



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Outubro, 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

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	3
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	6
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	16
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
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	26
3.1 Movimentação de Carga	26
3.2 Tráfego de Contentores	27
ANEXO	29

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sistema portuário comercial do continente (doravante também designado por sistema portuário ou sistema portuário nacional) movimentou 6,3 milhões de toneladas de carga no mês de outubro de 2023, representando um decréscimo de -5,6% quando comparado com o mês homólogo de 2022, incrementando ligeiramente a quebra acumulada para -2,6% no período de dez meses do corrente ano (em setembro era de -2,3%), cujo total de movimento de carga se cifrou em 70,4 milhões de toneladas (ver Quadro 1).

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

Carga movimentada (10 ³ t)					Contentores movimentados (10 ³ TEU)					Navios (N.º de escalas)							
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)			
Viana do Castelo	6	256	0,4%	-26,7%	Leixões	56,1	590,0	23,6%	-3,0%	Viana do Castelo	10	185	2,2%	-13,1%			
Leixões	1.150	12.351	17,5%	-2,5%	Aveiro	2,1	9,6	0,4%		Leixões	204	2.039	24,7%	-2,0%			
Aveiro	352	4.851	6,9%	-0,4%	Figueira da Foz	0,7	16,2	0,6%	-10,7%	Aveiro	69	747	9,1%	5,4%			
Figueira da Foz	183	1.673	2,4%	-10,9%	Lisboa	35,3	343,3	13,7%	3,6%	Figueira da Foz	36	375	4,6%	-5,3%			
Lisboa	986	9.558	13,6%	7,0%	Setúbal	11,5	129,3	5,2%	-9,0%	Lisboa	232	1.873	22,7%	9,9%			
Setúbal	457	5.313	7,5%	4,2%	Sines	134,4	1.414,4	56,5%	-2,2%	Setúbal	134	1.364	16,6%	7,2%			
Sines	3.173	36.374	51,6%	-5,5%	Total	240,2	2.502,9	100,0%	-1,7%	Sines	140	1.586	19,2%	-3,3%			
Faro	5	73	0,1%	38,4%						Faro	2	22	0,3%	57,1%			
Total	6.312	70.449	100,0%	-2,6%						Portimão	5	49	0,6%	-14,0%			
Varição hómologa					Varição hómologa					Varição hómologa							
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022		2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022		2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-2,0%	-1,5%	-3,7%	-2,4%	-5,6%	Mensal	-10,8%	12,2%	-2,4%	-0,8%	-3,6%	Mensal	9,4%	-16,0%	4,1%	1,4%	-2,1%
Acumulado	-6,4%	-7,0%	6,0%	0,7%	-2,6%	Acumulado	-8,0%	-0,0%	12,4%	-1,9%	-1,7%	Acumulado	0,3%	-12,6%	1,9%	1,2%	1,9%

Ao nível de cada porto e em termos acumulados, releva-se em particular o acréscimo expressivo de movimento observado no porto de Lisboa, de +7% (+623 mil toneladas), a que também se associou o porto de Setúbal, com +4,2% (+214 mil toneladas), mas que foi contrariado e superado pela quebra de tráfego verificada no porto de Sines, com -5,5% (-2,1 milhões de toneladas), e, numa segunda linha, por Leixões, com -2,5% (-314 mil toneladas), pela Figueira da Foz, com -10,9% (-204 mil toneladas), por Viana do Castelo, com -26,7% (-93 mil toneladas), e ainda por Aveiro onde se constatou uma redução ligeira de movimentação (-21 mil toneladas; -0,4%).

Finalmente, no porto de Faro, ou seja a infraestrutura portuária com menor nível de movimentação de carga, registou-se um incremento de +38,4% (+20 mil toneladas).

O movimento de contentores caiu -1,7% no conjunto dos 10 primeiros meses de 2023, quando comparado com o mesmo período do ano anterior, cifrando-se em 2,5 milhões de TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), com variações negativas nos dois maiores portos que movimentam contentores (Sines e Leixões), tendo o conjunto do sistema portuário registado em outubro igualmente um desempenho pior que o do mês homólogo do ano anterior (-3,6%) (ver Quadro 1).

Em termos acumulados, nos portos de Sines, Leixões, Setúbal e Figueira da Foz, observaram-se, respetivamente, reduções do movimento de contentores de -2,2% (-32 mil TEU), -3% (-18 mil TEU), -9% (-13 mil TEU) e -10,7% (-2 mil TEU), registando-se, em contrapartida, uma evolução favorável deste tráfego em Lisboa (+12 mil TEU; +3,6%) e Aveiro (+10 mil TEU).

Em outubro do corrente ano registaram-se 832 escalas de navios no sistema portuário, representando -2,1% que no mês homólogo de 2022, contribuindo para reduzir o crescimento acumulado nos 10 primeiros meses de 2023 para +1,9% (em setembro era de +2,4%), correspondendo a 8 240 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+169 escalas) e de Setúbal (+92 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 (+873 mil toneladas) em Aveiro;
- e
- Pela negativa, a maior quebra foi observada no mercado do Gás Liquefeito no porto de Sines (-1 milhão de toneladas; -22,4%), a que se seguiram as reduções de Outros Granéis Sólidos (-852 mil toneladas; -46,6%) e de Outros Granéis Líquidos (-652 mil toneladas; -52,1%), 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 outubro de 2023 foram desembarcadas 42,7 milhões de toneladas, que representam 60,7% do tráfego total, traduzindo um nível de movimentação similar ao do período homólogo de 2022, e embarcadas 27,7 milhões de toneladas, o que representa uma redução de -6,1%.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol nos primeiros 10 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 -2,6% (para um movimento geral de 70,4 milhões de toneladas) relativamente ao período homólogo de 2022, e no conjunto dos portos espanhóis observou-se uma redução de -3,6%, correspondendo a 442,7 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 outubro de 2023, quando comparados com o mesmo período do ano anterior, tendo essa penalização sido menos intensa no sistema portuário português (2,5 milhões de TEU), representando uma redução de -1,7%, enquanto no sistema portuário espanhol, que movimentou 13,6 milhões de TEU, a quebra foi de -6,7%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

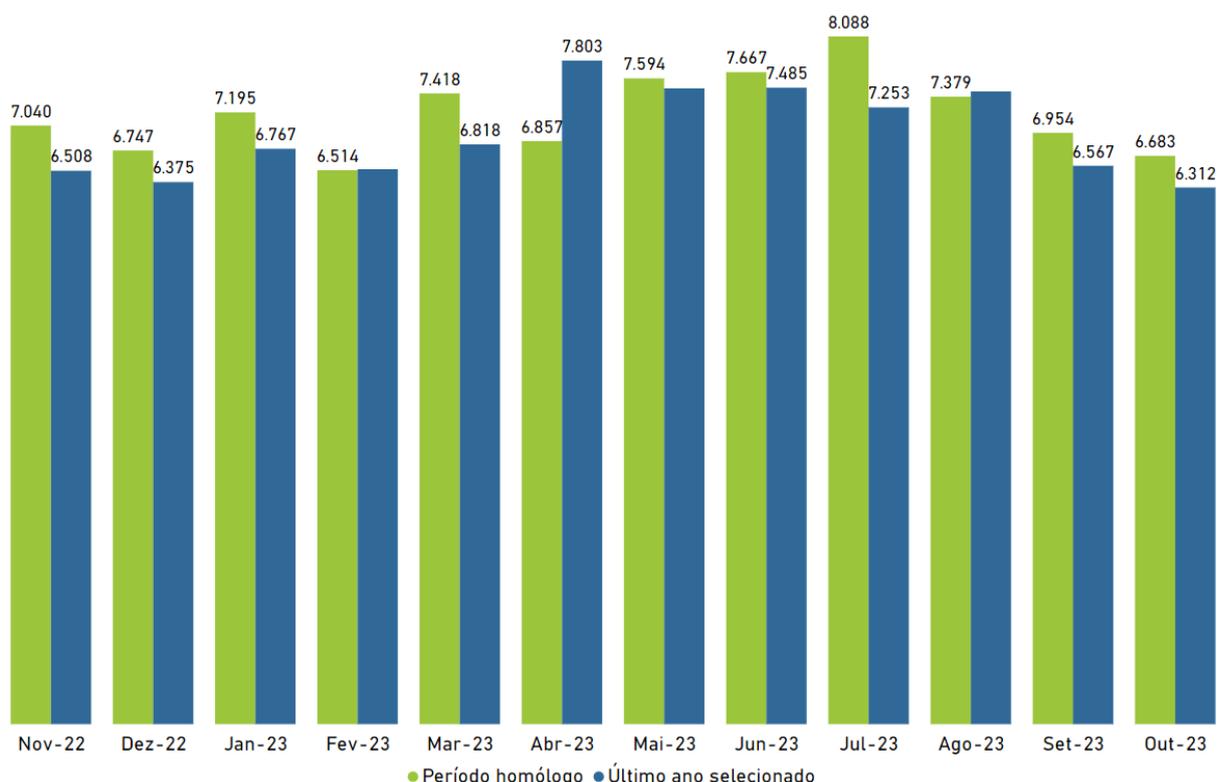
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e outubro de 2023, relativamente a:

- 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 outubro cifrou-se em 6,3 milhões de toneladas, o que representa uma quebra de -5,6% relativamente ao mês homólogo de 2022, incrementando a quebra de tráfego acumulado nos 10 primeiros meses do corrente ano de 2023 para -2,6% (em agosto era de -2,3%), cujo total de movimento de carga se cifrou em 70,4 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a outubro de 2023 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em outubro e acumulado de 2023

Carga movimentada (10³ t)				
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
▲				
Viana do Castelo	6	256	0,4%	-26,7%
Leixões	1.150	12.351	17,5%	-2,5%
Aveiro	352	4.851	6,9%	-0,4%
Figueira da Foz	183	1.673	2,4%	-10,9%
Lisboa	986	9.558	13,6%	7,0%
Setúbal	457	5.313	7,5%	4,2%
Sines	3.173	36.374	51,6%	-5,5%
Faro	5	73	0,1%	38,4%
Total	6.312	70.449	100,0%	-2,6%

Varição homóloga					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	2,0%	-1,5%	-3,7%	-2,4%	-5,6%
Acumulado	-6,4%	-7,0%	6,0%	0,7%	-2,6%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no período de janeiro a outubro dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de decréscimo (-0,9%), 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 +1,1% 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 (-7%), 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 (+1,2%), ou seja, a infraestrutura portuária que mais cresceu nestes últimos cinco anos, na Figueira da Foz (+0,9%) e em Lisboa (+0,1%), registando-se um comportamento inverso nos portos de Setúbal (-0,3%), de Viana do Castelo (-7,3%) e de Faro (-6,6%).

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) de janeiro a outubro em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
▲								
⊕ Viana do Castelo	346	304	327	349	256	0,4 %	316	-7,3 %
⊕ Leixões	16.520	14.562	12.559	12.666	12.351	17,5 %	13.731	-7,0 %
⊕ Aveiro	4.633	3.970	4.638	4.872	4.851	6,9 %	4.593	1,2 %
⊕ Figueira da Foz	1.613	1.655	1.523	1.877	1.673	2,4 %	1.668	0,9 %
⊕ Lisboa	9.526	7.464	7.722	8.935	9.558	13,6 %	8.641	0,1 %
⊕ Setúbal	5.378	5.190	5.438	5.099	5.313	7,5 %	5.284	-0,3 %
⊕ Sines	34.828	34.538	39.622	38.501	36.374	51,6 %	36.772	1,1 %
⊕ Faro	96	141	46	53	73	0,1 %	82	-6,6 %
⊕ Portimão	1						0	-100,0 %
Total	72.943	67.823	71.875	72.351	70.449	100,0 %	71.088	-0,9 %

✓ Por Porto

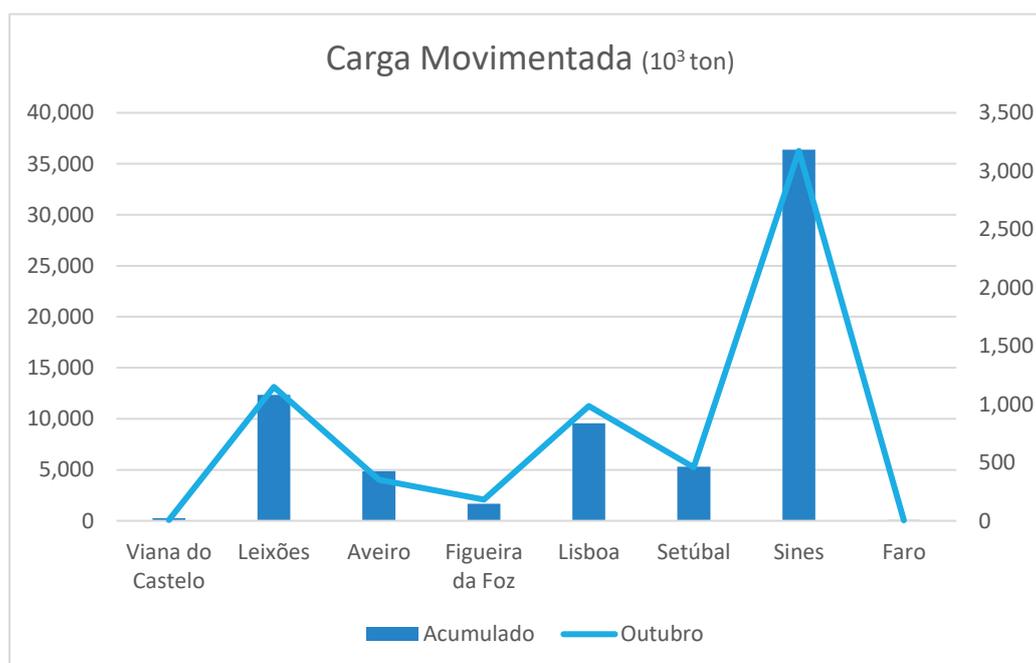
Na perspetiva do movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário ao deter uma quota maioritária absoluta (51,6%), tendo movimentado entre janeiro e outubro de 2023, 36,4 milhões de toneladas, ou seja, perdendo em relação ao período homólogo do ano transato -2,1 milhões de toneladas, representando -5,5% (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Igualmente, o porto de Leixões, apresentando um movimento acumulado de 12,4 milhões de toneladas, mantém o desempenho negativo (-314 mil toneladas; -2,5%), sendo que a evolução desfavorável dos dois maiores portos referidos, a que ainda se aditam as quebras observadas na Figueira da Foz, com um movimento de 1,7 milhões de toneladas (-204 mil toneladas; -10,9%), e em Aveiro, que movimentou 4,9 milhões de toneladas (-21 mil toneladas; -0,4%), superou o desempenho positivo dos demais portos relevantes, concretamente:

- Lisboa, com um movimento de 9,6 milhões de toneladas e um crescimento de +7% (+623 mil toneladas); e
- Setúbal, que atingiu 5,3 milhões de toneladas, crescendo +4,2% (+214 mil toneladas).

Nos portos de menor expressão, ou seja, Viana do Castelo e Faro, com movimentos de, respetivamente, 256 mil toneladas e 73 mil toneladas, observou-se uma quebra de -26,7% (-93 mil toneladas) no primeiro caso e uma evolução positiva de +38,4% (+20 mil toneladas) no porto algarvio.

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



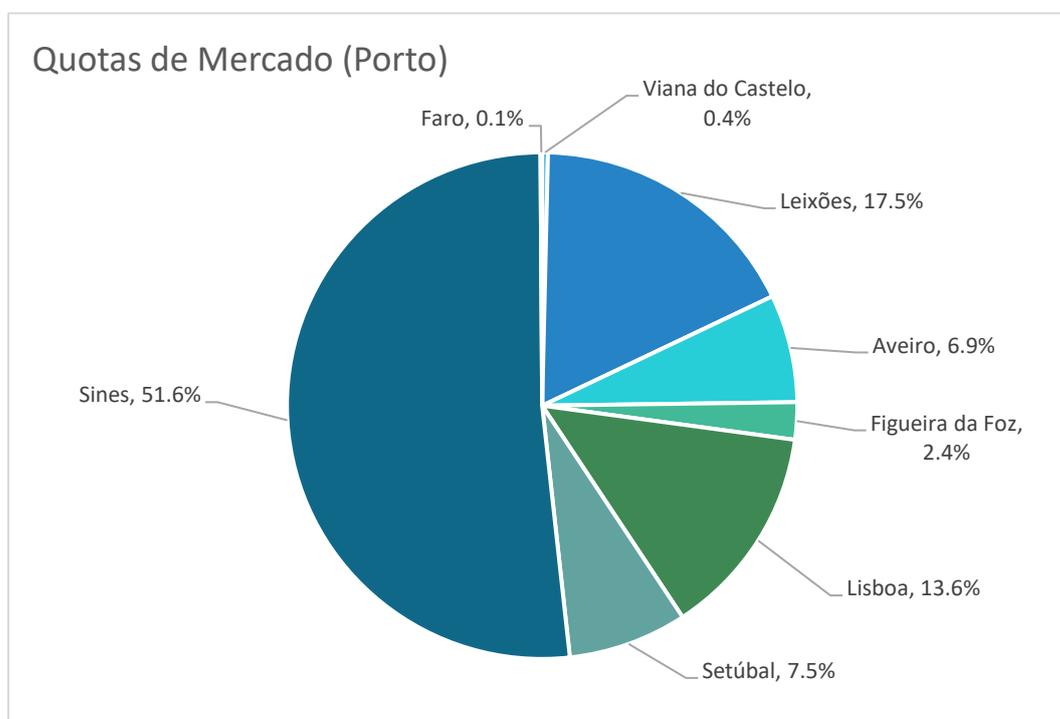
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em outubro e acumulado de 2023

