Gás liquefeito	474	6,4%	24	5,4%	3.106	5,4%	-877	-22,0%
Outros granéis líquidos	108	1,5%	-125	-53,7%	1.241	2,2%	-581	-31,9%
<b>Total</b>	<b>7.442</b>	<b>100,0%</b>	<b>62</b>	<b>0,8%</b>	<b>57.571</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1.143</b>	<b>-1,9%</b>

▼ < -100    -100 ≤ ● ≤ +100    ● > +100

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte nos primeiros oito meses de 2023:

- A categoria da Carga Geral totalizou 27,8 milhões de toneladas, tendo observado uma evolução positiva muito ligeira (+21 mil toneladas; +0,1%), essencialmente pelo crescimento da Carga Fracionada de +8,2% (+326 mil toneladas), para um total de 4,3 milhões de toneladas, para o qual contribuiu a evolução positiva verificada nos portos de Leixões (+142 mil toneladas; +18,1%), de Aveiro (+70 mil toneladas; +4,7%), de Setúbal (+66 mil toneladas; +8,2%), de Lisboa (+37 mil toneladas; +34,5%) e da Figueira da Foz (+20 mil toneladas; +3,1%).

Por sua vez, o movimento de Carga Contentorizada, que somou 22,3 milhões de toneladas, registou uma quebra de -1,2% (-267 mil toneladas), essencialmente como consequência dos decréscimos observados nos portos de Sines (-328 mil toneladas; -2,4%) e de Leixões (-127 mil toneladas; -2,6%), mas também, numa dimensão mais baixa, em Setúbal (-90 mil toneladas; -7,7%) e na Figueira da Foz (-37 mil toneladas; -35,7%).

Ainda na Carga Contentorizada, o porto de Lisboa registou um crescimento de +10% (+258 mil toneladas), sendo igualmente de assinalar o movimento de 57 mil toneladas em Aveiro, em contraponto com o período homólogo de 2022 onde neste porto não tinha sido movimentada qualquer carga em contentores.

No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -3% (-39 mil toneladas), totalizando 1,3 milhões de toneladas, tendo por base a quebra de -9,8% verificada no porto de Leixões (-99 mil toneladas), parcialmente compensada por Setúbal (+54 mil toneladas; +20,3%);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 9,8 milhões de toneladas, decresceram muito ligeiramente (-22 mil toneladas; -0,2%), tendo por base principalmente a perda de carga nos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 5,2 milhões de toneladas, representando uma diminuição de -9,4% (-547 mil toneladas), originária nas reduções constatadas nos portos de Aveiro (-655 mil toneladas; -44,2%), de Leixões (-245 mil toneladas; -22,3%), da Figueira da Foz (-145 mil toneladas; -19,1%), de Viana do Castelo (-41 mil toneladas; -39%) e de Sines (-37 mil toneladas; -16,4%), apenas parcialmente compensadas pelos incrementos observados em Lisboa (+395 mil toneladas; +44,2%), Setúbal (+162 mil toneladas; +13,7%) e Faro (+20 mil toneladas; +48,4%).

A maior parte da quase compensação na categoria dos Granéis Sólidos foi efetuada pelos Produtos Agrícolas que, com um movimento de 3,6 milhões de toneladas, cresceram +14% (+437 mil toneladas), particularmente nos portos de Aveiro (+642 mil toneladas) e de Setúbal (+48 mil toneladas; +265,5%), assinalando-se, no entanto, a quebra observada deste tráfego no porto de Lisboa (-269 mil toneladas; -10,2%).

Também, os Minérios colaboraram nessa quase compensação, com um movimento associado de 853 mil toneladas, registando um incremento de tráfego de +27,2% (+182 mil toneladas), principalmente em Leixões (+133 mil toneladas; +43,9%), mas que se estendeu também a Setúbal (+50 mil toneladas; +13,5%).

Ainda nesta categoria de carga, assinala-se a redução de -45,2% (-94 mil toneladas) verificada na movimentação de Carvão que apenas totalizou 114 mil toneladas no sistema portuário, movimentadas exclusivamente no porto de Setúbal;

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 20 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -5,4% (-1,1 milhões de toneladas), a maior quebra ocorreu no Gás Liquefeito, cujo total de 3,1 milhões de toneladas representa um decréscimo de -22% (-877 mil toneladas), essencialmente pela diminuição de movimentação no porto de Sines (-985 mil toneladas; -25,3%), parcialmente compensada por Aveiro (+111 mil toneladas), a que se associou também uma diminuição do movimento dos Outros Granéis Líquidos que, com um total de 1,2 milhões de toneladas, apresentaram uma redução de -31,9% (-581 mil toneladas), essencialmente com origem em Aveiro (-521 mil toneladas; -53,1%) e Sines (-264 mil toneladas; -59,7%) e em que o incremento observado em Lisboa (+251 mil toneladas; +106,7%), não foi suficiente para contrabalançar.

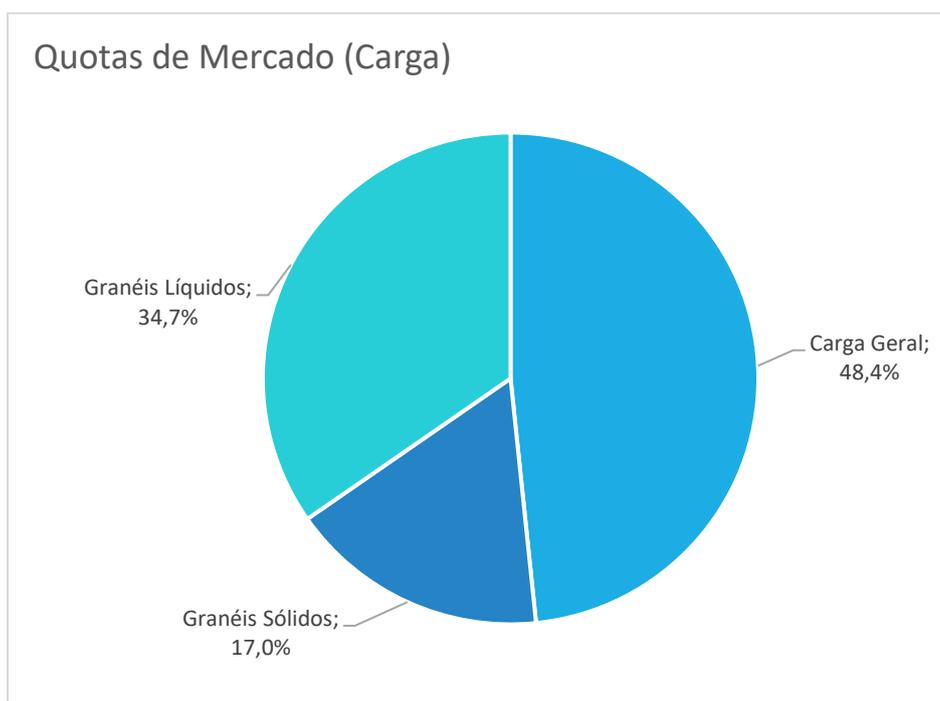
Os Produtos Petrolíferos, totalizando 8,6 milhões de toneladas, registaram um crescimento de +2,5% (+211 mil toneladas), particularmente com suporte nos incrementos observados em Aveiro (+393 mil toneladas), Leixões (+118 mil toneladas; +8,1%) e Lisboa (+65 mil toneladas; +10,4%), mitigados pela quebra constatada em Sines (-355 mil toneladas; -5,7%).