Período	Mensal				Acumulado				12 Meses				
	Porto	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ³ t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ³ t)	Var. homóloga (%)
▲													
☒ Viana do Castelo	6	0,1%	-24 ●	-80,6%	256	0,4%	-93 ●	-26,7%	347	0,4%	-51 ●	-12,8%	
☒ Leixões	1.150	18,2%	-137 ●	-10,6%	12.351	17,5%	-314 ▼	-2,5%	14.577	17,5%	-713 ▼	-4,7%	
☒ Aveiro	352	5,6%	-71 ●	-16,9%	4.851	6,9%	-21 ●	-0,4%	5.872	7,0%	-41 ●	-0,7%	
☒ Figueira da Foz	183	2,9%	-4 ●	-2,0%	1.673	2,4%	-204 ●	-10,9%	1.997	2,4%	-171 ●	-7,9%	
☒ Lisboa	986	15,6%	-121 ●	-10,9%	9.558	13,6%	623 ●	7,0%	11.344	13,6%	700 ●	6,6%	
☒ Setúbal	457	7,2%	-24 ●	-5,0%	5.313	7,5%	214 ●	4,2%	6.417	7,7%	176 ●	2,8%	
☒ Sines	3.173	50,3%	14 ●	0,4%	36.374	51,6%	-2.127 ▼	-5,5%	42.685	51,2%	-2.747 ▼	-6,0%	
☒ Faro	5	0,1%	-4 ●	-47,4%	73	0,1%	20 ●	38,4%	94	0,1%	41 ●	76,7%	
Total	6.312	100,0%	-372 ▼	-5,6%	70.449	100,0%	-1.902 ▼	-2,6%	83.332	100,0%	-2.807 ▼	-3,3%	

▼ < -250 -250 ≤ ● ≤ +250 ● > +250

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 (17,5%); Lisboa (13,6%); Setúbal (7,5%), Aveiro (6,9%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,4%) e Faro (0,1%) (ver Gráfico 3).

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



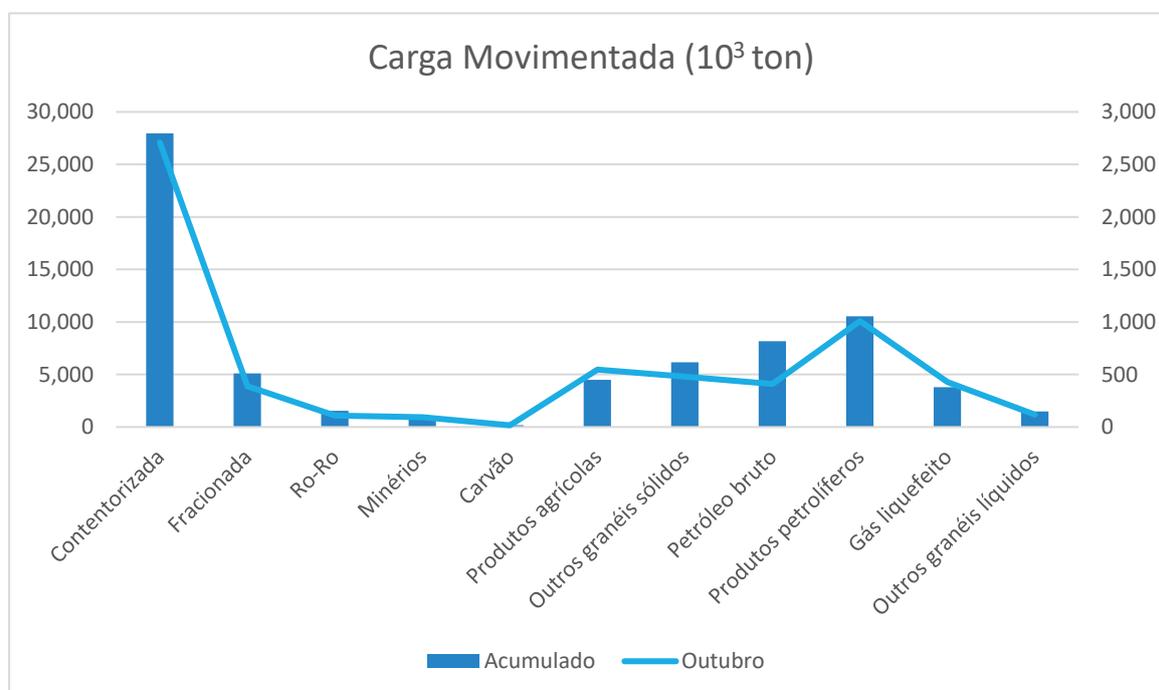
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (39,7%), os Produtos Petrolíferos (15%) e o Petróleo Bruto (11,6%), que representam no seu conjunto 66,2% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, nula, de +1,4% (+141 mil toneladas) e de -2,3% (-190 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (8,7%), a Carga Fracionada (7,3%), os Produtos Agrícolas (6,4%) e o Gás Liquefeito (5,4%), as quais registaram evoluções negativas na primeira e última tipologia (Outros Granéis Sólidos: -884 mil toneladas e -12,6%; Gás Liquefeito: -900 mil toneladas e -19,1%), e positivas nas outras duas tipologias (Carga Geral Fracionada: +162 mil toneladas e +3,3%; Produtos Agrícolas: +601 mil toneladas e +15,5%).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, apenas se registou uma evolução positiva nos Minérios (+203 mil toneladas; +23,9%), tendo as restantes registado decréscimos de movimentação, concretamente, nos Outros Granéis Líquidos (-893 mil toneladas; -37,7%), tráfego *Roll On - Roll Off* (Ro-Ro) (-97 mil toneladas; -6%) e Carvão (-41 mil toneladas; -19,1%).

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



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

Período	Mensal				Acumulado				12 Meses			
	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)	Valor (10 ^{^3} t)	Quota (%)	Var. homóloga (10 ^{^3} t)	Var. homóloga (%)
Carga geral	3.207	50,8%	-77 ●	-2,3%	34.604	49,1%	62 ●	0,2%	40.409	48,5%	-1.185 ▼	-2,8%
Contentorizada	2.708	42,9%	40 ●	1,5%	27.956	39,7%	-3 ●	-0,0%	32.440	38,9%	-1.151 ▼	-3,4%
Fracionada	389	6,2%	-51 ●	-11,6%	5.114	7,3%	162 ●	3,3%	6.135	7,4%	109 ●	1,8%
Ro-Ro	110	1,7%	-65 ●	-37,3%	1.534	2,2%	-97 ●	-6,0%	1.833	2,2%	-143 ●	-7,2%
Granéis sólidos	1.137	18,0%	-82 ●	-6,7%	11.862	16,8%	-122 ●	-1,0%	14.421	17,3%	24 ●	0,2%
Minérios	95	1,5%	16 ●	20,2%	1.049	1,5%	203 ●	23,9%	1.302	1,6%	243 ●	22,9%
Carvão	17	0,3%	9 ●	130,1%	174	0,2%	-41 ●	-19,1%	207	0,2%	-23 ●	-9,9%
Produtos agrícolas	547	8,7%	10 ●	1,9%	4.487	6,4%	601 ●	15,5%	5.401	6,5%	686 ●	14,6%
Outros granéis sólidos	479	7,6%	-118 ●	-19,7%	6.152	8,7%	-884 ▼	-12,6%	7.511	9,0%	-882 ▼	-10,5%
Granéis líquidos	1.967	31,2%	-213 ●	-9,8%	23.983	34,0%	-1.842 ▼	-7,1%	28.503	34,2%	-1.646 ▼	-5,5%
Petróleo bruto	411	6,5%	-125 ●	-23,3%	8.168	11,6%	-190 ●	-2,3%	9.806	11,8%	509 ●	5,5%
Produtos petrolíferos	1.009	16,0%	-3 ●	-0,3%	10.541	15,0%	141 ●	1,4%	12.368	14,8%	-999 ▼	-7,5%
Gás liquefeito	429	6,8%	95 ●	28,3%	3.800	5,4%	-900 ▼	-19,1%	4.556	5,5%	-144 ●	-3,1%
Outros granéis líquidos	118	1,9%	-179 ●	-60,3%	1.474	2,1%	-893 ▼	-37,7%	1.773	2,1%	-1.012 ▼	-36,3%
Total	6.312	100,0%	-372 ▼	-5,6%	70.449	100,0%	-1.902 ▼	-2,6%	83.332	100,0%	-2.807 ▼	-3,3%

▼ < -250 -250 ≤ ● ≤ +250 ● > +250

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte nos 10 primeiros meses de 2023:

- A categoria da Carga Geral totalizou 34,6 milhões de toneladas, tendo observado uma evolução positiva ligeira (+62 mil toneladas; +0,2%), essencialmente pelo crescimento da Carga Fracionada de +3,3% (+162 mil toneladas), para um total de 5,1 milhões de toneladas, para o qual contribuiu a evolução positiva verificada nos portos de Leixões (+152 mil toneladas; +15%), de Setúbal (+97 mil toneladas; +9,7%) e de Lisboa (+42 mil toneladas; +30,3%).

Por sua vez, o movimento de Carga Contentorizada, que somou 28 milhões de toneladas, foi similar ao do período homólogo de 2022, essencialmente como consequência dos decréscimos observados nos portos de Setúbal (-141 mil toneladas; -9,6%), de Leixões (-140 mil toneladas; -2,3%), de Sines (-86 mil toneladas; -0,5%) e da Figueira da Foz (-61 mil toneladas; -42,9%), mas que foram contrabalançados pelos crescimentos observados nos portos de Lisboa (+330 mil toneladas; +10,1%) e de Aveiro (+94 mil toneladas).

No tráfego Ro-Ro observou-se uma redução de -6% (-97 mil toneladas), totalizando 1,5 milhões de toneladas, tendo por base as quebras verificadas nos portos de Leixões (-134 mil toneladas; -10,7%) e de Sines (-11 mil toneladas; -25,6%), parcialmente compensadas por Setúbal (+39 mil toneladas; +11,5%) e Figueira da Foz (+8 mil toneladas, e que no período homólogo de 2022 não tinha movimentado carga Ro-Ro);

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 11,9 milhões de toneladas, decresceram -1% (-122 mil toneladas), tendo por base principalmente a perda de carga nos Outros Granéis Sólidos, com um movimento de 6,2 milhões de toneladas, representando uma diminuição de -12,6% (-884 mil toneladas), originária nas reduções constatadas nos portos de Aveiro (-852 mil toneladas; -46,6%), de Leixões (-375 mil toneladas; -26,9%), da Figueira da Foz (-141 mil toneladas; -15,5%), de Viana do Castelo (-38 mil toneladas; -33,6%) e de Sines (-9 mil toneladas; -3,6%), parcialmente compensadas pelos incrementos observados em Lisboa (+350 mil toneladas; +31,7%), Setúbal (+161 mil toneladas; +11,5%) e Faro (+20 mil toneladas; +38,8%).

A maior parte da quase compensação na categoria dos Granéis Sólidos foi efetuada pelos Produtos Agrícolas que, com um movimento de 4,5 milhões de toneladas, cresceram +15,5% (+601 mil toneladas), particularmente nos portos de Aveiro (+873 mil toneladas), de Setúbal (+59 mil toneladas; +329,5%) e de Leixões (+33 mil toneladas; +6,3%), assinalando-se, no entanto, a quebra observada deste tráfego no porto de Lisboa (-363 mil toneladas; -11%).

Também, os Minérios colaboraram nessa compensação, com um movimento associado de 1 milhão de toneladas, registando um incremento de tráfego de +23,9% (+203 mil toneladas), principalmente em Leixões (+130 mil toneladas; +32%), mas que se estendeu também a Setúbal (+73 mil toneladas; +16,6%).

Ainda nesta categoria de carga, assinala-se a redução de -19,1% (-41 mil toneladas) verificada na movimentação de Carvão, que apenas totalizou 174 mil toneladas no sistema portuário, movimentadas exclusivamente no porto de Setúbal;

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizaram 24 milhões de toneladas e que tiveram globalmente uma redução de -7,1% (-1,8 milhões de toneladas), a maior quebra ocorreu no Gás Liquefeito, cujo total de 3,8 milhões de toneladas representa um decréscimo de -19,1% (-900 mil toneladas), essencialmente pela diminuição de movimentação no porto de Sines (-1 milhão de toneladas; -22,4%), apenas ligeiramente compensada por Aveiro (+136 mil toneladas), a que se associou também uma diminuição do movimento dos Outros Granéis Líquidos que, com um total de 1,5 milhões de toneladas, apresentaram uma redução de -37,7% (-893 mil toneladas), essencialmente com origem em Aveiro (-652 mil toneladas; -52,1%) e Sines (-361 mil toneladas; -64,5%) e em que o incremento observado em Lisboa (+192 mil toneladas; +55,8%), não foi suficiente para contrabalançar.

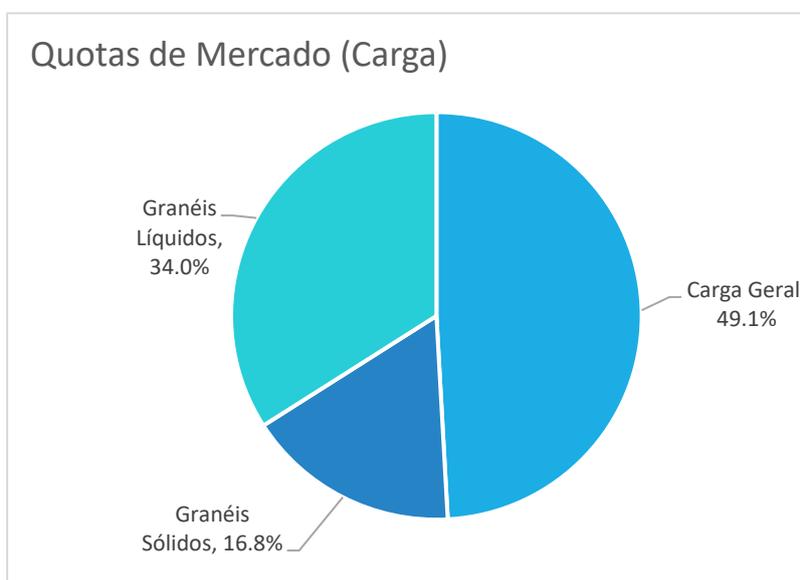
Os Produtos Petrolíferos, totalizando 10,5 milhões de toneladas, registaram um crescimento de +1,4% (+141 mil toneladas), particularmente com suporte nos incrementos observados em Aveiro (+460 mil toneladas), Leixões (+75 mil toneladas; +4%) e Lisboa (+71 mil toneladas; +9,1%), mitigados pela quebra constatada em Sines (-448 mil toneladas; -5,8%).

Finalmente, no Petróleo Bruto, com um movimento global de 8,2 milhões de toneladas, constatou-se um decréscimo de -2,3% (-190 mil toneladas), com base nas reduções de movimentação deste produto nos portos de Sines (-155 mil toneladas; -1,9%) e de 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 49,1% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 16,8% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 34% (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	128	0,4%	104	0,9%	24	0,1%	256	0,4%
Leixões	8 166	23,6%	2 115	17,8%	2 071	8,6%	12 351	17,5%
Aveiro	1 803	5,2%	1 851	15,6%	1 197	5,0%	4 851	6,9%
Figueira da Foz	901	2,6%	772	6,5%	0	0,0%	1 673	2,4%
Lisboa	3 782	10,9%	4 391	37,0%	1 386	5,8%	9 558	13,6%
Setúbal	2 807	8,1%	2 322	19,6%	184	0,8%	5 313	7,5%
Sines	17 014	49,2%	237	2,0%	19 123	79,7%	36 374	51,6%
Faro	3	0,0%	70	0,6%		0,0%	73	0,1%
Totais Categoria	34 604	49,1%	11 862	16,8%	23 983	34,0%	70 449	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 26 mercados, no valor global de +3,4 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 31 mercados, representando -5,3 milhões de toneladas, originando uma redução do nível de movimentação global do sistema portuário comparativamente com o período equivalente de 2022 de -1,9 milhões de toneladas, ou seja, -2,6%, 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. (%)
Carga geral	128	-31,4%	8 166	-1,5%	1 803	0,8%	901	-4,8%	3 782	10,9%	2 807	-0,2%	17 014	-0,6%	3		34 604	0,2%
Contentorizada			5 886	-2,3%	94		81	-42,9%	3 600	10,1%	1 325	-9,6%	16 970	-0,5%			27 956	0,0%
Fracionada	128	-31,4%	1 166	15,0%	1 709	-4,5%	812	0,9%	181	30,3%	1 102	9,7%	13	-2,0%	3		5 114	3,3%
Ro-Ro			1 115	-10,7%			8				381	11,5%	31	-25,6%			1 534	-6,0%
Granéis sólidos	104	-22,7%	2 115	-9,1%	1 851	1,2%	772	-16,2%	4 391	-0,3%	2 322	13,8%	237	-14,0%	70	32,8%	11 862	-1,0%
Minérios			535	32,0%							515	16,6%					1 049	23,9%
Carvão											174	-6,0%		-100,0%			174	-19,1%
Produtos agrícolas	28	37,7%	565	6,3%	873		6	-58,2%	2 935	-11,0%	77	329,5%	2	13,9%		-100,0%	4 487	15,5%
Outros granéis sólidos	75	-33,6%	1 016	-26,9%	978	-46,6%	766	-15,5%	1 456	31,7%	1 556	11,5%	235	-3,6%	70	38,8%	6 152	-12,6%
Granéis líquidos	24	-15,0%	2 071	0,9%	1 197	-4,5%	0	-100,0%	1 386	23,4%	184	-25,5%	19 123	-9,4%	0		23 983	-7,1%
Petróleo bruto			18	-66,4%									8 150	-1,9%			8 168	-2,3%
Produtos petrolíferos	24	-15,0%	1 940	4,0%	460				850	9,1%	55	-18,6%	7 213	-5,8%			10 541	1,4%
Gás liquefeito			103	-7,3%	136						0		3 561	-22,4%			3 800	-19,1%
Outros granéis líquidos			10	-55,4%	600	-52,1%		-100,0%	536	55,8%	129	-28,0%	198	-64,5%			1 474	-37,7%
Total Geral	256	-26,7%	12 351	-2,5%	4 851	-0,4%	1 673	-10,9%	9 558	7,0%	5 313	4,2%	36 374	-5,5%	73	38,4%	70 449	-2,6%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (39,7%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Figueira da Foz e Aveiro, a qual observou um nível de movimentação similar ao período homólogo do ano anterior, e onde se constataram reduções de 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 7,3% do movimento do sistema portuário, tem a sua maior expressão em Aveiro, onde atingiu 1,7 milhões de toneladas, pese embora tenha sido movimentada em todos os portos, tendo observado incrementos em todos os mercados portuários com exceção de Aveiro e de Viana do Castelo, saldando num crescimento global de +3,3%.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 2,2%, é particularmente relevante no porto de Leixões, onde caiu -10,7%, condicionando uma evolução negativa global de -6%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal, onde cresceu +11,5%, de Sines, que constatou uma redução de -25,6%, e da Figueira da Foz, que registou este tipo de tráfego, ao contrário do que ocorreu entre janeiro e outubro 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 +23,9%.