Finalmente, no Petróleo Bruto, com um movimento global de 7 milhões de toneladas, constatou-se um crescimento de +1,5% (+106 mil toneladas), com base no incremento no porto de Sines (+141 mil toneladas; +2,1%), parcialmente mitigado por Leixões (-35 mil toneladas; -66,4%).

### ✓ Por Tipologia de Carga e Porto

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 48,4% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 17% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 34,7% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

**Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2023)**



**Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2023)**

Porto / Categoria	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais Porto	
	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)	mil ton	Quota (%)
Viana do Castelo	123	0,4%	88	0,9%	17	0,1%	229	0,4%
Leixões	6 582	23,6%	1 750	17,9%	1 697	8,5%	10 029	17,4%
Aveiro	1 599	5,7%	1 471	15,1%	963	4,8%	4 033	7,0%
Figueira da Foz	729	2,6%	614	6,3%		0,0%	1 344	2,3%
Lisboa	2 984	10,7%	3 648	37,4%	1 171	5,9%	7 804	13,6%
Setúbal	2 286	8,2%	1 939	19,9%	156	0,8%	4 381	7,6%
Sines	13 532	48,6%	190	1,9%	15 965	79,9%	29 687	51,6%
Faro	3	0,0%	62	0,6%		0,0%	65	0,1%
<b>Totais Categoria</b>	<b>27 839</b>	<b>48,4%</b> <b>100,0%</b>	<b>9 763</b>	<b>17,0%</b> <b>100,0%</b>	<b>19 969</b>	<b>34,7%</b> <b>100,0%</b>	<b>57 571</b>	<b>100,0%</b>

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 28 mercados, no valor global de +3,3 milhões de toneladas, a par de uma quebra em outros 28 mercados representando -4,4 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário comparativamente com o período equivalente de 2022 de -1,1 milhões de toneladas, ou seja, -1,9%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

**Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado /2023)**

Carga \ Porto	Viana do Castelo		Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
<b>Carga geral</b>	<b>123</b>	<b>-9,9%</b>	<b>6 582</b>	<b>-1,3%</b>	<b>1 599</b>	<b>8,6%</b>	<b>729</b>	<b>-1,3%</b>	<b>2 984</b>	<b>11,0%</b>	<b>2 286</b>	<b>1,3%</b>	<b>13 532</b>	<b>-2,4%</b>	<b>3</b>		<b>27 839</b>	<b>0,1%</b>
Contentorizada			4 745	-2,6%	57		67	-35,7%	2 841	10,0%	1 088	-7,7%	13 491	-2,4%			22 290	-1,2%
Fracionada	123	-9,9%	930	18,1%	1 542	4,7%	655	3,1%	143	34,5%	877	8,2%	12	16,0%	3		4 284	8,2%
Ro-Ro			906	-9,8%			8				322	20,3%	29	-6,2%			1 265	-3,0%
<b>Granéis sólidos</b>	<b>88</b>	<b>-26,1%</b>	<b>1 750</b>	<b>-5,4%</b>	<b>1 471</b>	<b>-0,9%</b>	<b>614</b>	<b>-19,8%</b>	<b>3 648</b>	<b>3,6%</b>	<b>1 939</b>	<b>11,2%</b>	<b>190</b>	<b>-25,4%</b>	<b>62</b>	<b>40,7%</b>	<b>9 763</b>	<b>-0,2%</b>
Minérios			434	43,9%							418	13,5%					853	27,2%
Carvão										114	-35,9%		-100,0%				114	-45,2%
Produtos agrícolas	24	65,6%	462	2,8%	642			-100,0%	2 360	-10,2%	66	265,5%	2			-100,0%	3 556	14,0%
Outros granéis sólidos	64	-39,0%	854	-22,3%	828	-44,2%	614	-19,1%	1 289	44,2%	1 341	13,7%	188	-16,4%	62	48,4%	5 240	-9,4%
<b>Granéis líquidos</b>	<b>17</b>	<b>-16,5%</b>	<b>1 697</b>	<b>4,2%</b>	<b>963</b>	<b>-1,8%</b>	<b>0</b>	<b>-100,0%</b>	<b>1 171</b>	<b>36,9%</b>	<b>156</b>	<b>-18,4%</b>	<b>15 965</b>	<b>-8,4%</b>	<b>0</b>		<b>19 969</b>	<b>-5,4%</b>
Petróleo bruto			18	-66,4%									6 959	2,1%			6 977	1,5%
Produtos petrolíferos	17	-16,5%	1 584	8,1%	393				685	10,4%	48	-12,7%	5 918	-5,7%			8 645	2,5%
Gás liquefeito			86	-3,3%	111								2 910	-25,3%			3 106	-22,0%
Outros granéis líquidos			9	-54,0%	460	-53,1%		-100,0%	486	106,7%	108	-20,7%	178	-59,7%			1 241	-31,9%
<b>Total Geral</b>	<b>229</b>	<b>-17,4%</b>	<b>10 029</b>	<b>-1,1%</b>	<b>4 033</b>	<b>2,4%</b>	<b>1 344</b>	<b>-11,1%</b>	<b>7 804</b>	<b>10,4%</b>	<b>4 381</b>	<b>4,5%</b>	<b>29 687</b>	<b>-5,9%</b>	<b>65</b>	<b>47,5%</b>	<b>57 571</b>	<b>-1,9%</b>

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (38,7%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou uma redução de -1,2%, particularmente pela redução deste tráfego nos mercados de Sines, Leixões, Setúbal e Figueira da Foz, tendo apenas sido registadas evoluções favoráveis em Lisboa e Aveiro.

A Carga Fracionada, que representa 7,4% do movimento do sistema portuário, tem a sua maior expressão em Aveiro, onde atingiu 1,5 milhões de toneladas, pese embora tenha sido movimentada em todos os portos, tendo observado incrementos em todos os mercados portuários com exceção de Viana do Castelo, saldando num crescimento global de +8,2%.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,2%, é particularmente relevante no porto de Leixões, onde caiu -9,8%, condicionando uma evolução negativa global de -3%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal, onde cresceu +20,3%, de Sines, que constatou uma redução de -6,2%, e da Figueira da Foz, que registou este tipo de tráfego, ao contrário do que ocorreu entre janeiro e agosto de 2022.

Os Minérios, com uma expressão de 1,5% no conjunto do movimento de mercadorias, registaram crescimentos nos mercados associados aos portos de Leixões e de Setúbal, originando uma evolução positiva deste segmento de tráfego de +27,2%.

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,2% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando uma quebra global de -45,2%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,2% do tráfego total, foram movimentados em todos os portos, excluindo a Figueira da Foz e Faro, e apresentaram uma evolução favorável global de +14%, com base principalmente nos crescimentos verificados nos portos de Aveiro (que, no período homólogo de 2022, não movimentou este tipo de tráfego) e de Setúbal (+265,5%), mas mitigados pela quebra verificada em Lisboa (-10,2%).

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 9,1% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -9,4%, essencialmente pela redução de movimento nos vários portos, com exceção de Lisboa, Setúbal e Faro, cujo incremento de tráfego não foi suficiente para contrabalançar as perdas verificadas nas outras infraestruturas portuárias.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 12,1% do movimento total, registou um crescimento de +1,5%, tendo essencialmente por base o incremento deste tráfego no porto de Sines, parcialmente mitigado pela quebra observada em Leixões.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15% do movimento de carga no sistema portuário, incrementaram em +2,5% a sua movimentação relativamente aos primeiros oito meses de 2022, com suporte nos incrementos verificados em Aveiro, Leixões e Lisboa, e quebra de tráfego fundamentalmente em Sines, e apoiada, em muito menor expressão, por Setúbal e Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 5,4%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Leixões e Aveiro, tendo verificado uma redução de -22%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-25,3%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2,2% do sistema portuário, constatou-se uma redução de -31,9%, principalmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Aveiro e Sines, e cuja evolução favorável em Lisboa não foi suficiente para compensar.

Em anexo apresentam-se quadros com os desempenhos observados nos vários mercados em função do tipo de carga por porto.

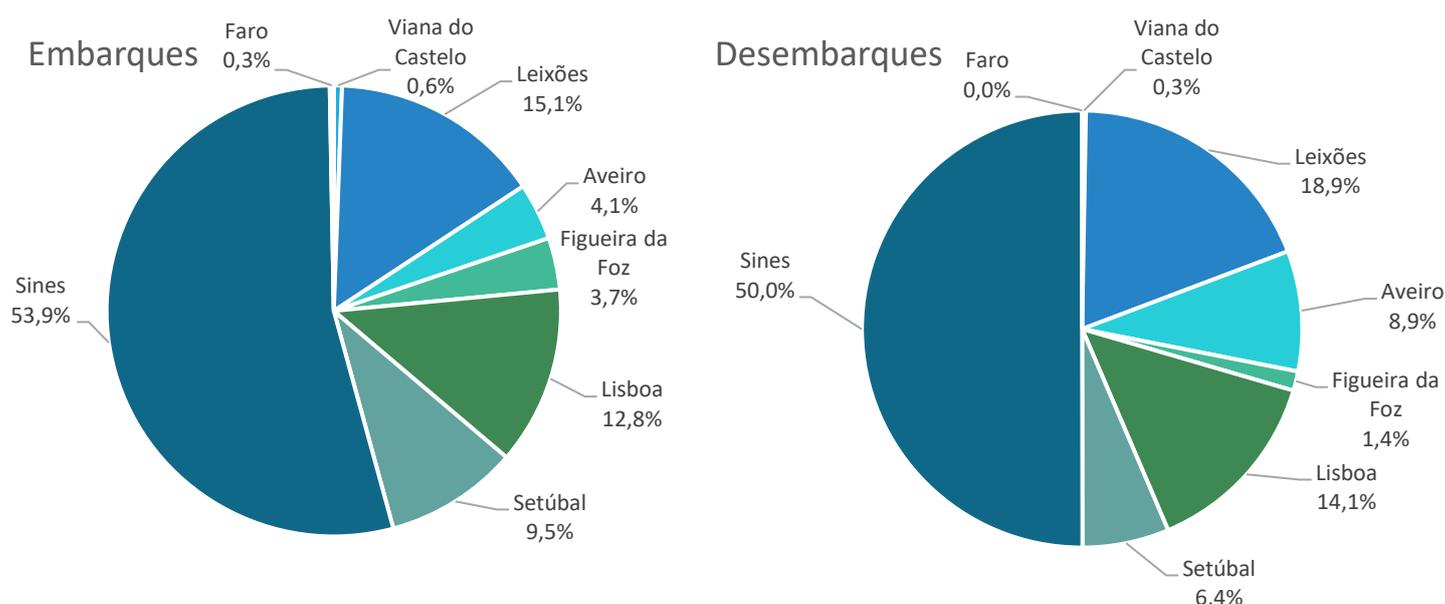
## ✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

O comportamento do sistema portuário resulta naturalmente da conjugação dos fluxos de embarque e de desembarque de cargas, independentes entre si e associados maioritariamente ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o volume de tráfego processado em operações de *transhipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado nos primeiros oito meses de 2023, incluindo os subjacentes ao *transhipment*, foi responsável por 60,6% do movimento portuário e registou um total de 34,9 milhões de toneladas, o que se traduz num crescimento de +0,7% (+229 mil toneladas) relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 22,7 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -5,7% (-1,4 milhões de toneladas).

**Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2023)**



**Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2023)**

Porto \ Fluxo	Jan-Ago / 2023 (10 <sup>3</sup> ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	132	97	57,6%	42,4%	-36	-21,3%	-12	-11,3%
Leixões	3 427	6 602	34,2%	65,8%	-158	-4,4%	43	0,7%
Aveiro	927	3 105	23,0%	77,0%	-263	-22,1%	359	13,1%
Figueira da Foz	844	500	62,8%	37,2%	-213	-20,2%	44	9,8%
Lisboa	2 900	4 903	37,2%	62,8%	178	6,5%	559	12,9%
Setúbal	2 161	2 220	49,3%	50,7%	-63	-2,9%	254	12,9%
Sines	12 244	17 443	41,2%	58,8%	-837	-6,4%	-1 018	-5,5%
Faro	65		100,0%		21	47,5%		
<b>Total Geral</b>	<b>22 700</b>	<b>34 870</b>	<b>39,4%</b>	<b>60,6%</b>	<b>-1 372</b>	<b>-5,7%</b>	<b>229</b>	<b>0,7%</b>