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 -19,1%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6,4% do tráfego total, foram movimentados em todos os portos, excluindo Faro, apresentaram uma evolução favorável global de +15,5%, com base principalmente nos crescimentos verificados nos portos de Aveiro (que, no período homólogo de 2022, não movimentou este tipo de tráfego), de Setúbal (+329,5%) e de Leixões (+6,3%), mas mitigados pela quebra verificada em Lisboa (-11%).

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 8,7% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -12,6%, 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 11,6% do movimento total, registou uma redução de -2,3%, tendo essencialmente por base as quebras deste tráfego nos portos de Sines e de Leixões.

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15% do movimento de carga no sistema portuário, incrementaram em +1,4% a sua movimentação relativamente aos primeiros 10 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 -19,1%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-22,4%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 2,1% do sistema portuário, constatou-se uma redução de -37,7%, 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.

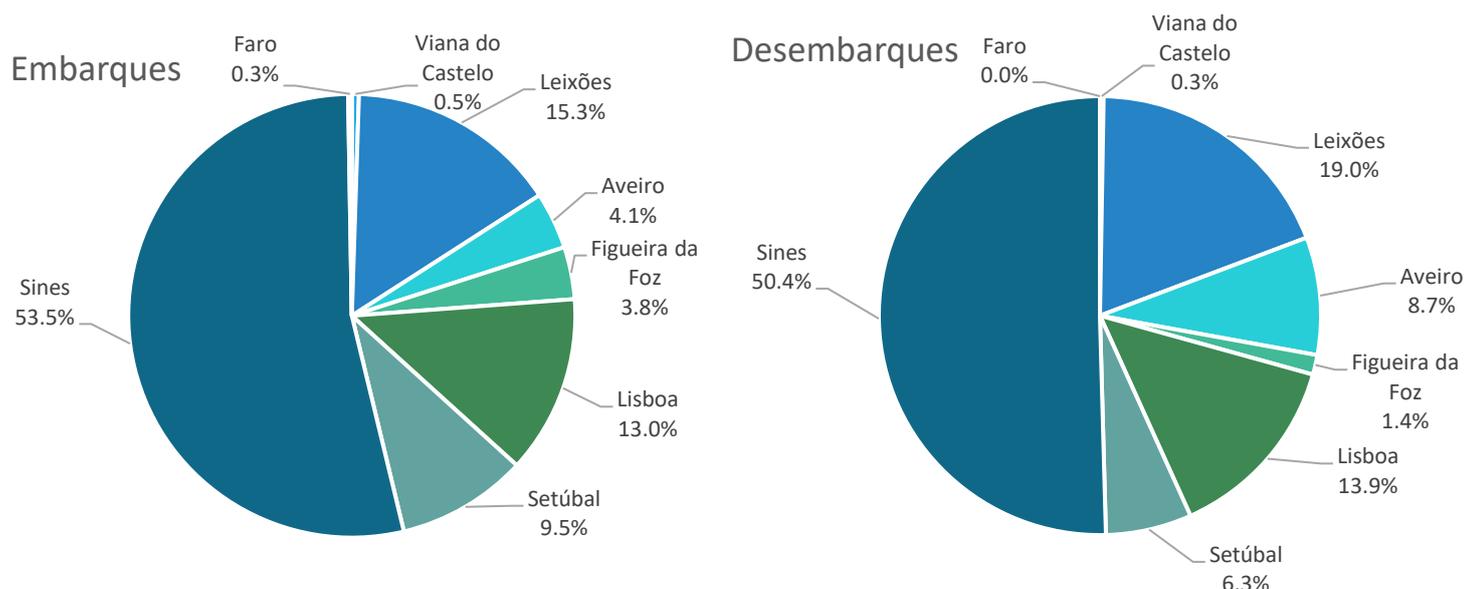
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 *transshipment*, que contempla operações em ambos os sentidos.

O volume de desembarques registado nos 10 primeiros meses de 2023, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 60,7% do movimento portuário e registou um total de 42,7 milhões de toneladas, num nível similar ao do período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 27,7 milhões de toneladas, refletindo uma quebra de -6,1% (-1,8 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-Out / 2023 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	141	114	55,3%	44,7%	-73	-34,0%	-20	-15,2%
Leixões	4 252	8 099	34,4%	65,6%	-193	-4,3%	-121	-1,5%
Aveiro	1 148	3 703	23,7%	76,3%	-273	-19,2%	252	7,3%
Figueira da Foz	1 054	619	63,0%	37,0%	-231	-18,0%	27	4,5%
Lisboa	3 597	5 961	37,6%	62,4%	161	4,7%	462	8,4%
Setúbal	2 625	2 688	49,4%	50,6%	-74	-2,7%	288	12,0%
Sines	14 820	21 554	40,7%	59,3%	-1 135	-7,1%	-992	-4,4%
Faro	73		100,0%		20	38,4%		
Total Geral	27 711	42 739	39,3%	60,7%	-1 796	-6,1%	-105	-0,2%