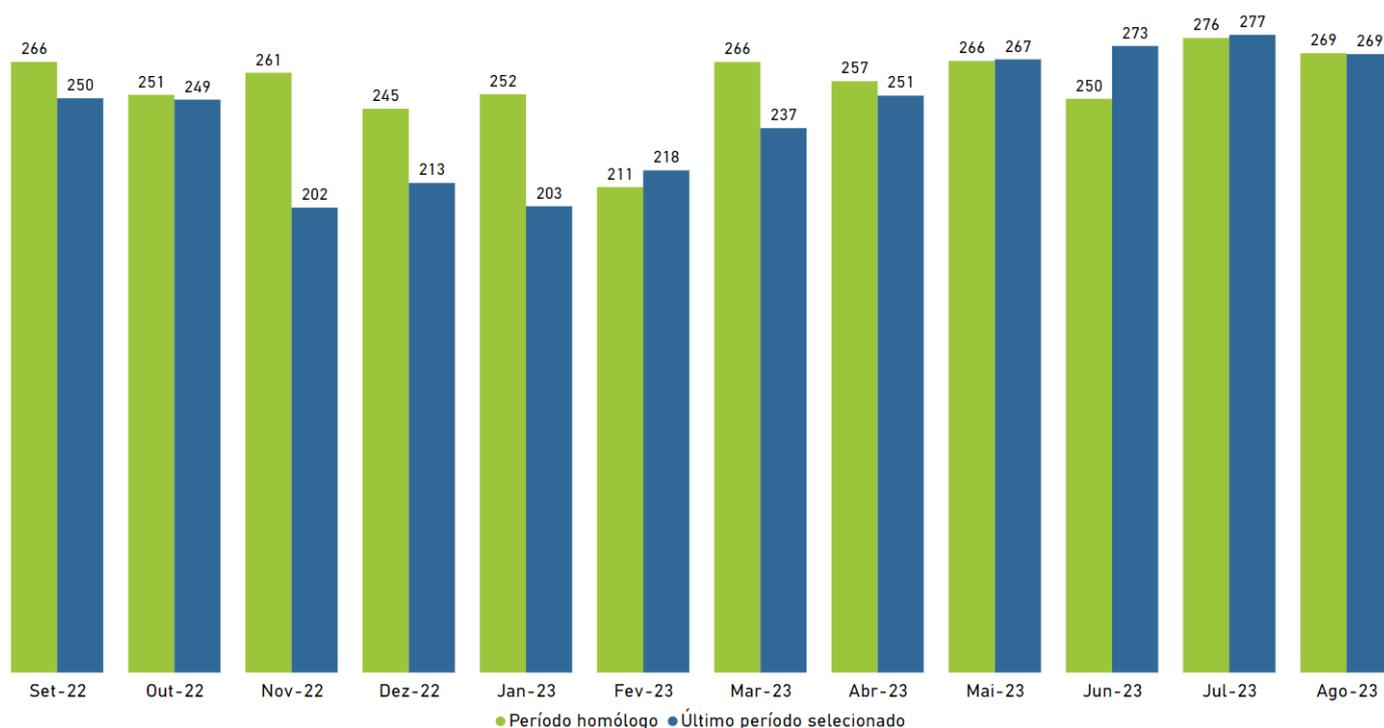
## 2.2 Movimento Geral de Contentores

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, é confirmada pela quota detida pela Carga Contentorizada, de 38,7%, e ainda parte da quota de 2,2% relativa à carga Ro-Ro, o que justifica uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU, quer com origem ou destino no *hinterland* dos portos, quer no âmbito de operações de *transshipment*.

### ✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transshipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e agosto de 2023 um movimento de 2 milhões de TEU, ou seja, um decréscimo de -2,5% (-52 mil TEU) relativamente ao período equivalente de 2022, assinalando-se, contudo, que especificamente no mês de agosto de 2023 constatou-se um nível de movimento similar ao mês correspondente de 2022 (-0,1%), com o manuseamento de 269 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

**Gráfico 7 – Contentores movimentados (10<sup>3</sup> TEU) nos 12 meses anteriores a agosto de 2023 e períodos homólogos**



**Quadro 9 – Contentores movimentados em agosto e acumulado de 2023**

Contentores movimentados (10 <sup>3</sup> TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	58,6	476,4	23,9%	-2,9%
Aveiro	0,5	5,1	0,3%	
Figueira da Foz	1,7	14,2	0,7%	5,6%
Lisboa	35,0	271,1	13,6%	2,9%
Setúbal	11,1	104,8	5,3%	-7,7%
Sines	162,1	1.123,5	56,3%	-3,6%
<b>Total</b>	<b>269,1</b>	<b>1.995,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2,5%</b>

Variação hómologa					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-21,9%	28,4%	1,6%	-0,6%	-0,1%
Acumulado	-6,4%	-2,6%	14,6%	-1,6%	-2,5%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente às quebras observadas nos portos de Sines (-42 mil TEU; -3,6%) e de Leixões (-14 mil TEU; -2,9%), que manusearam, respetivamente, 1,1 milhões de TEU e 476 mil TEU, relevando que se trata dos dois portos com maior quota de mercado neste tipo de tráfego (Sines: 56,3%; Leixões: 13,9%), mas também, em menor proporção, à redução observada no porto de Setúbal e que movimentou 105 mil TEU (-9 mil TEU; -7,7%).

Em contrapartida, os portos de Lisboa e da Figueira da Foz, que movimentaram, respetivamente, 271 mil TEU e 14 mil TEU, observaram crescimentos de +2,9% (+ 8 mil TEU), no primeiro caso, e de +5,6% (+ mil TEU) no segundo caso.

Será de assinalar que o valor acumulado negativo de variação do tráfego de contentores no sistema portuário (-2,5%) representa uma recuperação expressiva face ao primeiro trimestre (-9,6%) e cuja melhoria tem sido progressiva de mês para mês, desde então, refletindo o comportamento dos principais portos que movimentam contentores – Sines, Leixões e Lisboa – que têm vindo a recuperar gradualmente o tráfego observado no ano anterior, tendo inclusivamente, no caso particular do porto de Lisboa, sido já invertida a anterior tendência negativa.

Pese embora os portos de Sines e de Leixões ainda registem um valor acumulado negativo, a sua expressão é mais favorável do que o que se registava no final do primeiro trimestre, onde estes portos apresentavam desempenhos de, respetivamente, -5,7% e -15,2%, tendo atualmente reduzido essa variação acumulada respeitante ao período análogo de 2022, para, -2,9% em Leixões e -3,6% em Sines, conforme já identificado anteriormente.

Por sua vez, o porto de Aveiro tem vindo a registar continuamente no corrente ano movimento de contentores, ao contrário do que se verificou nos primeiros oito meses de 2022, sem registo deste tipo de tráfego.

Em contrapartida, o porto de Setúbal tem vindo a observar um agravamento no desempenho acumulado do tráfego de contentores, na medida em que no primeiro trimestre verificava uma evolução favorável, tendo, entretanto, passado para um desempenho negativo que se tem vindo a agravar ao longo dos restantes meses do corrente ano.

No porto da Figueira da Foz, pese embora se observe ainda uma evolução acumulada positiva, a mesma foi-se reduzindo progressivamente desde o primeiro trimestre (onde era expressiva) até ao mês de julho (onde foi apenas bastante ligeira), tendo, entretanto, incrementado em agosto.

Se analisarmos os primeiros oito meses dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período do movimento de contentores (expresso em TEU) no sistema portuário observa uma tendência crescente (+1,7%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Lisboa e da Figueira da Foz, a que acresce o facto deste quinquénio incluir o período agudo da pandemia de covid-19, com a sua repercussão significativa nas trocas comerciais entre diferentes geografias em todo o mundo, naturalmente restringindo uma maior dinâmica do mercado portuário de contentores.

Assinale-se que, à quebra anteriormente verificada no porto de Lisboa, e atualmente em recuperação, não poderá ser omissa o clima de instabilidade laboral que se constatou em anos anteriores deste período de cinco anos nesse porto (ver Quadro 10).

Poderá ainda referenciar-se que a elevada variação média anual entre janeiro e agosto identificada no porto de Aveiro se deve ao facto de apenas recentemente se ter começado a observar o movimento de contentores nessa infraestrutura portuária.

**Quadro 10 – Contentores movimentados (10<sup>3</sup> TEU) de janeiro a agosto em 2019-2023**

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 <sup>3</sup> t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,1	0,0					0,0	-100,0%
Leixões	467,0	470,9	474,6	490,4	476,4	23,9%	475,9	0,5%
Aveiro	0,0	0,0			5,1	0,3%	1,0	363,9%
Figueira da Foz	14,9	10,1	14,3	13,4	14,2	0,7%	13,4	-1,2%
Lisboa	314,6	189,1	239,3	263,6	271,1	13,6%	255,5	-3,7%
Setúbal	95,7	109,5	120,7	113,6	104,8	5,3%	108,9	2,3%
Sines	970,2	1.035,3	1.230,8	1.166,0	1.123,5	56,3%	1.105,2	3,7%
<b>Total</b>	<b>1.862,5</b>	<b>1.814,9</b>	<b>2.079,6</b>	<b>2.046,9</b>	<b>1.995,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.959,8</b>	<b>1,7%</b>

### ✓ Tráfego com o *Hinterland* e em *Transshipment* (TEU)

Atendendo à forte representação e à natureza essencialmente distinta dos segmentos de *transshipment* e do tráfego com o *hinterland*, importa, para além de uma observação global, 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 (ver Quadro 11).

### Quadro 11 – Contentores movimentados para o *hinterland* e em *transshipment* (Acumulado/2023)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	440	92,3%	41,8%	-2,6%	37	7,7%	3,9%	-5,8%	476
Aveiro	5	100,0%	0,5%			0,0%	0,0%		5
Figueira da Foz	14	100,0%	1,3%	5,6%		0,0%	0,0%		14
Lisboa	268	98,7%	25,4%	3,2%	4	1,3%	0,4%	-17,3%	271
Setúbal	66	63,2%	6,3%	-9,4%	39	36,8%	4,1%		105
Sines	260	23,2%	24,7%	-31,5%	863	76,8%	91,6%	9,8%	1 124
<b>Total Geral</b>	<b>1 053</b>	<b>52,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-10,5%</b>	<b>942</b>	<b>47,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>8,3%</b>	<b>1 995</b>

O volume de TEU movimentado entre janeiro e agosto de 2023 em operações *transshipment* (942 mil TEU) corresponde a 47,2% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 76,8%, ocorrendo ainda nos portos de Setúbal, Leixões e Lisboa \*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 36,8%, 7,7% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 91,6%, a que se seguem os portos de Setúbal (4,1%), Leixões (3,9%), e Lisboa (0,4%).

O movimento de contentores com o *hinterland* (1,1 milhões de TEU), que apresenta uma proporção geral de 52,8%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 41,8%, a que se seguem os portos Lisboa com 25,4% e de Sines com 24,7%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 6,3% e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro com quotas residuais de, respetivamente, 1,3% e 0,5%.

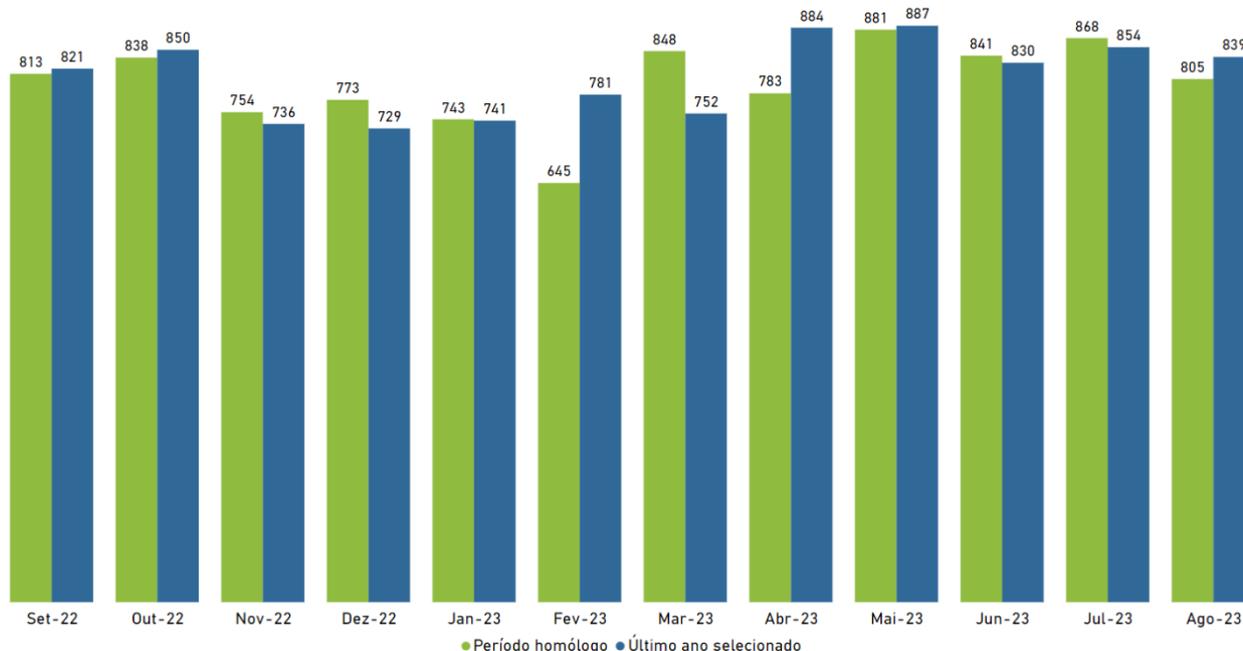
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 23,2%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 60% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e em Aveiro.

\* Os valores de repartição dos tráfegos entre o *hinterland* e o *transshipment* no porto de Lisboa foram estimados com base em histórico anterior, em face da não disponibilização atual destes dados pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A..