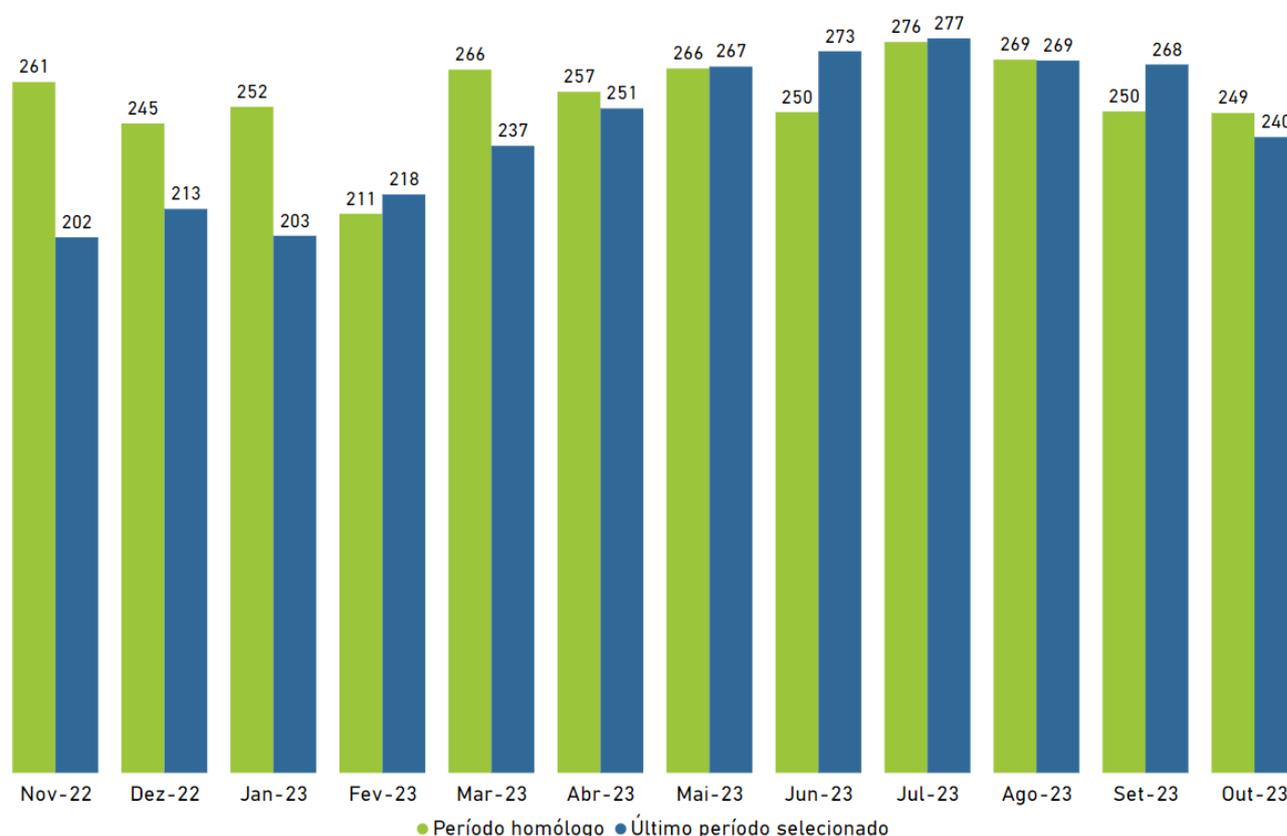
2.2 Movimento Geral de Contentores

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 39,7%, 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 outubro de 2023 um movimento de 2,5 milhões de TEU, ou seja, um decréscimo de -1,7% (-53 mil TEU) relativamente ao período equivalente de 2022, assinalando-se, igualmente, que o conjunto do sistema portuário registou no mês de outubro um desempenho pior que o do mês homólogo do ano anterior (-3,6%), com o manuseamento de 240 mil TEU (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a outubro de 2023 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em outubro e acumulado de 2023

Contentores movimentados (10 ³ TEU)				
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulada (%)
Leixões	56,1	590,0	23,6%	-3,0%
Aveiro	2,1	9,6	0,4%	
Figueira da Foz	0,7	16,2	0,6%	-10,7%
Lisboa	35,3	343,3	13,7%	3,6%
Setúbal	11,5	129,3	5,2%	-9,0%
Sines	134,4	1.414,4	56,5%	-2,2%
Total	240,2	2.502,9	100,0%	-1,7%

Variação hómologa					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	-10,8%	12,2%	-2,4%	-0,8%	-3,6%
Acumulado	-8,0%	-0,0%	12,4%	-1,9%	-1,7%

A causa desta redução de movimentação de contentores deve-se principalmente às quebras observadas nos portos de Sines (-32 mil TEU; -2,2%) e de Leixões (-18 mil TEU; -3%), que manusearam, respetivamente, 1,4 milhões de TEU e 590 mil TEU, relevando que se trata dos dois portos com maior quota de mercado neste tipo de tráfego (Sines: 56,5%; Leixões: 23,6%), mas também à redução observada no porto de Setúbal, que movimentou 129 mil TEU (-13 mil TEU; -9%), e ainda na Figueira da Foz, com um movimento de 16 mil TEU (-2 mil TEU; -10,7%).

Em contrapartida, o porto de Lisboa, com um movimento de 343 mil TEU e que observou um crescimento de +3,6% (+ 12 mil TEU), bem como o porto de Aveiro, que movimentou 10 mil TEU, em contraponto ao ano anterior em que não tinha movimentado este tipo de tráfego, foram os únicos portos do sistema portuário com evolução favorável no manuseamento de contentores.

Será de assinalar que o valor acumulado negativo de variação do tráfego de contentores no sistema portuário (-1,7%) representa uma recuperação expressiva face ao primeiro semestre (-3,5%) e cuja melhoria tem sido progressiva 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.

Assinale-se, contudo, uma ligeira inflexão da recuperação do movimento de contentores do sistema portuário no mês de outubro (em setembro, a variação global do sistema portuário era de -1,5%).

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 semestre, onde estes portos apresentavam desempenhos de, respetivamente, -4% e -4,9%, tendo atualmente reduzido essa variação acumulada respeitante ao período análogo de 2022, para, -3% em Leixões e -2,2% em Sines, conforme já identificado anteriormente.

À semelhança do referido para o sistema portuário, também os portos de Sines e de Leixões observaram uma inflexão da recuperação em outubro (em setembro as variações acumuladas nesses portos eram, respetivamente, de -2,1% e -2,5%).

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 10 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, desde aí, passado para um desempenho negativo que se tem vindo a agravar ao longo dos restantes meses do corrente ano.

Igualmente, no caso do porto da Figueira da Foz, que partiu de uma evolução francamente favorável no primeiro trimestre deste ano (+52,2%) e apenas muito ligeira no final do primeiro semestre (+1,7%), foi-se observando a sua redução sucessiva de mês para mês, com exceção de agosto, até que em setembro passou para uma variação acumulada negativa que no mês de outubro se viu incrementada (-10,7%).

Se analisarmos os primeiros 10 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 (+2%), 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 omisso o clima de instabilidade laboral que se constatou neste período de cinco anos nesse porto (ver Quadro 10).

Poderá ainda referenciar-se que a elevada variação média anual entre janeiro e outubro 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 (10³ TEU) de janeiro a outubro em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,1	0,0	0,0				0,0	-100,0%
Leixões	581,4	588,3	596,5	608,1	590,0	23,6%	592,9	0,4%
Aveiro	0,0	0,0	0,0		9,6	0,4%	1,9	443,5%
Figueira da Foz	18,1	13,9	18,1	18,1	16,2	0,6%	16,9	-2,8%
Lisboa	390,2	245,2	302,2	331,2	343,3	13,7%	322,4	-3,1%
Setúbal	117,0	138,8	148,4	142,2	129,3	5,2%	135,2	2,5%
Sines	1.203,1	1.323,6	1.531,4	1.446,5	1.414,4	56,5%	1.383,8	4,1%
Total	2.310,0	2.309,9	2.596,6	2.546,1	2.502,9	100,0%	2.453,1	2,0%

✓ 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
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	
Leixões	548	92,8%	41,5%	-2,0%	42	7,2%	3,6%	-14,4%	590
Aveiro	10	100,0%	0,7%			0,0%	0,0%		10
Figueira da Foz	16	100,0%	1,2%	-10,7%		0,0%	0,0%		16
Lisboa	339	98,7%	25,6%	4,0%	5	1,3%	0,4%	-16,4%	343
Setúbal	82	63,3%	6,2%	-9,7%	48	36,7%	4,0%		129
Sines	327	23,1%	24,8%	-30,3%	1 087	76,9%	92,0%	11,3%	1 414
Total Geral	1 321	52,8%	100,0%	-9,7%	1 182	47,2%	100,0%	9,0%	2 503

O volume de TEU movimentado entre janeiro e outubro de 2023 em operações *transshipment* (1,2 milhões de TEU) corresponde a 47,2% do tráfego de contentores no sistema portuário, tendo especial preponderância em Sines em que atinge uma proporção de 76,9%, ocorrendo ainda nos portos de Setúbal, Leixões e Lisboa*, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 36,7%, 7,2% e 1,3%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 92%, a que se seguem os portos de Setúbal (4%), Leixões (3,6%), e Lisboa (0,4%).

O movimento de contentores com o *hinterland* (1,3 milhões de TEU), que apresenta uma proporção geral de 52,8%, é maioritariamente realizado em Leixões, que apresenta uma quota de mercado de 41,5%, a que se seguem os portos Lisboa com 25,6% e de Sines com 24,8%, e depois, num patamar mais baixo, o porto de Setúbal com 6,2% e, finalmente, os portos da Figueira da Foz e de Aveiro com quotas residuais de, respetivamente, 1,2% e 0,7%.