## 2.3 Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou no mês de agosto, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 839 escalas de navios, o que representa um crescimento de +4,2%% em relação ao mês homólogo de 2022, contribuindo para um crescimento acumulado entre janeiro e agosto de 2023 de +2,4%, correspondendo a 6 568 escalas (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

**Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a agosto de 2023 e períodos homólogos**



**Quadro 12 – Escalas de navios em agosto e acumulado de 2023**

Navios (N.º de escalas)				
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)
▲				
Viana do Castelo	23	161	2,5%	-9,6%
Leixões	209	1.615	24,6%	-1,2%
Aveiro	78	597	9,1%	4,0%
Figueira da Foz	35	305	4,6%	-3,8%
Lisboa	184	1.448	22,0%	10,5%
Setúbal	137	1.098	16,7%	7,3%
Sines	168	1.292	19,7%	-2,6%
Faro	2	18	0,3%	80,0%
Portimão	3	34	0,5%	-15,0%
<b>Total</b>	<b>839</b>	<b>6.568</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,4%</b>
Variação hómologa				
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021
Mensal	0,9%	-9,4%	-2,4%	3,1%
Acumulado	-1,6%	-11,7%	1,0%	1,2%

Analisando os primeiros oito meses dos últimos cinco anos, observa-se uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2%), o que foi influenciado significativamente pelo período pandémico de covid-19, em especial no biénio 2020-2021, que neste caso particular das escalas de navios, penalizou peculiarmente os portos que são escalados por navios de cruzeiro oceânico, com especial impacto nos portos de Lisboa, de Leixões e de Portimão (ver Quadro 13).

**Quadro 13 – Escalas de navios de janeiro a agosto em 2019-2023**

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 <sup>3</sup> t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	145	131	181	178	161	2,5 %	111	2,7 %
Leixões	1.740	1.636	1.620	1.635	1.615	24,6 %	1.031	-1,8 %
Aveiro	706	652	716	574	597	9,1 %	411	-4,1 %
Figueira da Foz	313	322	282	317	305	4,6 %	201	-0,6 %
Lisboa	1.665	1.120	1.055	1.311	1.448	22,0 %	820	-3,4 %
Setúbal	1.056	1.052	1.144	1.023	1.098	16,7 %	663	1,0 %
Sines	1.415	1.336	1.325	1.326	1.292	19,7 %	844	-2,2 %
Faro	21	27	9	10	18	0,3 %	8	-3,8 %
Portimão	49	5	9	40	34	0,5 %	19	-8,7 %
<b>Total</b>	<b>7.110</b>	<b>6.281</b>	<b>6.341</b>	<b>6.414</b>	<b>6.568</b>	<b>100,0 %</b>	<b>4.108</b>	<b>-2,0 %</b>

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,6% e totalizando 1 615 escalas entre janeiro e agosto de 2023, o que representou uma quebra de movimentação de -1,2% relativamente ao período homólogo de 2022, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 448 (+10,5%) e 1 292 (-2,6%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22% e 19,7%.

Mas importa também analisar a dimensão dos navios que escalam os portos nacionais, observando-se que a arqueação bruta (AB) acumulada registou um acréscimo de +10,9%, atingindo 140 milhões, com mais destaque, no caso dos portos de maior dimensão, no porto de Sines (+14,6%), cuja dimensão média de navio cresceu +17,6%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 21,3 mil (+8,3%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (45,8%), totalizando 64,1 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 49,6 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios.

Poderá ainda sublinhar-se o crescimento conjunto da arqueação bruta acumulada e da dimensão média dos navios, juntamente com Sines, nos portos, de Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Portimão, sendo que os únicos portos que observaram reduções, de forma conjunta, nestes dois parâmetros, foram os de Viana do Castelo e da Figueira da Foz.

**Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2023)**

Porto \ Navios	Jan - Ago / 2023			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 <sup>3</sup> )	Dimensão Média AB (10 <sup>3</sup> )	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	161	667	4,1	2,5%	0,5%	-9,6%	-17,3%	-8,6%
Leixões	1 615	22 885	14,2	24,6%	16,4%	-1,2%	5,4%	6,7%
Aveiro	597	3 943	6,6	9,1%	2,8%	4,0%	21,0%	16,3%
Figueira da Foz	305	1 092	3,6	4,6%	0,8%	-3,8%	-5,9%	-2,2%
Lisboa	1 448	31 575	21,8	22,0%	22,6%	10,5%	10,8%	0,3%
Setúbal	1 098	14 837	13,5	16,7%	10,6%	7,3%	5,7%	-1,5%
Sines	1 292	64 084	49,6	19,7%	45,8%	-2,6%	14,6%	17,6%
Portimão	34	796	23,4	0,5%	0,6%	-15,0%	1,9%	19,9%
Faro	18	44	2,4	0,3%	0,0%	80,0%	42,3%	-20,9%
<b>Total Geral</b>	<b>6 568</b>	<b>139 923</b>	<b>21,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,4%</b>	<b>10,9%</b>	<b>8,3%</b>

### 3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

Para uma apreciação mais realista do desempenho dos portos comerciais do continente no que respeita à atividade de movimentação de carga, é importante a contextualização com os portos espanhóis, com os quais partilham significativa área de *hinterland* e se encontram em concorrência direta num conjunto elevado de cargas e, particularmente, no domínio dos contentores.

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 (por comparação com a informação que é disponibilizada no Portal do Puertos del Estado).

#### 3.1 Movimentação de Carga

A informação disponibilizada no Portal do Puertos del Estado sustenta uma evolução global negativa do sistema portuário de Espanha entre janeiro e agosto de 2023, de -4,1%, que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um nível de movimentação acumulado inferior aos primeiros oito meses de 2022 em -1,9%, mantendo a tendência qualitativa mais favorável de desempenho nacional que se observou nos últimos meses (ver Quadro 15).

**Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)**

Sistema Portuário	Jan - Ago / 2023							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	27 839	0,1%	9 763	-0,2%	19 969	-5,4%	57 571	-1,9%
Espanha	176 004	-5,4%	62 002	0,8%	117 750	-4,4%	355 756	-4,1%

Contudo, os portos espanhóis movimentaram nesse período 355,8 milhões de toneladas, ou seja 6,2 vezes mais que o sistema portuário nacional (57,6 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,9 no que reporta ao Produto Interno Produto.

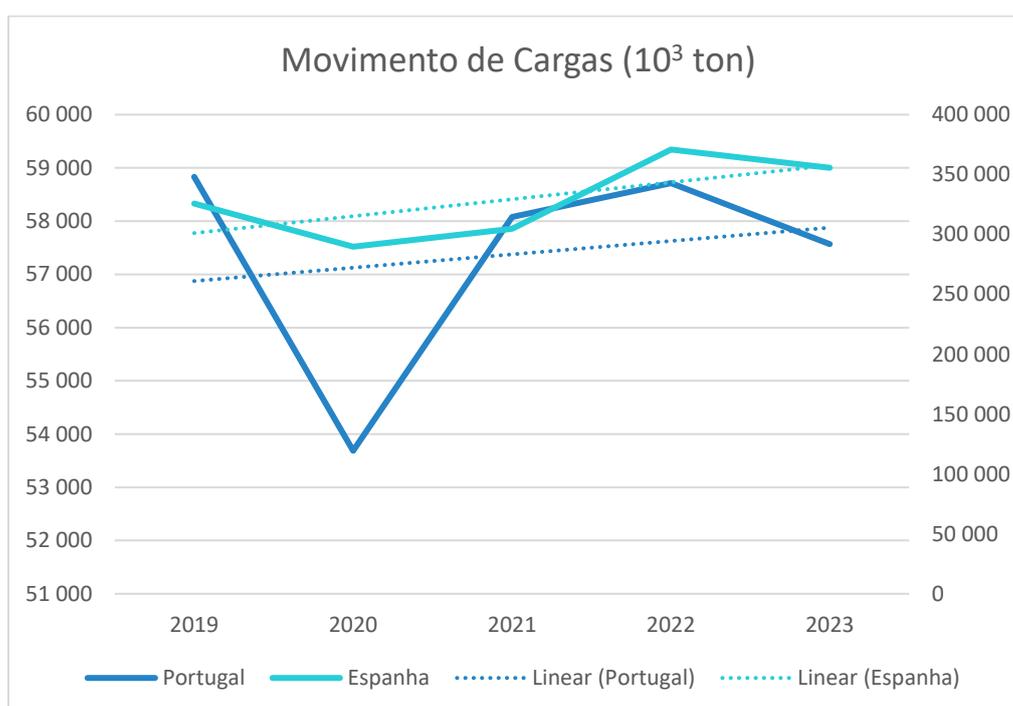
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou um movimento similar ao período homólogo de 2022 (+0,1%), tendo, no caso de Espanha, se verificado uma quebra de -5,4%, ilustrando um melhor desempenho dos portos nacionais nesta categoria de carga;

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal foi pior que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou um decréscimo de movimento muito ligeiro (-0,2%) e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias cresceu, apesar de apenas ligeiramente, com +0,8%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação volta a ser mais favorável para o sistema portuário espanhol que registou uma redução de -4,4%, por comparação com a quebra de -5,4% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros oito meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário espanhol incrementou a sua carga em +9,2%, tendo os portos nacionais perdido -2,1% da carga no mesmo período (ver Gráfico 9).

**Gráfico 9 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Ago)**



## 3.2 Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se igualmente um desempenho menos penalizante do sistema portuário nacional que, embora registando uma redução de -2,5% entre janeiro e agosto de 2023, totalizando 2 milhões de TEU, se compara com a quebra de -7,7% dos portos espanhóis que movimentaram 10,9 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

**Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2023)**

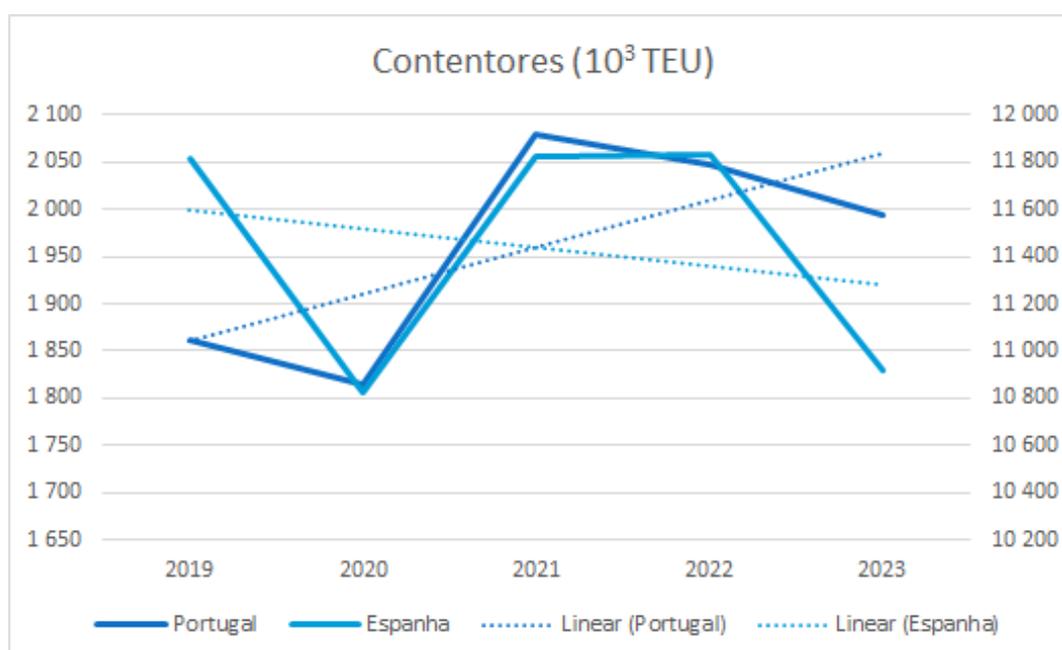
Sistema Portuário	Jan - Ago / 2023 mil TEU	Varição (%)
<b>Portugal</b>	<b>1 995</b>	<b>-2,5%</b>
<i>Hinterland</i>	1 053	-10,5%
<i>Transshipment</i>	942	8,3%
<b>Espanha</b>	<b>10 916</b>	<b>-7,7%</b>
<i>Hinterland</i>	5 333	-6,2%
<i>Transshipment</i>	5 583	-9,1%

Por tipos de tráfego, pode observar-se que ambos os sistemas portuários registam uma redução de tráfego com o *hinterland*, sendo de maior expressão em Portugal (-10,5%) do que em Espanha (-6,2%).

Ao contrário, no caso do tráfego de *transshipment*, o sistema portuário português cresceu +8,3% nos primeiros oito meses de 2023 quando comparado com o período análogo do ano anterior, enquanto os portos espanhóis observaram no seu conjunto uma quebra de -9,1%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários entre janeiro e agosto desde 2019, os portos nacionais ganharam +7,1% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou uma quebra de -7,6% (ver Gráfico 10).