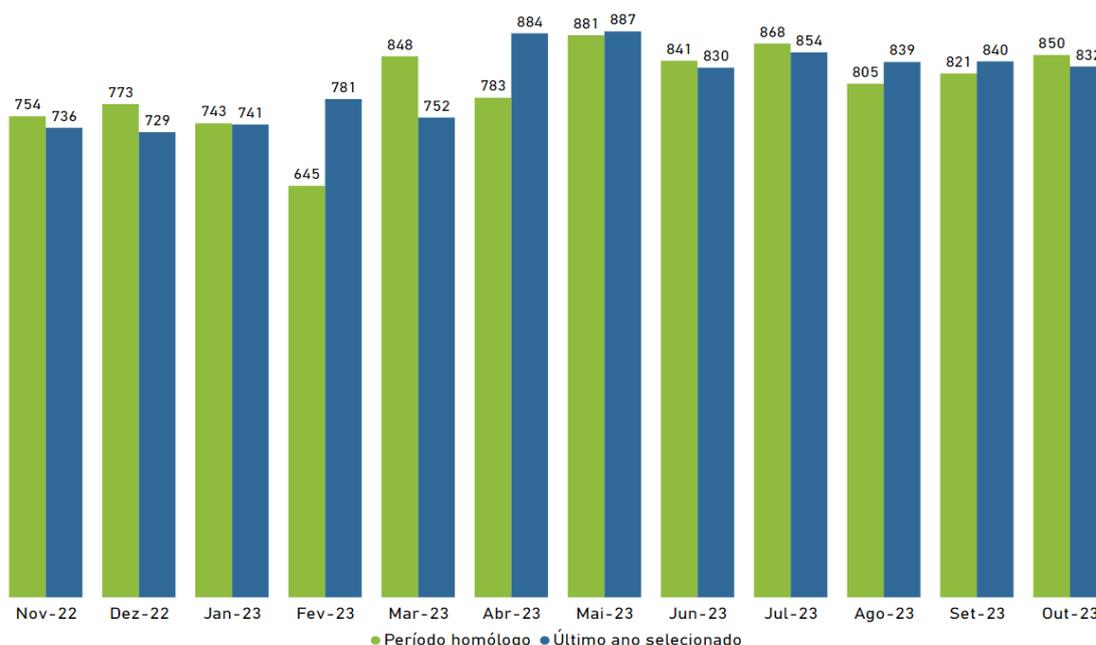
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresenta apenas uma proporção de 23,1%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representam mais de 60% do tráfego de contentores, atingindo os 100% na Figueira da Foz e 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 outubro, considerando as várias tipologias e operações realizadas aquando da sua estadia, 832 escalas de navios, o que representa uma quebra de -2,1% em relação ao mês homólogo de 2022, contribuindo para reduzir o crescimento acumulado nos 10 primeiros meses de 2023 para +1,9% (em setembro era de +2,4%), correspondendo a 8 240 escalas, com os contributos mais relevantes dos portos de Lisboa (+169 escalas) e de Setúbal (+92 escalas) (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

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



Quadro 12 – Escalas de navios em outubro e acumulado de 2023

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulada (% nacional)	Var. homóloga acumulada (%)	
▲					
Viana do Castelo	10	185	2,2%	-13,1%	
Leixões	204	2.039	24,7%	-2,0%	
Aveiro	69	747	9,1%	5,4%	
Figueira da Foz	36	375	4,6%	-5,3%	
Lisboa	232	1.873	22,7%	9,9%	
Setúbal	134	1.364	16,6%	7,2%	
Sines	140	1.586	19,2%	-3,3%	
Faro	2	22	0,3%	57,1%	
Portimão	5	49	0,6%	-14,0%	
Total	832	8.240	100,0%	1,9%	
Varição hómologa					
	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022
Mensal	9,4%	-16,0%	4,1%	1,4%	-2,1%
Acumulado	0,3%	-12,6%	1,9%	1,2%	1,9%

Analisando os 10 primeiros meses dos últimos cinco anos, observa-se uma tendência decrescente do número de navios que escalam o sistema portuário (-2,1%), 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 outubro em 2019-2023

Porto	2019	2020	2021	2022	2023	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ^{^3} t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	181	163	221	213	185	2,2 %	76	0,5 %
Leixões	2.199	2.058	2.043	2.080	2.039	24,7 %	1.093	-1,9 %
Aveiro	883	804	888	709	747	9,1 %	398	-4,1 %
Figueira da Foz	385	391	349	396	375	4,6 %	185	-0,7 %
Lisboa	2.166	1.396	1.373	1.704	1.873	22,7 %	993	-3,6 %
Setúbal	1.291	1.320	1.434	1.272	1.364	16,6 %	678	1,4 %
Sines	1.767	1.666	1.650	1.640	1.586	19,2 %	811	-2,7 %
Faro	25	36	13	14	22	0,3 %	14	-3,1 %
Portimão	73	6	21	57	49	0,6 %	35	-9,5 %
Total	8.970	7.840	7.992	8.085	8.240	100,0 %	4.283	-2,1 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,7% e totalizando 2 039 escalas entre janeiro e outubro de 2023, o que representou uma quebra de movimentação de -2% relativamente ao período homólogo de 2022, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente com 1 873 (+9,9%) e 1 586 (-3,3%) escalas e quotas de mercado, também respetivamente, de 22,7% e 19,2%.

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 +11,9%, atingindo 181 milhões, com mais destaque, no caso dos portos de maior dimensão, no porto de Sines (+14,7%), cuja dimensão média de navio cresceu +18,6%, contribuindo igualmente para o incremento deste parâmetro médio no sistema portuário para 22 mil (+9,8%) (ver Quadro 14).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (44,3%), totalizando 80,2 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 50,6 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 e de Lisboa, 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 - Out / 2023			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	185	820	4,4	2,2%	0,5%	-13,1%	-16,8%	-4,2%
Leixões	2 039	29 910	14,7	24,7%	16,5%	-2,0%	5,0%	7,1%
Aveiro	747	4 935	6,6	9,1%	2,7%	5,4%	21,5%	15,3%
Figueira da Foz	375	1 343	3,6	4,6%	0,7%	-5,3%	-6,7%	-1,5%
Lisboa	1 873	44 060	23,5	22,7%	24,3%	9,9%	15,4%	5,0%
Setúbal	1 364	18 607	13,6	16,6%	10,3%	7,2%	6,6%	-0,6%
Sines	1 586	80 221	50,6	19,2%	44,3%	-3,3%	14,7%	18,6%
Portimão	49	1 041	21,3	0,6%	0,6%	-14,0%	-8,0%	7,1%
Faro	22	55	2,5	0,3%	0,0%	57,1%	19,5%	-23,9%
Total Geral	8 240	180 992	22,0	100,0%	100,0%	1,9%	11,9%	9,8%

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 outubro de 2023, de -3,6%, 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 10 meses de 2022 em -2,6%, 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 - Out / 2023							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	34 604	0,2%	11 862	-1,0%	23 983	-7,1%	70 449	-2,6%
Espanha	219 703	-4,5%	76 697	-1,8%	146 314	-3,2%	442 714	-3,6%

Contudo, os portos espanhóis movimentaram nesse período 442,7 milhões de toneladas, ou seja 6,3 vezes mais que o sistema portuário nacional (70,4 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,6 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Produto.

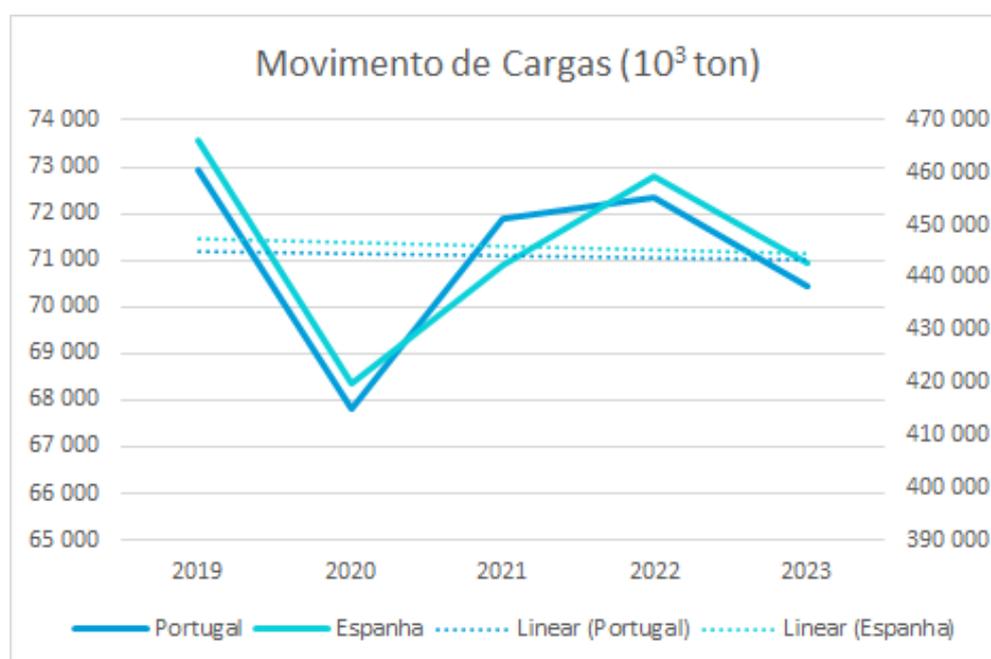
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral o sistema portuário nacional observou um movimento ligeiramente maior que no período homólogo de 2022 (+0,2%), tendo-se verificado, no caso de Espanha, uma quebra de -4,5%, ilustrando um melhor desempenho dos portos nacionais nesta categoria de carga;

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional se verificou um decréscimo de movimento de -1% e no sistema portuário espanhol esta categoria de mercadorias observou uma redução de maior expressão (-1,8%); e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, sendo mais favorável para o sistema portuário espanhol, que registou uma redução de -3,2%, por comparação com a quebra de -7,1% verificada no conjunto dos portos nacionais.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos primeiros 10 meses dos últimos cinco anos, poderá observar-se que ambos os sistemas portuários viram a sua carga reduzir-se, tendo sido mais penalizante em Espanha (-5%) do que em Portugal (-3,4%) (ver Gráfico 9).

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



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 -1,7% entre janeiro e outubro de 2023, totalizando 2,5 milhões de TEU, se compara com a quebra de -6,7% dos portos espanhóis que movimentaram 13,6 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

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

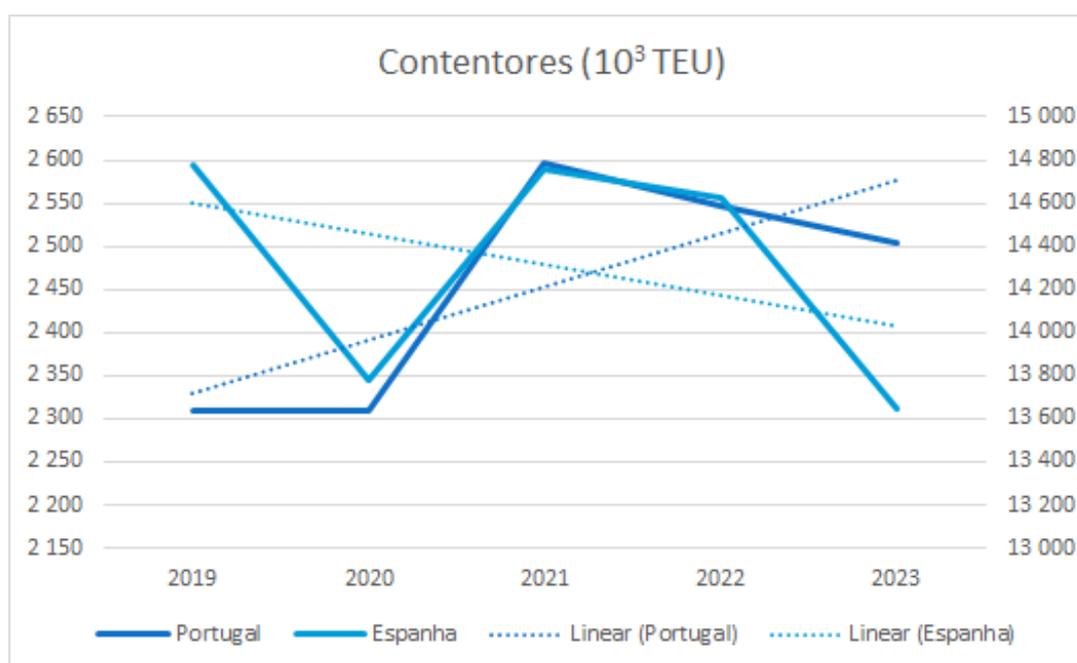
Sistema Portuário	Jan - Out / 2023 mil TEU	Varição (%)
Portugal	2 503	-1,7%
<i>Hinterland</i>	1 321	-9,7%
<i>Transshipment</i>	1 182	9,0%
Espanha	13 647	-6,7%
<i>Hinterland</i>	6 663	-5,6%
<i>Transshipment</i>	6 984	-7,7%

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 (-9,7%) do que em Espanha (-5,6%).

Ao contrário, no caso do tráfego de *transshipment*, o sistema portuário português cresceu +9% nos primeiros 10 meses de 2023 quando comparado com o período análogo do ano anterior, enquanto os portos espanhóis observaram no seu conjunto uma quebra de -7,7%.

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários entre janeiro e outubro desde 2019, os portos nacionais ganharam +8,3% 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-Out)



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Out. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	2 708	40	1,5%	27 956	100,0% 39,7%	-3	0,0%
Viana do Castelo					0,0%	0	
Leixões	572	-12	-2,0%	5 886	21,1%	-140	-2,3%
Aveiro	17	17		94	0,3%	94	
Figueira da Foz	6	-12	-67,8%	81	0,3%	-61	-42,9%
Lisboa	364	24	7,1%	3 600	12,9%	330	10,1%
Setúbal	104	-48	-31,4%	1 325	4,7%	-141	-9,6%
Sines	1 645	70	4,4%	16 970	60,7%	-86	-0,5%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	389	-51	-11,7%	5 114	100,0% 7,3%	162	3,3%
Viana do Castelo		-26	-100,0%	128	2,5%	-59	-31,4%
Leixões	101	3	3,5%	1 166	22,8%	152	15,0%
Aveiro	62	-68	-52,4%	1 709	33,4%	-80	-4,5%
Figueira da Foz	84	2	2,1%	812	15,9%	8	0,9%
Lisboa	19	4	27,5%	181	3,5%	42	30,3%
Setúbal	122	34	38,5%	1 102	21,5%	97	9,7%
Sines	1	0	-31,3%	13	0,3%	0	-2,0%
Faro		0		3	0,1%	3	
Ro-Ro	110	-65	-37,3%	1 534	100,0% 2,2%	-97	-6,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	82	-47	-36,5%	1 115	72,7%	-134	-10,7%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0		8	0,5%	8	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	27	-16	-37,9%	381	24,8%	39	11,5%
Sines	1	-2	-65,3%	31	2,0%	-11	-25,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 207	-77	-2,3%	34 604	49,1%	62	0,2%

Granéis Sólidos	Out. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	95	16	20,2%	1 049	0,0% 1,5%	203	23,9%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões	61	2	3,3%	535		130	32,0%
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	34	14	69,9%	515		73	16,6%
Sines		0				0	
Faro		0				0	
Carvão	17	9	130,1%	174	0,0% 0,2%	-41	-19,1%
Viana do Castelo		0				0	
Leixões		0				0	
Aveiro		0				0	
Figueira da Foz		0				0	
Lisboa		0				0	
Setúbal	17	9	130,1%	174		-11	-6,0%
Sines		0				-30	-100,0%
Faro		0				0	
Produtos Agrícolas	547	10	1,9%	4 487	0,0% 6,4%	601	15,5%
Viana do Castelo		0		28		8	37,7%
Leixões	78	30	63,7%	565		33	6,3%
Aveiro	79	79		873		873	
Figueira da Foz	6	2	41,8%	6		-8	-58,2%
Lisboa	373	-112	-23,1%	2 935		-363	-11,0%
Setúbal	11	11		77		59	329,5%
Sines		0		2		0	13,9%
Faro		0				-2	-100,0%
Outros Granéis Sólidos	479	-118	-19,7%	6 152	0,0% 8,7%	-884	-12,6%
Viana do Castelo	3	3		75		-38	-33,6%
Leixões	71	-48	-40,2%	1 016		-375	-26,9%
Aveiro	76	-76	-49,9%	978		-852	-46,6%
Figueira da Foz	88	5	5,5%	766		-141	-15,5%
Lisboa	106	4	3,9%	1 456		350	31,7%
Setúbal	122	-10	-7,8%	1 556		161	11,5%
Sines	9	9		235		-9	-3,6%
Faro	5	-4	-47,4%	70		20	38,8%
Totais	1 137	-82	-6,7%	11 862	16,8%	-122	-1,0%

Granéis Líquidos	Out. 2023	Variação		Acumul. 2023		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	411	-125	-23,3%	8 168	100,0%	-190	-2,3%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0		18	0,2%	-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	411	-125	-23,3%	8 150	99,8%	-155	-1,9%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 009	-3	-0,3%	10 541	100,0%	141	1,4%
Viana do Castelo	3	-1	-20,6%	24	0,2%	-4	-15,0%
Leixões	175	-65	-27,0%	1 940	18,4%	75	4,0%
Aveiro	39	39		460	4,4%	460	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	95	1	0,8%	850	8,1%	71	9,1%
Setúbal	3	-1	-19,5%	55	0,5%	-13	-18,6%
Sines	694	24	3,5%	7 213	68,4%	-448	-5,8%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	429	95	28,3%	3 800	100,0%	-900	-19,1%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	8	-2	-18,2%	103	2,7%	-8	-7,3%
Aveiro	13	13		136	3,6%	136	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	408	84	25,9%	3 561	93,7%	-1 028	-22,4%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	118	-179	-60,3%	1 474	100,0%	-893	-37,7%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	1	1		10	0,7%	-13	-55,4%
Aveiro	67	-75	-53,0%	600	40,7%	-652	-52,1%
Figueira da Foz		0			0,0%	-9	-100,0%
Lisboa	28	-41	-59,7%	536	36,4%	192	55,8%
Setúbal	18	-18	-50,0%	129	8,8%	-50	-28,0%
Sines	4	-46	-91,2%	198	13,5%	-361	-64,5%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	1 967	-213	-9,8%	23 983	34,0%	-1 842	-7,1%

**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**



**TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS**



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**