**Gráfico 10 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan-Ago)**



## ANEXO

### Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	2022	Ago. 2023	Variação		2022	Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	mil ton	%	mil ton	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Carga Contentorizada</b>	2 948	2 987	38	1,3%	22 557	22 290	100,0%	-267	-1,2%
Viana do Castelo							38,7%	0	
Leixões	569	582	13	2,3%	4 872	4 745	21,3%	-127	-2,6%
Aveiro		6	6			57	0,3%	57	
Figueira da Foz	12	9	-3	-24,1%	104	67	0,3%	-37	-35,7%
Lisboa	264	352	88	33,3%	2 583	2 841	12,7%	258	10,0%
Setúbal	160	108	-52	-32,4%	1 178	1 088	4,9%	-90	-7,7%
Sines	1 943	1 929	-14	-0,7%	13 819	13 491	60,5%	-328	-2,4%
Faro			0				0,0%	0	
<b>Carga Fraccionada</b>	407	369	-38	-9,4%	3 958	4 284	100,0%	326	8,2%
Viana do Castelo	17	19	3	15,0%	137	123	7,4%	-14	-9,9%
Leixões	71	116	45	64,1%	787	930	21,7%	142	18,1%
Aveiro	148	91	-57	-38,6%	1 472	1 542	36,0%	70	4,7%
Figueira da Foz	73	60	-13	-17,7%	635	655	15,3%	20	3,1%
Lisboa	7	14	7	98,9%	106	143	3,3%	37	34,5%
Setúbal	90	67	-23	-25,5%	810	877	20,5%	66	8,2%
Sines	1	2	0	18,4%	10	12	0,3%	2	16,0%
Faro			0			3	0,1%	3	
<b>Ro-Ro</b>	145	134	-11	-7,7%	1 304	1 265	100,0%	-39	-3,0%
Viana do Castelo			0				2,2%	0	
Leixões	110	100	-10	-8,8%	1 005	906	0,0%	-99	-9,8%
Aveiro			0				71,6%	0	
Figueira da Foz			0			8	0,0%	8	
Lisboa			0				0,6%	0	
Setúbal	32	31	-1	-4,2%	267	322	0,0%	54	20,3%
Sines	4	3	0	-7,4%	31	29	25,4%	-2	-6,2%
Faro			0				2,3%	0	
<b>Totais</b>	<b>3 501</b>	<b>3 490</b>	<b>-11</b>	<b>-0,3%</b>	<b>27 818</b>	<b>27 839</b>	<b>48,4%</b>	<b>21</b>	<b>0,1%</b>

Granéis Sólidos	2022	Ago. 2023	Variação		2022	Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	mil ton	%	mil ton	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Minérios</b>	111	116	4	3,9%	670	853	0,0% 1,5%	182	27,2%
Viana do Castelo			0					0	
Leixões	64	56	-8	-12,2%	302	434		133	43,9%
Aveiro			0					0	
Figueira da Foz			0					0	
Lisboa			0					0	
Setúbal	47	59	12	25,8%	369	418		50	13,5%
Sines			0					0	
Faro			0					0	
<b>Carvão</b>	3	9	6	173,7%	208	114	0,0% 0,2%	-94	-45,2%
Viana do Castelo			0					0	
Leixões			0					0	
Aveiro			0					0	
Figueira da Foz			0					0	
Lisboa			0					0	
Setúbal		9	9		178	114		-64	-35,9%
Sines	3		-3	-100,0%	30			-30	-100,0%
Faro			0					0	
<b>Produtos Agrícolas</b>	410	470	60	14,7%	3 119	3 556	0,0% 6,2%	437	14,0%
Viana do Castelo	3		-3	-100,0%	15	24		10	65,6%
Leixões	65	107	42	64,8%	449	462		12	2,8%
Aveiro		75	75			642		642	
Figueira da Foz	7		-7	-100,0%	7			-7	-100,0%
Lisboa	330	287	-42	-12,9%	2 628	2 360		-269	-10,2%
Setúbal	5		-5	-100,0%	18	66		48	265,5%
Sines			0			2		2	
Faro			0		2			-2	-100,0%
<b>Outros Granéis Sólidos</b>	720	638	-82	-11,3%	5 787	5 240	0,0% 9,1%	-547	-9,4%
Viana do Castelo	3	8	5	180,2%	105	64		-41	-39,0%
Leixões	100	87	-13	-13,0%	1 100	854		-245	-22,3%
Aveiro	178	108	-69	-38,9%	1 484	828		-655	-44,2%
Figueira da Foz	104	67	-38	-36,3%	759	614		-145	-19,1%
Lisboa	182	113	-69	-37,7%	894	1 289		395	44,2%
Setúbal	109	239	130	119,0%	1 179	1 341		162	13,7%
Sines	43	7	-36	-83,2%	225	188		-37	-16,4%
Faro		7	7		42	62		20	48,4%
<b>Totais</b>	<b>1 244</b>	<b>1 232</b>	<b>-11</b>	<b>-0,9%</b>	<b>9 785</b>	<b>9 763</b>	<b>17,0%</b>	<b>-22</b>	<b>-0,2%</b>

Granéis Líquidos	2022	Ago. 2023	Variação		2022	Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	mil ton	%	mil ton	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
<b>Petróleo Bruto</b>	781	850	69	8,8%	6 871	6 977	100,0%	106	1,5%
Viana do Castelo			0				0,0%	0	
Leixões	16		-16	-100,0%	53	18	0,3%	-35	-66,4%
Aveiro			0				0,0%	0	
Figueira da Foz			0				0,0%	0	
Lisboa			0				0,0%	0	
Setúbal			0				0,0%	0	
Sines	765	850	85	11,1%	6 818	6 959	99,7%	141	2,1%
Faro			0				0,0%	0	
<b>Produtos Petrolíferos</b>	1 171	1 288	117	10,0%	8 434	8 645	100,0%	211	2,5%
Viana do Castelo	3	3	0	-0,1%	21	17	0,2%	-3	-16,5%
Leixões	222	230	8	3,8%	1 466	1 584	18,3%	118	8,1%
Aveiro		55	55			393	4,5%	393	
Figueira da Foz			0				0,0%	0	
Lisboa	77	105	28	36,1%	620	685	7,9%	65	10,4%
Setúbal	4	5	0	4,9%	55	48	0,6%	-7	-12,7%
Sines	864	889	25	2,9%	6 272	5 918	68,5%	-355	-5,7%
Faro			0				0,0%	0	
<b>Gás Liquefeito</b>	450	474	24	5,4%	3 984	3 106	100,0%	-877	-22,0%
Viana do Castelo			0				0,0%	0	
Leixões	7	9	2	24,9%	88	86	2,8%	-3	-3,3%
Aveiro		20	20			111	3,6%	111	
Figueira da Foz			0				0,0%	0	
Lisboa			0				0,0%	0	
Setúbal			0				0,0%	0	
Sines	443	445	2	0,5%	3 895	2 910	93,7%	-985	-25,3%
Faro			0				0,0%	0	
<b>Outros Granéis Líquidos</b>	234	108	-125	-53,7%	1 822	1 241	100,0%	-581	-31,9%
Viana do Castelo			0				0,0%	0	
Leixões	4		-4	-100,0%	20	9	0,8%	-11	-54,0%
Aveiro	130	48	-81	-62,7%	981	460	37,0%	-521	-53,1%
Figueira da Foz			0		7		0,0%	-7	-100,0%
Lisboa	27	40	14	50,9%	235	486	39,2%	251	106,7%
Setúbal	24	10	-14	-56,6%	136	108	8,7%	-28	-20,7%
Sines	50	9	-40	-81,3%	442	178	14,4%	-264	-59,7%
Faro			0				0,0%	0	
<b>Totais</b>	<b>2 635</b>	<b>2 720</b>	<b>85</b>	<b>3,2%</b>	<b>21 111</b>	<b>19 969</b>	<b>34,7%</b>	<b>-1 142</b>	<b>-5,4%</b>

**TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES  
MARÍTIMO E  
FLUVIAL E PORTOS  
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES**