



RELATÓRIO

Acompanhamento do Mercado Portuário

Julho, 2024



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.
3. A repartição de número de contentores (TEU) no porto de Lisboa, entre o *hinterland* e o *transshipment*, foi efetuada por estimativa, sem prejuízo de posteriores ajustes que venham a ser necessários.
4. 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.
5. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship*, por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
6. 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	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO	7
2.1. Movimento Geral de Carga	7
✓ Por Porto	9
✓ Por Tipologia de Carga	11
✓ Por Tipologia de Carga e Porto	15
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque	18
2.2. Movimento Geral de Contentores	20
✓ Tráfego Total (TEU)	20
✓ Tráfego com o <i>Hinterland</i> e em <i>Transhipment</i> (TEU)	22
2.3. Movimento Geral de Navios	24
3. ENQUADRAMENTO IBÉRICO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	28
3.1. Movimentação de Carga	28
3.2. Tráfego de Contentores	29
ANEXO (Desempenho dos Mercados Portuários)	31

Este crescimento do tráfego de contentores teve origem nas variações positivas observadas nos portos de Sines (+194 mil TEU; +20,2%), de Lisboa (+23 mil TEU; +9,7%) e de Aveiro (+3 mil TEU; +28,5%), tendo, em contrapartida, este tipo de tráfego decrescido em Leixões (-6 mil TEU; -1,4%), Setúbal (-2 mil TEU; -2,2%) e Figueira da Foz (-1 mil TEU; -8,7%).

As 809 escalas de navios no mês de julho, representam um decréscimo de -5,4%, quando comparados com o mesmo mês do ano transato, contribuindo para o registo negativo do período de janeiro a julho de 2024, de -3%, com 5 670 escalas. Será igualmente de assinalar que, com exceção dos portos de Lisboa e de Portimão, que observaram ligeiros incrementos de entradas de navios, em todas as demais infraestruturas portuárias comerciais do continente constatou-se uma redução do número de escalas (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:

- O acréscimo de movimentação de Carga Contentorizada (+2,6 milhões de toneladas; +22,6%) e dos Produtos Petrolíferos (+798 mil toneladas; +15,9%) no porto de Sines, bem como da Carga Contentorizada (+315 mil toneladas; +12,7%) em Lisboa; e
- As reduções dos Outros Granéis Sólidos (-507 mil toneladas; -43,1%) e dos Outros Granéis Líquidos (-216 mil toneladas; -48,5%) no porto de Lisboa, a par do Gás Liquefeito (-262 mil toneladas; -10,6%) e dos Outros Granéis Líquidos (-112 mil toneladas; -66,3%) em Sines.

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, nos primeiros sete meses de 2024, foram desembarcadas 30,8 milhões de toneladas, que representaram 59% do tráfego total, traduzindo um incremento de movimentação de +1,8% (+541 mil toneladas) relativamente ao mesmo período de 2023, e embarcadas 21,4 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de +9,1% (+1,8 milhões de toneladas), também comparativamente com o período correspondente de 2023.

Efetuada um exercício de apreciação de desempenho comparativo entre os portos dos sistemas portuários nacional e espanhol entre janeiro e julho de 2024, salvaguardadas as diferenças e dimensões entre ambos, constata-se que o sistema portuário nacional registou um desempenho ligeiramente melhor, concretizado num maior crescimento do lado português, ou seja, de +4,7%, comparado com o homólogo espanhol que se cifrou em +3,1%.

No âmbito específico do movimento de contentores, em que ambos os sistemas portuários evoluíram positivamente, os portos nacionais também registaram um crescimento ligeiramente superior, com +12,2%, tendo o conjunto dos portos espanhóis constatado um incremento de +11,7%.

2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO

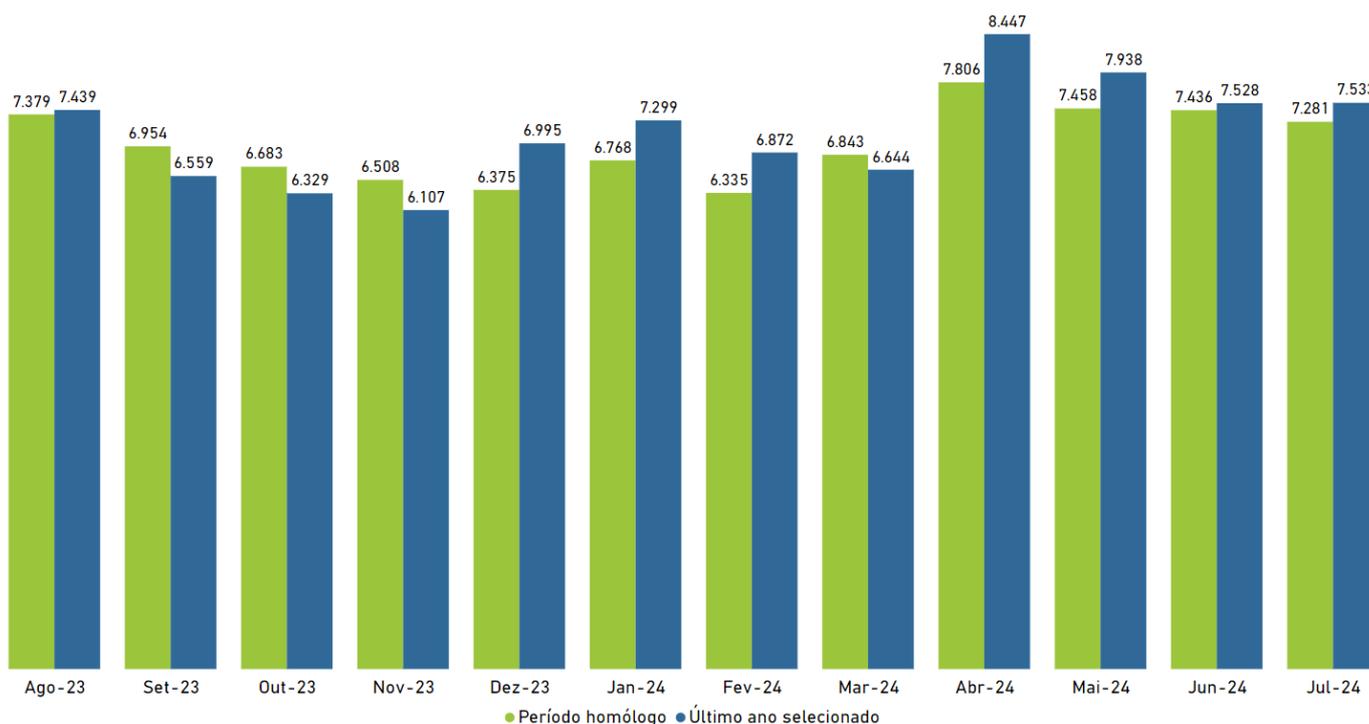
Neste capítulo procede-se a uma breve análise do comportamento do mercado portuário, constituído pelos portos comerciais do continente entre janeiro e julho de 2024, relativamente a:

- 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, independentemente das operações realizadas aquando da estadia em porto.

2.1. Movimento Geral de Carga

O volume de carga movimentada no mês de julho cifrou-se em 7,5 milhões de toneladas, o que representa um incremento de +3,5% relativamente ao mês homólogo de 2023, contribuindo para o crescimento acumulado nos primeiros sete meses do ano em curso, de +4,7%, num movimento total de 52,3 milhões de toneladas (ver Gráfico 1 e Quadro 2).

Gráfico 1 – Carga movimentada (10³ ton) nos 12 meses anteriores a julho de 2024 e períodos homólogos



Quadro 2 – Síntese de carga movimentada em julho e acumulado de 2024

Carga movimentada (10 ³ t)					
Portos	Mensal (10 ³ t)	Acumulado anual (10 ³ t)	Quota acumulada (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	23	178	0,3%	-9,9%	
Leixões	1.286	8.403	16,1%	-3,9%	
Aveiro	444	3.277	6,3%	-2,6%	
Figueira da Foz	180	1.277	2,4%	3,1%	
Lisboa	964	6.471	12,4%	-6,1%	
Setúbal	492	3.823	7,3%	-1,5%	
Sines	4.143	28.811	55,1%	12,8%	
Faro	2	22	0,0%	-61,6%	
Total	7.533	52.262	100,0%	4,7%	
Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-8,5%	2,5%	13,8%	-10,0%	3,5%
Acumulado	-11,4%	9,7%	1,0%	-2,7%	4,7%

Ao analisar-se a evolução do movimento de carga do sistema portuário no período de janeiro a julho dos últimos cinco anos, verifica-se que a variação média anual nesse período observa uma tendência de crescimento de +3,1%, particularmente influenciada pelo incremento médio de tráfego de +6,4% no porto de Lisboa, seguido de Sines (+5,7%), de Aveiro (+4,2%), da Figueira da Foz (+3,2%) e de Setúbal (+0,3%), sendo em parte contrariado pelas reduções médias de tráfego nos portos de Leixões (-4,7%), de Viana do Castelo (-5,3%) e de Faro (-29,2%) (ver Quadro 3).

Releva, no caso do porto de Leixões, que 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 anuais.

Quadro 3 – Carga movimentada (10³ ton) entre janeiro e julho, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
▲								
+ Viana do Castelo	221	214	251	198	178	0,3 %	212	-5,3 %
+ Leixões	10.197	8.847	8.916	8.741	8.403	16,1 %	9.021	-4,7 %
+ Aveiro	2.784	3.323	3.481	3.365	3.277	6,3 %	3.246	4,2 %
+ Figueira da Foz	1.125	1.048	1.316	1.238	1.277	2,4 %	1.201	3,2 %
+ Lisboa	5.056	5.505	6.180	6.892	6.471	12,4 %	6.021	6,4 %
+ Setúbal	3.774	3.894	3.718	3.882	3.823	7,3 %	3.818	0,3 %
+ Sines	23.067	27.942	27.427	25.552	28.811	55,1 %	26.560	5,7 %
+ Faro	89	31	44	58	22	0,0 %	49	-29,2 %
Total	46.312	50.803	51.334	49.926	52.262	100,0 %	50.128	3,1 %

✓ Por Porto

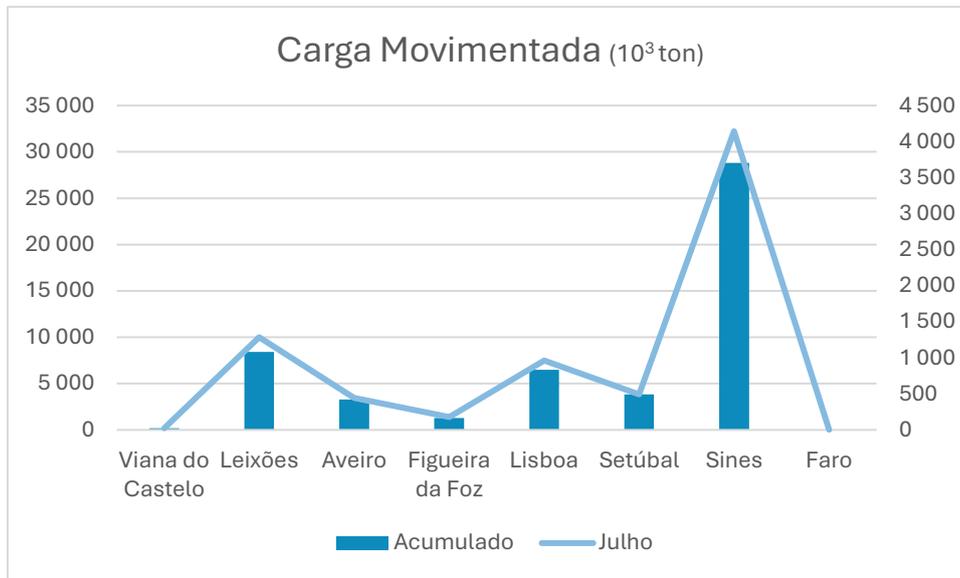
No que concerne ao movimento agregado por porto, constata-se que Sines é o que mais influencia o comportamento do sistema portuário, ao deter uma quota maioritária absoluta (55,1%), tendo movimentado nos primeiros sete meses de 2024, 28,8 milhões de toneladas, representando um incremento significativo de tráfego (+3,3 milhões de toneladas; +12,8%) (ver Gráfico 2 e Quadro 4).

Esta evolução positiva apenas foi acompanhada, embora traduzida numa expressão residual, pelo porto da Figueira da Foz, que, com um movimento de 1,3 milhões de toneladas, cresceu +3,1% (+39 mil toneladas), tendo os demais portos comerciais do Continente verificado reduções de movimentação, conforme identificadas de seguida:

- Leixões: 8,4 milhões de toneladas, com uma redução de -3,9% (-338 mil toneladas);
- Lisboa: 6,5 milhões de toneladas, com uma redução de -6,1% (-421 mil toneladas);
- Setúbal: 3,8 milhões de toneladas, assinalando um decréscimo de -1,5% (-60 mil toneladas);
- Aveiro: 3,3 milhões de toneladas, representando uma diminuição de -2,6% (-88 mil toneladas);
- Viana do Castelo: 178 mil toneladas, constatando uma redução de -9,9% (-20 mil toneladas); e

- Faro: 22 mil toneladas, com uma quebra associada de -61,6% (-36 mil toneladas).

Gráfico 2 – Carga movimentada por porto em julho e acumulado de 2024



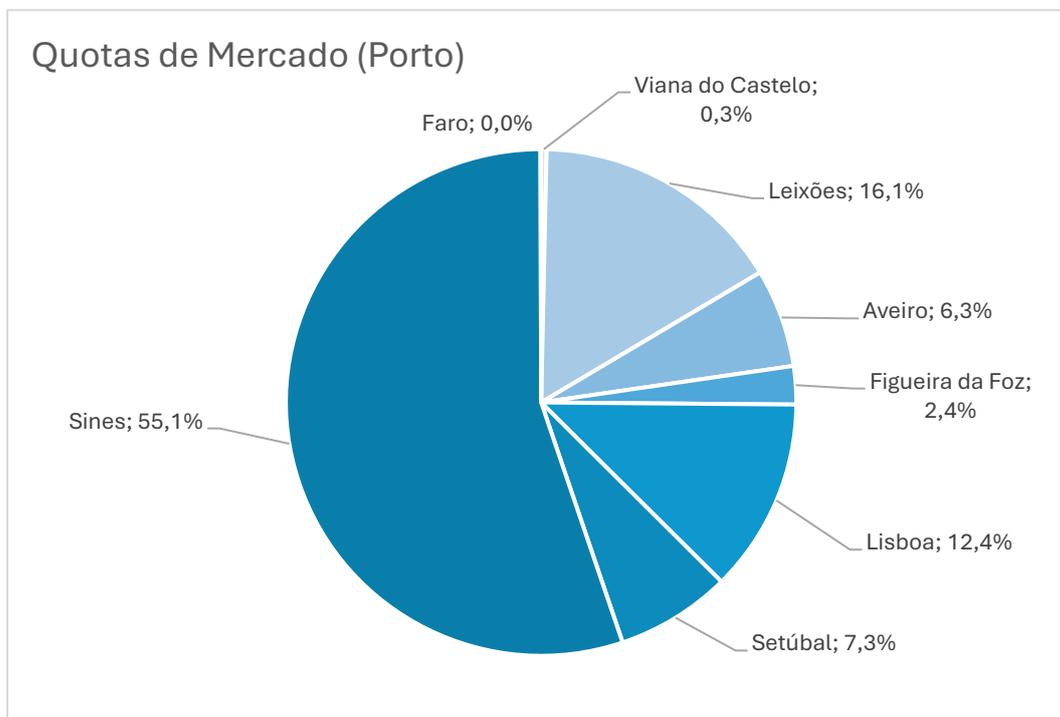
Quadro 4 – Carga movimentada por porto em julho e acumulado de 2024

Período	Mensal				Acumulado				
	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 (%)
▲									
⊕	Viana do Castelo	23	0,3%	-7	-22,1%	178	0,3%	-20	-9,9%
⊕	Leixões	1.286	17,1%	-49	-3,7%	8.403	16,1%	-338	-3,9%
⊕	Aveiro	444	5,9%	56	14,5%	3.277	6,3%	-88	-2,6%
⊕	Figueira da Foz	180	2,4%	4	2,3%	1.277	2,4%	39	3,1%
⊕	Lisboa	964	12,8%	83	9,4%	6.471	12,4%	-421	-6,1%
⊕	Setúbal	492	6,5%	-39	-7,4%	3.823	7,3%	-60	-1,5%
⊕	Sines	4.143	55,0%	207	5,3%	28.811	55,1%	3.259	12,8%
⊕	Faro	2	0,0%	-3	-65,7%	22	0,0%	-36	-61,6%
	Total	7.533	100,0%	252	3,5%	52.262	100,0%	2.336	4,7%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ +200 ● > +200

Sines apresenta a maior quota de mercado, em termos absolutos, de movimentação de mercadorias, com 55,1%, conforme anteriormente referido, seguido pelos seguintes portos por ordem decrescente: Leixões (16,1%); Lisboa (12,4%); Setúbal (7,3%); Aveiro (6,3%); Figueira da Foz (2,4%); Viana do Castelo (0,3%); e Faro (<0,1%) (ver Gráfico 3).

Gráfico 3 – Quota de mercado por porto de carga movimentada (Acumulado/2024)



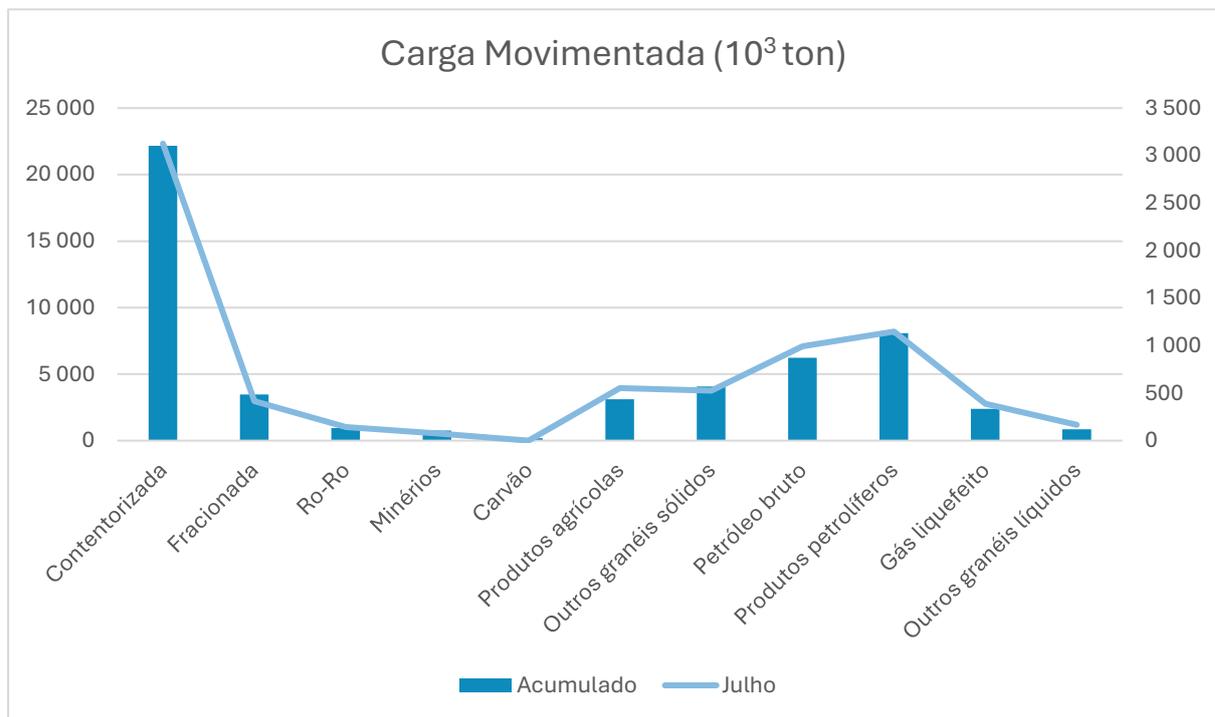
✓ Por Tipologia de Carga

As tipologias de carga que mais influenciam o desempenho do sistema portuário são a Carga Contentorizada (42,4%), os Produtos Petrolíferos (15,5%) e o Petróleo Bruto (11,9%), que representam no seu conjunto 69,8% da tonelagem total de carga movimentada, sendo que no período em análise têm subjacentes variações homólogas, respetivamente, de +14,6% (+2,8 milhões de toneladas), de +9,8% (+720 mil toneladas) e de +1,6% (+98 mil toneladas) (ver Gráfico 4 e Quadro 5).

Num patamar seguinte assinalam-se as tipologias de carga dos Outros Granéis Sólidos (7,8%), da Carga Fracionada (6,6%) e dos Produtos Agrícolas (6%), dos quais apenas os Produtos Agrícolas registaram uma evolução positiva (+31 mil toneladas; +1%), tendo os Outros Granéis Sólidos registado uma quebra significativa (-560 mil toneladas; -12,1%) e a Carga Fracionada uma redução de -5,3% (-195 mil toneladas).

Nas tipologias de carga com menor expressão, cuja quota de mercado individual é inferior a 5%, registaram-se desempenhos positivos ao nível dos Granéis Sólidos, concretamente no Carvão (+75 mil toneladas; +71,5%) e nos Minérios (+30 mil toneladas; +4%), tendo, em contrapartida, sido registados decréscimos nos Outros Granéis Líquidos (-284 mil toneladas; -25%), no Gás Liquefeito (-224 mil toneladas; -8,6%) e na Carga Ro-Ro (-178 mil toneladas; -15,8%).

Gráfico 4 – Carga movimentada por tipologia em julho e acumulado de 2024



Quadro 5 – Carga movimentada por tipologia em julho e acumulado de 2024

Período	Mensal				Acumulado			
	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	3.685	48,9%	3	0,1%	26.589	50,9%	2.450	10,2%
Contentorizada	3.126	41,5%	72	2,4%	22.176	42,4%	2.823	14,6%
Fracionada	416	5,5%	-38	-8,5%	3.467	6,6%	-195	-5,3%
Ro-Ro	143	1,9%	-31	-17,6%	946	1,8%	-178	-15,8%
Granéis sólidos	1.154	15,3%	79	7,4%	8.122	15,5%	-425	-5,0%
Minérios	76	1,0%	-29	-27,5%	767	1,5%	30	4,0%
Carvão			-48	-100,0%	180	0,3%	75	71,3%
Produtos agrícolas	551	7,3%	198	56,2%	3.117	6,0%	31	1,0%
Outros granéis sólidos	527	7,0%	-43	-7,5%	4.059	7,8%	-560	-12,1%
Granéis líquidos	2.694	35,8%	170	6,7%	17.551	33,6%	310	1,8%
Petróleo bruto	993	13,2%	61	6,5%	6.225	11,9%	98	1,6%
Produtos petrolíferos	1.146	15,2%	48	4,3%	8.079	15,5%	720	9,8%
Gás liquefeito	387	5,1%	13	3,4%	2.395	4,6%	-224	-8,6%
Outros granéis líquidos	168	2,2%	48	40,4%	852	1,6%	-284	-25,0%
Total	7.533	100,0%	252	3,5%	52.262	100,0%	2.336	4,7%

▼ < -200 -200 ≤ ● ≤ 200 ● > +200

Por categorias de carga poderá constatar-se o seguinte entre janeiro e julho de 2024:

- A categoria da Carga Geral totalizou 26,6 milhões de toneladas, tendo observado um incremento de +10,2% (+2,5 milhões de toneladas) relativamente aos sete primeiros meses de 2023, exclusivamente suportado no crescimento da Carga Contentorizada (+2,8 milhões de toneladas; +14,6%), atingindo 22,2 milhões de toneladas, essencialmente como consequência dos acréscimos registados nos portos de Sines (+2,6 milhões de toneladas; +22,6%), a que se seguiu Lisboa (+315 mil toneladas; +12,7%) e Aveiro (+22 mil toneladas; +29,4%). Por sua vez, os portos de Setúbal e de Leixões observaram quebras de, respetivamente, -6,9% (-68 mil toneladas), e de -1,1% (-48 mil toneladas), a que ainda se juntou o decréscimo de movimentação na Figueira da Foz (-17 mil toneladas; -19%).

Por sua vez, o movimento de Carga Fracionada caiu -5,3% (-195 mil toneladas), para um total de 3,5 milhões de toneladas, essencialmente devido às quebras desta tipologia

em Aveiro (-188 mil toneladas; -15,7%) e Setúbal (-101 mil toneladas; -12,5%), mas também apoiadas por Lisboa (-10 mil toneladas; -7,8%), Viana do Castelo (-7 mil toneladas; -6,6%) e Faro (-3 mil toneladas; -100%), tendo apenas sido parcialmente contrariadas pelas evoluções positivas observadas nos portos de Leixões (+64 mil toneladas; +11,5%), Figueira da Foz (+16 mil toneladas; +2,7%) e Sines (+4 mil toneladas; +41%).

No tráfego Ro-Ro continua a registar-se uma quebra, presentemente e em termos acumulados, de -15,8% (-178 mil toneladas), totalizando 946 mil toneladas, tendo por base as reduções verificadas nos portos de Leixões (-177 mil toneladas; -22%), de Sines (-11 mil toneladas; -43,6%) e de Setúbal (-6 mil toneladas; -1,9%), apenas parcialmente compensadas por Lisboa (+16 mil toneladas) que voltou este ano a registar este tipo de tráfego;

- Os Granéis Sólidos, que totalizaram 8,1 milhões de toneladas, verificaram um decréscimo de -5% (-425 mil toneladas), em consequência da redução dos Outros Granéis Sólidos (-560 mil toneladas; -12,1%), os quais registaram um movimento de 4,1 milhões de toneladas, derivada de quebras observadas nos vários portos, com exceção de Setúbal (+132 mil toneladas; +11,5%) e da Figueira da Foz (+32 mil toneladas; +5,9%), sendo a redução mais relevante em Lisboa (-507 mil toneladas; -43,1%), a que se seguiram Leixões (-135 mil toneladas; -17,6%), Sines (-33 mil toneladas; -18%), Faro (-33 mil toneladas; -59,5%), Aveiro (-15 mil toneladas; -2,1%) e Viana do Castelo (-2 mil toneladas; -4,4%).

Os Produtos Agrícolas, ascendendo a 3,1 milhões de toneladas, cresceram ligeiramente (+31 mil toneladas; +1%), com base essencialmente na evolução positiva dos portos de Leixões (+69 mil toneladas; +19,4%), de Aveiro (+23 mil toneladas; +4%) e de Setúbal (+8 mil TEU; +11,7%), contrariada parcialmente pelas reduções constadas em Lisboa (-57 mil toneladas; -2,8%), Viana do Castelo (-9 mil toneladas; -37%) e Sines (-2 mil toneladas; -100%).

O movimento do Carvão, embora na sua expressão diminuta de 180 mil toneladas, aumentou +71,3% (+75 mil toneladas), com base na movimentação exclusiva no porto de Setúbal, tendo os Minérios, com um movimento de 767 mil toneladas, constatado, também, um aumento de +4% (+30 mil toneladas), apenas com suporte no crescimento verificados no porto de Sines (+144 mil toneladas), mitigados pela redução deste tráfego em Setúbal (-108 mil toneladas; -30,2%) e Leixões (-6 mil toneladas; -1,6%); e

- No que concerne à categoria dos Granéis Líquidos, que totalizou 17,6 milhões de toneladas e que teve globalmente um incremento de +1,8% (+310 mil toneladas), a evolução favorável deveu-se, principalmente, aos Produtos Petrolíferos que, com um total de 8,1 milhões de toneladas, cresceram +9,8% (+720 mil toneladas), essencialmente com o incremento observado no porto de Sines (+798 mil toneladas; +15,9%), ligeiramente apoiado por Lisboa (+25 mil toneladas; +4,4%) e Aveiro (+14 mil toneladas; +4,1%), mas parcialmente contrariado pela redução registada em Leixões (-115 mil toneladas; -8,5%).

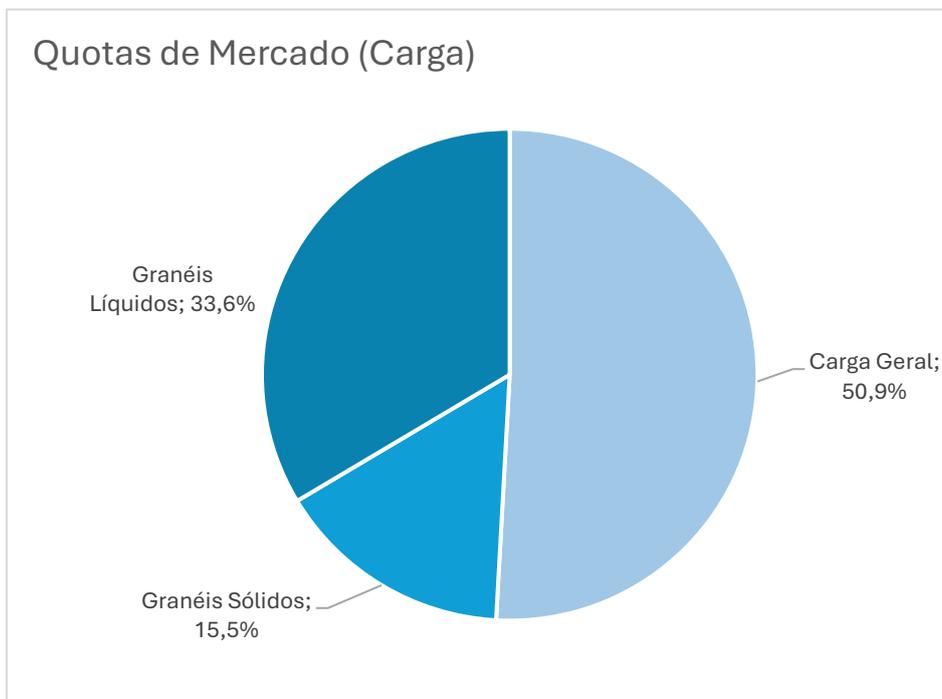
Esta categoria de tráfego também beneficiou do aumento de movimentação de petróleo bruto (+98 mil toneladas; +1,6%), totalizando 6,2 milhões de toneladas, exclusivamente operada no porto de Sines (+116 mil toneladas; +1,9%), e sem movimentação em Leixões (-18 mil toneladas; -100%).

Os demais tipos de Granéis Líquidos observaram quebras, provindo a maior redução dos Outros Granéis Líquidos que, movimentando globalmente 852 mil toneladas, caíram -25% (-284 mil toneladas), com origem principalmente em Lisboa (-216 mil toneladas; -48,5%) e Sines (-112 mil toneladas, -66,3%), tendo, por sua vez, o Gás Liquefeito, representando um movimento de 2,4 milhões de toneladas, registado uma quebra de -8,6% (-224 mil toneladas), com base nas reduções dos mercados de Sines (-262 mil toneladas; -10,6%) e de Leixões (-3 mil toneladas; -3,9%), apenas parcialmente compensadas pelos crescimentos nos portos de Aveiro (+29 mil toneladas; +37,5%) e de Lisboa (+12 mil toneladas).

✓ **Por Tipologia de Carga e Porto**

A agregação da carga por forma de acondicionamento revela que a Carga Geral representa 50,9% do total de movimentação do sistema portuário, os Granéis Sólidos detêm uma quota de 15,5% e os Granéis Líquidos apresentam uma parcela de 33,6% (ver Gráfico 5 e Quadro 6).

Gráfico 5 – Quota de mercado por categoria de carga (Acumulado/2024)



Quadro 6 – Quota de mercado por porto e categoria de carga (Acumulado/2024)

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	97	0,4%	68	0,8%	13	0,1%	178	0,3%
Leixões	5 652	21,3%	1 427	17,6%	1 323	7,5%	8 403	16,1%
Aveiro	1 106	4,2%	1 270	15,6%	901	5,1%	3 277	6,3%
Figueira da Foz	687	2,6%	582	7,2%	8	0,0%	1 277	2,4%
Lisboa	2 940	11,1%	2 684	33,0%	847	4,8%	6 471	12,4%
Setúbal	1 898	7,1%	1 776	21,9%	149	0,8%	3 823	7,3%
Sines	14 209	53,4%	292	3,6%	14 311	81,5%	28 811	55,1%
Faro		0,0%	22	0,3%		0,0%	22	0,0%
Totais Categoria	26 589	50,9%	8 122	15,5%	17 551	33,6%	52 262	100,0%

Considerando cada mercado como o binómio porto-carga, observaram-se crescimentos em 26 mercados, no valor global de +4,6 milhões de toneladas, a par de uma quebra em 30 mercados, representando -2,3 milhões de toneladas, originando um crescimento do nível de movimentação global do sistema portuário, comparativamente com o período de janeiro a julho de 2023, de +2,3 milhões de toneladas, ou seja, +4,7%, conforme anteriormente já mencionado (ver Quadro 7).

Quadro 7 – Carga movimentada por tipologia e porto (Acumulado/2024)

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	97	-6,5%	5 652	-2,3%	1 106	-13,1%	687	-0,2%	2 940	12,3%	1 898	-8,4%	14 209	22,5%	0		26 589	10,2%
Contentorizada	0		4 116	-1,1%	97	29,4%	72	-19,0%	2 805	12,7%	907	-6,9%	14 180	22,6%			22 176	14,6%
Fracionada	97	-6,6%	908	11,5%	1 009	-15,7%	615	2,7%	119	-7,8%	705	-12,5%	14	41,0%		-100,0%	3 467	-5,3%
Ro-Ro	0	368,1%	629	-22,0%					16		286	-1,9%	15	-43,6%			946	-15,8%
Granéis sólidos	68	-14,4%	1 427	-4,8%	1 270	0,6%	582	5,9%	2 684	-17,4%	1 776	6,4%	292	59,7%	22	-59,5%	8 122	-5,0%
Minérios			372	-1,6%							251	-30,2%	144				767	4,0%
Carvão											180	71,3%					180	71,3%
Produtos agrícolas	15	-37,0%	423	19,4%	590	4,0%			2 015	-2,8%	73	11,7%		-100,0%			3 117	1,0%
Outros granéis sólidos	53	-4,4%	632	-17,6%	681	-2,1%	582	5,9%	669	-43,1%	1 272	11,5%	148	-18,0%	22	-59,5%	4 059	-12,1%
Granéis líquidos	13	-10,2%	1 323	-9,2%	901	8,4%	8		847	-17,4%	149	5,7%	14 311	3,9%	0		17 551	1,8%
Petróleo bruto				-100,0%									6 225	1,9%			6 225	1,6%
Produtos petrolíferos	13	-10,2%	1 239	-8,5%	353	4,1%			605	4,4%	43	-0,7%	5 826	15,9%			8 079	9,8%
Gás liquefeito			74	-3,9%	106	37,5%			12				2 203	-10,6%			2 395	-8,6%
Outros granéis líquidos			11	14,6%	441	6,6%	8		230	-48,5%	106	8,5%	57	-66,3%			852	-25,0%
Total Geral	178	-9,9%	8 403	-3,9%	3 277	-2,6%	1 277	3,1%	6 471	-6,1%	3 823	-1,5%	28 811	12,8%	22	-61,6%	52 262	4,7%

Dentro da categoria da Carga Geral importa destacar o papel da Carga Contentorizada, que é a tipologia de carga mais movimentada (42,4%) e que foi operada nos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz, a qual observou um incremento de movimentação de +14,6% em relação aos primeiros sete meses do ano anterior, e onde se constatarem crescimentos de tráfego nos mercados de Sines, Lisboa e Aveiro, e reduções em Setúbal, Leixões e Figueira da Foz.

A Carga Fracionada, que representa 6,6% do movimento do sistema portuário, foi movimentada em todos os portos com exceção de Faro, tendo observado incrementos nos mercados portuários de Leixões, da Figueira da Foz e de Sines, e quebras nos restantes portos.

O tráfego Ro-Ro, com uma quota de mercado de 1,8%, tem maior expressão no porto de Leixões, onde caiu -22%, condicionando uma evolução negativa global de -15,8%, ocorrendo este mercado também nos portos de Setúbal e de Sines, onde também decresceu, nestes casos, respetivamente, -1,9% e -43,6%. Apenas no porto de Lisboa, que voltou a movimentar este tipo de tráfego no corrente ano, se registou uma evolução favorável.

Os Minérios, com uma expressão de 1,5% no conjunto do movimento de mercadorias, apenas cresceram no mercado associado ao porto de Sines, observando-se reduções em Setúbal (-30,2%) e Leixões (-1,6%), contudo, com um balanço global positivo (+4%).

O Carvão, que representa atualmente apenas 0,3% do conjunto dos mercados portuários, apenas foi movimentado no porto de Setúbal e registando um aumento de +71,3%.

Os Produtos Agrícolas, que são responsáveis por 6% do tráfego total, registaram um crescimento de +1%, devido essencialmente à evolução positiva nos portos de Leixões, de Aveiro e de

Setúbal, parcialmente contrariada pelas reduções constadas em Lisboa, Viana do Castelo e Sines.

Os Outros Granéis Sólidos, movimentados em todos os portos e representando 7,8% do tráfego do sistema portuário, observaram uma quebra global de -12,1%, devido a decréscimos observados em todos os portos, com exceção de Setúbal e da Figueira da Foz.

O Petróleo Bruto, com uma expressão de 11,9% do movimento total, registou um crescimento de +1,6%, suportado no acréscimo de movimentação do porto de Sines (+1,9%) e ausência deste tráfego em Leixões (-100%).

Os Produtos Petrolíferos, que representam 15,5% do movimento de carga no sistema portuário, cresceram +9,8%, com suporte nos incrementos verificados, principalmente, em Sines, e, assessoramente, em Lisboa e Aveiro, mitigados pelas reduções registadas nos portos de Leixões e de Viana do Castelo.

O Gás Liquefeito, com um peso de 4,6%, foi movimentado essencialmente no porto de Sines, mas também, com expressão bastante mais reduzida, em Aveiro, Leixões e Lisboa, tendo observado uma redução de -8,6%, essencialmente pela quebra verificada em Sines (-10,6%).

Finalmente, nos Outros Granéis Líquidos, representando 1,6% do movimento do sistema portuário, constatou-se uma redução de -25%, essencialmente com suporte nas quebras ocorridas nos portos de Lisboa e de Sines.

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

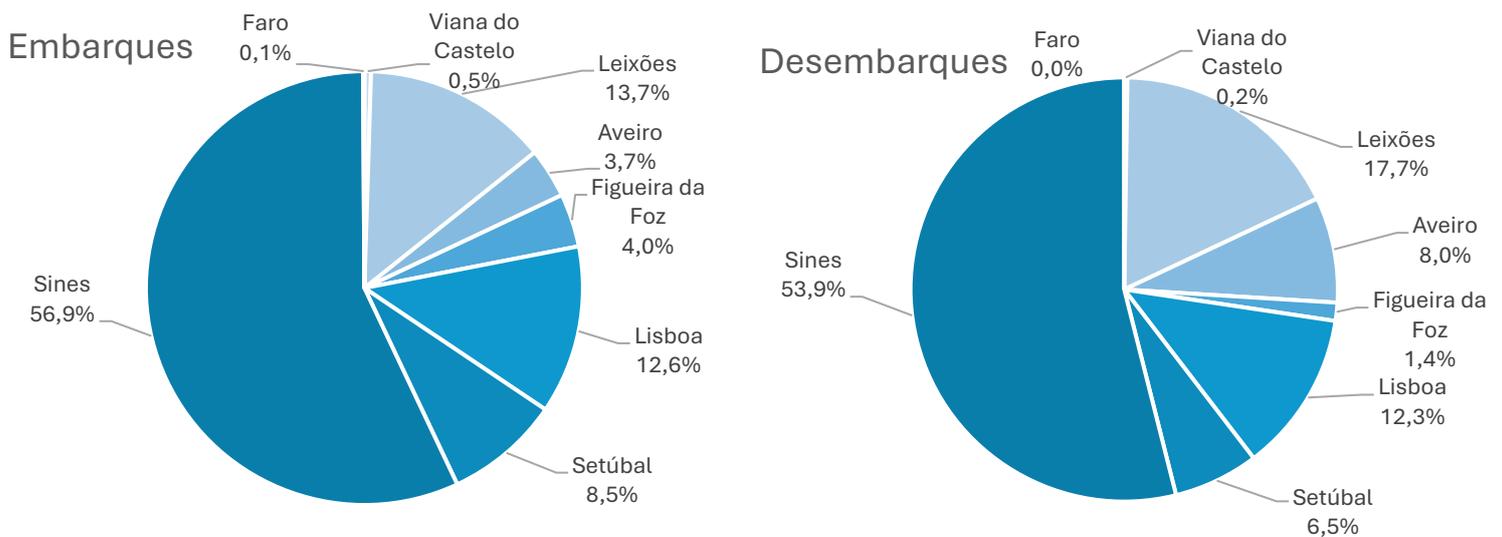
✓ Fluxos de Embarque e de Desembarque

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 primeiros sete meses de 2024, incluindo os subjacentes ao *transshipment*, foi responsável por 59% do movimento portuário e registou um total de 30,8 milhões de toneladas, representando um crescimento de +1,8% (+541 mil toneladas), relativamente ao período homólogo do ano anterior (ver Gráfico 6 e Quadro 8).

Por sua vez, o embarque de mercadorias ascendeu a 21,5 milhões de toneladas, refletindo um incremento de +9,1% (+1,8 milhões de toneladas).

Gráfico 6 – Quota de mercado por porto e sentido de movimento da carga (Acumulado/2024)



Quadro 8 – Carga movimentada por porto e sentido (Acumulado/2024)

Porto \ Fluxo	Jan-Jul / 2024 (10 ³ ton)		Quota (%)		Variação			
	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque		Desembarque	
					mil ton	%	mil ton	%
Viana do Castelo	104	75	58,1%	41,9%	-2	-2,0%	-17	-19,0%
Leixões	2 948	5 455	35,1%	64,9%	-27	-0,9%	-311	-5,4%
Aveiro	798	2 479	24,3%	75,7%	-27	-3,3%	-61	-2,4%
Figueira da Foz	851	426	66,6%	33,4%	77	10,0%	-39	-8,3%
Lisboa	2 693	3 778	41,6%	58,4%	123	4,8%	-544	-12,6%
Setúbal	1 834	1 989	48,0%	52,0%	-63	-3,3%	3	0,2%
Sines	12 201	16 610	42,3%	57,7%	1 748	16,7%	1 510	10,0%
Faro	22		100,0%		-36	-61,6%		
Total Geral	21 450	30 812	41,0%	59,0%	1 795	9,1%	541	1,8%

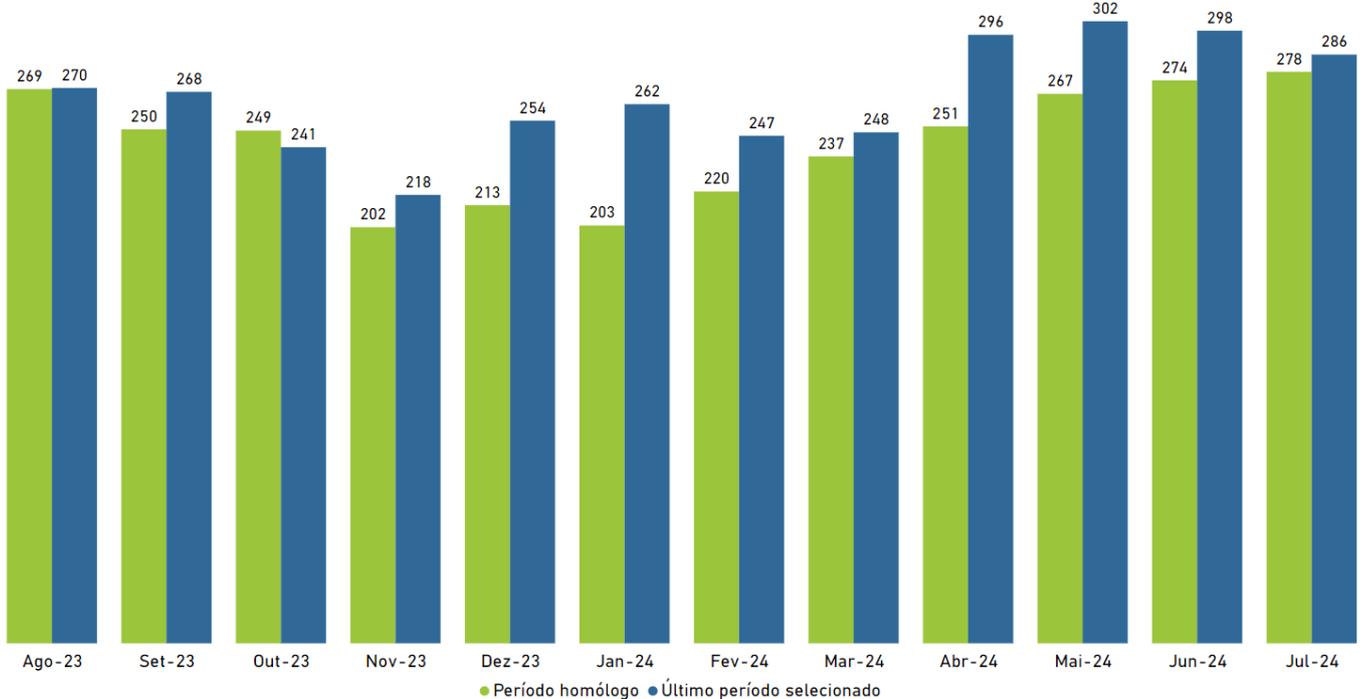
2.2. Movimento Geral de Contentores

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 42,4%, e ainda parte da quota de 1,8% 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 *transhipment*.

✓ Tráfego Total (TEU)

No tráfego global de contentores, incluindo, portanto, as operações de *transhipment* e com o *hinterland*, foi registado entre janeiro e julho de 2024 um movimento de 1,9 milhões de TEU, crescendo +12,2% (+210 mil TEU) relativamente ao período homólogo de 2023, tendo, por sua vez, o mês de julho observado um crescimento de +3% (+8 mil TEU), cifrando-se em 286 mil TEU, continuando a tendência de crescimento do tráfego de contentores já constatada desde o início do ano (ver Gráfico 7 e Quadro 9).

Gráfico 7 – Contentores movimentados (10³ TEU) nos 12 meses anteriores a julho de 2024 e períodos homólogos



Quadro 9 – Contentores movimentados em julho e acumulado de 2024

Contentores movimentados (10³ TEU)					
Portos	Mensal (TEU)	Acumulado anual (TEU)	Quota acumulado (% do nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
Leixões	65,0	411,9	21,2%	-1,4%	
Aveiro	1,0	11,6	0,6%	28,5%	
Figueira da Foz	2,0	10,9	0,6%	-8,7%	
Lisboa	39,2	258,8	13,3%	9,7%	
Setúbal	13,0	91,1	4,7%	-2,2%	
Sines	166,1	1.155,2	59,6%	20,2%	
Total	286,2	1.939,6	100,0%	12,2%	

Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	0,9%	13,8%	1,1%	0,6%	3,0%
Acumulado	-6,4%	16,8%	-1,7%	-2,7%	12,2%

O crescimento no tráfego de contentores foi primordialmente influenciado pela evolução significativamente positiva (+194 mil TEU; +20,2%) observada no porto Sines que, movimentando 1,2 milhões de TEU, apresentou uma quota absolutamente maioritária (59,6%) deste tipo de tráfego no sistema portuário.

Assinalam-se também os registos positivos dos portos de Lisboa, com um movimento de 259 mil TEU (+23 mil TEU; +9,7%) e de Aveiro, com 12 mil TEU (+3 mil TEU; +28,5%), bem como a evolução negativa constatada nos portos de Leixões, com um movimento de 412 mil TEU (-6 mil TEU; -1,4%), de Setúbal, que manuseou 91 mil TEU (-2 mil TEU; -2,2%), e da Figueira da Foz, com 11 mil TEU (-1 mil TEU; -8,7%).

Se analisarmos o período de janeiro a julho 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 (+5,8%), resultando essencialmente da tendência positiva nos vários portos, com exceção de Setúbal (-1,1%), relevando particularmente o crescimento médio deste tráfego nos portos de Lisboa (+12,7%) e de Sines (+7,2%). Por sua vez, um aumento médio muito expressivo no porto de Aveiro tem a ver com o facto deste tipo de tráfego apenas ter começado a ser movimentado de forma mais expressiva neste porto desde o ano transato (ver Quadro 10).

Quadro 10 – Contentores movimentados (10³ TEU) entre janeiro e julho, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (%) do nacional)	Média anos selecionados (10 ³ t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	0,0						0,0	-100,0%
Leixões	409,5	417,1	431,4	417,8	411,9	21,2%	417,5	0,1%
Aveiro	0,0			9,1	11,6	0,6%	4,1	563,6%
Figueira da Foz	9,2	12,6	12,3	12,0	10,9	0,6%	11,4	4,3%
Lisboa	160,6	209,4	233,7	236,1	258,8	13,3%	219,7	12,7%
Setúbal	95,1	106,5	98,6	93,1	91,1	4,7%	96,9	-1,1%
Sines	873,5	1.062,9	1.001,5	961,4	1.155,2	59,6%	1.010,9	7,2%
Total	1.548,0	1.808,5	1.777,5	1.729,4	1.939,6	100,0%	1.760,6	5,8%

✓ 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 apreciação 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/2024)

Porto \ Contentores	<i>Hinterland</i>				<i>Transshipment</i>				Totais
	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU	Proporção (%)	Quota (%)	Var. (%)	mil TEU
Leixões	379	91,9%	38,0%	-1,6%	33	8,1%	3,5%	1,0%	412
Aveiro	12	100,0%	1,2%			0,0%	0,0%		12
Figueira da Foz	11	100,0%	1,1%	-8,7%		0,0%	0,0%		11
Lisboa (*)	254	98,3%	25,5%	9,7%	4	1,7%	0,5%	9,7%	259
Setúbal	85	93,1%	8,5%	-4,0%	6	6,9%	0,7%	31,3%	91
Sines	256	22,1%	25,7%	14,4%	900	77,9%	95,3%	21,9%	1 155
Total Geral	996	51,3%	100,0%	4,9%	944	48,7%	100,0%	21,0%	1 940

(*) Repartição entre *hinterland* e *transshipment* no porto de Lisboa efetuada por estimativa.

O volume de TEU movimentado nos primeiros sete meses de 2024 em operações *transshipment*, 944 mil TEU, que correspondeu a 48,7% do tráfego de contentores no sistema portuário, tem especial preponderância em Sines, onde atingiu uma proporção de 77,9%, ocorrendo ainda nos portos de Leixões, Setúbal e Lisboa, mas com uma proporção expressivamente menor, ou seja, de, respetivamente, 8,1%, 6,9% e 1,7%.

A quota de mercado no tráfego de *transshipment* de contentores é liderada pelo porto de Sines, com 95,3%, a que se seguem os portos de Leixões (3,5%), de Setúbal (0,7%) e de Lisboa (0,5%).

O movimento de contentores com o *hinterland*, 996 mil TEU, que apresentou uma proporção geral de 51,3%, foi maioritariamente realizado em Leixões, com uma quota de mercado de 38%, a que se seguiram os portos Sines, com 25,7%, e de Lisboa, com 25,5%, depois, num patamar inferior, o porto de Setúbal, com 8,5%, e, finalmente, os portos de Aveiro e da Figueira da Foz, com quotas residuais, respetivamente, de 1,2% e de 1,1%.

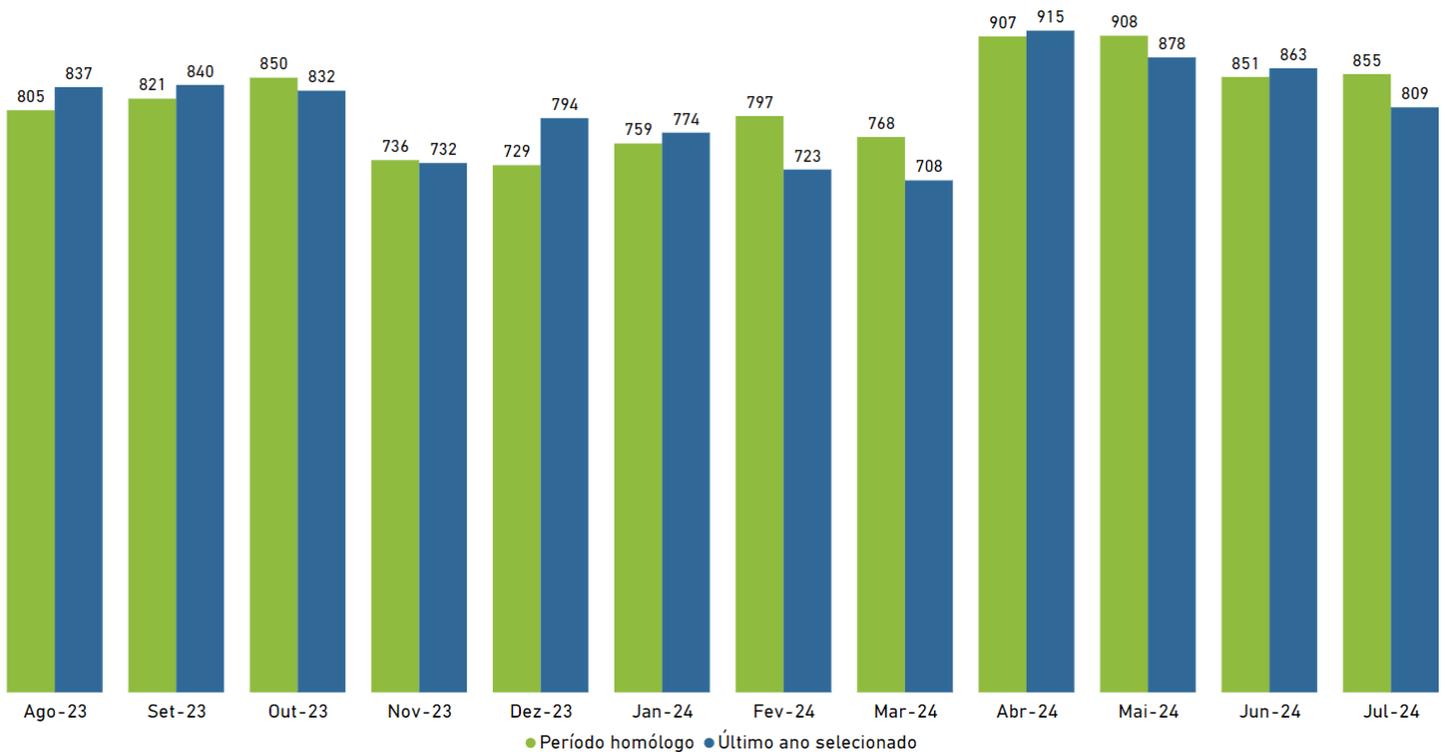
Assinale-se que, com exceção de Sines, onde o movimento de contentores com o *hinterland* apresentou apenas uma proporção de 22,1%, em todos os demais portos, os contentores com origem ou destino no *hinterland* representaram mais de 90% do tráfego de contentores, atingindo os 100% em Aveiro e na Figueira da Foz.

2.3. Movimento Geral de Navios

O sistema portuário registou em julho uma redução de -5,4% do movimento de navios, cifrando-se em 809 escalas, contribuindo para o saldo acumulado negativo entre janeiro e julho de 2024, totalizando 5 670 escalas de navios, e representando uma evolução de -3%.

Será igualmente de assinalar que se constatou uma redução de escalas em todas as infraestruturas portuárias, com exceção dos portos de Lisboa e de Portimão, os quais observaram uma evolução favorável dos números de navios que escalaram estes portos (ver Gráfico 8 e Quadro 12).

Gráfico 8 – Escalas de navios nos 12 meses anteriores a julho de 2024 e períodos homólogos



Quadro 12 – Escalas de navios em julho e acumulado de 2024

Navios (N.º de escalas)					
Portos	Mensal (N)	Acumulado anual (N)	Quota acumulado (% nacional)	Var. homóloga acumulado (%)	
▲					
Viana do Castelo	20	113	2,0%	-18,1%	
Leixões	203	1.392	24,6%	-1,0%	
Aveiro	75	554	9,8%	-12,5%	
Figueira da Foz	38	266	4,7%	-1,1%	
Lisboa	184	1.274	22,5%	0,8%	
Setúbal	132	945	16,7%	-2,0%	
Sines	154	1.087	19,2%	-3,3%	
Faro		7	0,1%	-56,3%	
Portimão	3	32	0,6%	3,2%	
Total	809	5.670	100,0%	-3,0%	
Variação homóloga					
	2020 / 2019	2021 / 2020	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Mensal	-12,1%	-0,6%	6,8%	-1,5%	-5,4%
Acumulado	-12,0%	1,4%	0,9%	4,2%	-3,0%

Analisando os períodos de janeiro a julho dos últimos cinco anos, observa-se, em média, uma tendência ligeira de crescimento do número de navios que escalam o sistema portuário (+1%), que resulta de um balanço entre as tendências (ver Quadro 13):

- Crescente, nos portos de Portimão (+59,1%), de Lisboa (+6,7%) e de Setúbal (+0,8%);
- Decrescente, nos portos de Faro (-26,5%), de Sines (-1,7%), da Figueira da Foz (-0,9%), de Leixões (-0,7%), de Aveiro (-0,7%) e de Viana do Castelo (-0,2%).

Quadro 13 – Escalas de navios entre janeiro e julho, em 2020-2024

Porto	2020	2021	2022	2023	2024	Quota (% do nacional)	Média anos selecionados (10 ^{^3} t)	Tx. Variação média anual (%)
Viana do Castelo	114	152	158	138	113	2,0 %	117	-0,2 %
Leixões	1.431	1.427	1.422	1.406	1.392	24,6 %	1.070	-0,7 %
Aveiro	569	631	508	633	554	9,8 %	425	-0,7 %
Figueira da Foz	276	248	277	269	266	4,7 %	203	-0,9 %
Lisboa	984	918	1.151	1.264	1.274	22,5 %	781	6,7 %
Setúbal	916	1.012	888	964	945	16,7 %	704	0,8 %
Sines	1.162	1.157	1.159	1.124	1.087	19,2 %	847	-1,7 %
Faro	24	9	10	16	7	0,1 %	7	-26,5 %
Portimão	5	6	36	31	32	0,6 %	9	59,1 %
Total	5.481	5.560	5.609	5.845	5.670	100,0 %	4.163	0,9 %

O porto com maior número de escalas é o de Leixões, com uma quota de mercado de 24,6% e totalizando 1 392 escalas nos primeiros sete meses de 2024, o que representou uma quebra de movimento de -1% relativamente ao mesmo período de 2023, a que se seguem Lisboa e Sines, respetivamente, com 1 274 (+0,8%) e 1 087 (-3,3%) escalas, e com quotas de mercado, respetivamente, de 22,5% 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 decréscimo menos expressivo que o número de escalas, concretamente -1%, atingindo 120,3 milhões, e em que o porto de maior dimensão, ou seja, Sines, observou uma redução de -3,2% (ver Quadro 14).

Assinale-se igualmente os incrementos da AB nos portos de Setúbal (+8,2%) e da Figueira da Foz (+2,6%), bem como, muito ligeiramente, em Lisboa (+0,2%).

Globalmente para o sistema portuário, e como já referido, a AB reduziu-se mais ligeiramente que o número de navios (-1%, face a -3%), contribuindo para o incremento da dimensão média do navio para 21,2 mil (+2,1%).

Atenta a sua característica de porto de águas profundas, Sines é o porto que detém maior quota de arqueação bruta acumulada (44,4%), totalizando 53,4 milhões, sendo igualmente a infraestrutura portuária que regista a maior dimensão média de navio, ou seja, 49,1 mil, mais do dobro que a segunda infraestrutura portuária em termos de dimensão de navios (porto de Lisboa, com uma dimensão média de navio, em termos de AB, de 21,7 mil).

Quadro 14 – Escalas de navios, arqueação bruta e dimensão média (Acumulado/2024)

Porto \ Navios	Jan - Jul / 2024			Quota (%)		Variação		
	Navios	AB (10 ³)	Dimensão Média AB (10 ³)	Navios	AB	Navios	AB	Dimensão Média
Viana do Castelo	113	576	5,1	2,0%	0,5%	-18,1%	-0,1%	22,0%
Leixões	1 392	19 595	14,1	24,6%	16,3%	-1,0%	-0,7%	0,3%
Aveiro	554	3 702	6,7	9,8%	3,1%	-12,5%	-5,6%	7,9%
Figueira da Foz	266	959	3,6	4,7%	0,8%	-1,1%	2,6%	3,7%
Lisboa	1 274	27 586	21,7	22,5%	22,9%	0,8%	0,2%	-0,6%
Setúbal	945	13 991	14,8	16,7%	11,6%	-2,0%	8,2%	10,3%
Sines	1 087	53 379	49,1	19,2%	44,4%	-3,3%	-3,2%	0,1%
Portimão	32	485	15,2	0,6%	0,4%	3,2%	-26,1%	-28,4%
Faro	7	17	2,4	0,1%	0,0%	-56,3%	-56,5%	-0,6%
Total Geral	5 670	120 290	21,2	100,0%	100,0%	-3,0%	-1,0%	2,1%

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, em particular, 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 positiva do sistema portuário de Espanha, entre os meses de janeiro e julho de 2024, de +3,1%, mas que se pode comparar com um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, onde, conforme anteriormente referido, se constatou um crescimento de movimentação no mesmo período de +4,7%, comparativamente com o período equivalente de 2023 (ver Quadro 15).

Quadro 15 – Carga movimentada nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Jul / 2024							
	Carga Geral		Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Totais	
	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)	mil ton	Var. (%)
Portugal	26 589	10,2%	8 122	-5,0%	17 551	1,8%	52 262	4,7%
Espanha	165 582	7,1%	49 074	-10,1%	106 787	4,0%	321 443	3,1%

Por sua vez, os portos espanhóis movimentaram nesse período 321,4 milhões de toneladas, ou seja 6,2 vezes mais que o sistema portuário nacional (52,3 milhões de toneladas), o que poderá ser comparado com um rácio de 4,7 relativo à população e de 5,5 no que reporta ao Produto Interno Bruto.

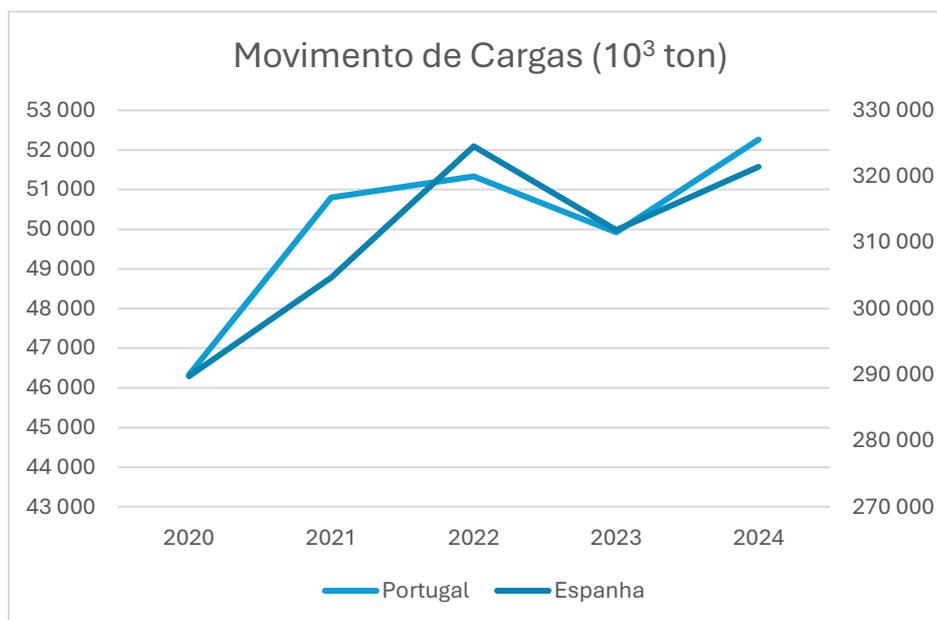
Por grandes categorias de carga, verifica-se o seguinte:

- Na categoria da Carga Geral, o sistema portuário nacional observou um crescimento de +10,2%, ou seja, melhor que o acréscimo constatado no mesmo período no conjunto dos portos espanhóis e que foi de +7,1%;

- Nos Granéis Sólidos o desempenho de Portugal continuou a ser melhor que o de Espanha, na medida em que no sistema portuário nacional, apesar de ter verificado uma evolução negativa de -5%, foi menos penalizado que o sistema portuário espanhol, em que esta categoria de mercadorias observou uma redução -10,1%; e
- No que concerne aos Granéis Líquidos, a situação inverte-se, na medida em que o conjunto dos portos espanhóis cresceu mais que o sistema portuário nacional, ou seja, respetivamente +4% e +1,8%.

Por sua vez, se monitorizarmos a evolução dos dois sistemas portuários – Português e Espanhol – nos períodos de janeiro a julho dos últimos cinco anos, poderá observar-se que o sistema portuário nacional cresceu +12,8% enquanto o sistema portuário espanhol cresceu +10,9% relativamente ao início do quinquénio (ver Gráfico 9).

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



3.2. Tráfego de Contentores

Concentrando-nos apenas no movimento de contentores, observa-se também um desempenho mais favorável do sistema portuário nacional, que registou um incremento de +12,2% no período de janeiro a julho de 2024, relativamente ao mesmo período do ano transato, e totalizando 1,9

milhões de TEU, comparando-se com o crescimento de +11,7% dos portos espanhóis que movimentaram 10,6 milhões de TEU no mesmo período (ver Quadro 16).

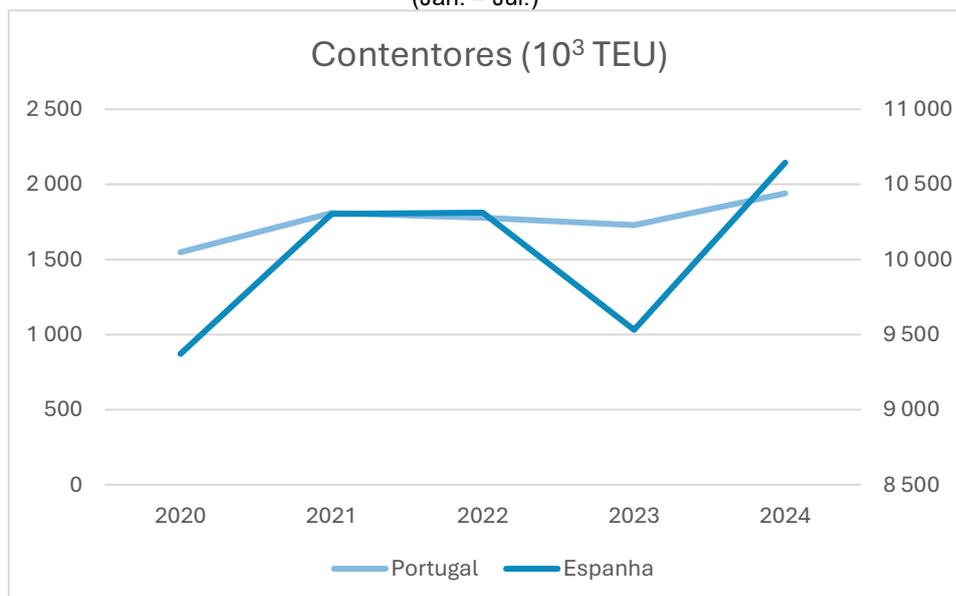
Quadro 16 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha (Acumulado/2024)

Sistema Portuário	Jan - Jun / 2024 mil TEU	Varição (%)
Portugal	1 940	12,2%
<i>Hinterland</i>	996	4,9%
<i>Transshipment</i>	944	21,0%
Espanha	10 644	11,7%
<i>Hinterland</i>	4 883	4,4%
<i>Transshipment</i>	5 762	18,7%

Por tipos de tráfego, os sistemas portuários de Portugal e de Espanha registam crescimentos no *transshipment* e no *hinterland*, sendo que os portos portugueses apresentam, em ambos, uma evolução mais favorável, verificando-se no *Transshipment* (PT: +21%; ES: +18,7%), e no *Hinterland* (PT: +4,9%; ES: +4,4%).

Se observarmos a evolução do tráfego de contentores nos dois sistemas portuários nos períodos de janeiro a julho, desde 2020, os portos nacionais ganharam +25,3% do tráfego observado no início desse quinquénio, enquanto em Espanha se registou apenas um crescimento de +13,6% (ver Gráfico 10).

Gráfico 10 – Contentores movimentados nos portos de Portugal e de Espanha nos últimos 5 anos (Jan. – Jul.)



ANEXO

Desempenho dos Mercados Portuários

Carga Geral	Jul.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Carga Contentorizada	3 126	72	2,4%	22 176	100,0% 42,4%	2 823	14,6%
Viana do Castelo				0	0,0%	0	
Leixões	638	-43	-6,3%	4 116	18,6%	-48	-1,1%
Aveiro	9	-9	-50,6%	97	0,4%	22	29,4%
Figueira da Foz	13	2	16,9%	72	0,3%	-17	-19,0%
Lisboa	412	-17	-3,9%	2 805	12,6%	315	12,7%
Setúbal	130	4	2,9%	907	4,1%	-68	-6,9%
Sines	1 925	136	7,6%	14 180	63,9%	2 617	22,6%
Faro		0			0,0%	0	
Carga Fraccionada	416	-38	-8,5%	3 467	100,0% 6,6%	-195	-5,3%
Viana do Castelo	16	2	15,8%	97	2,8%	-7	-6,6%
Leixões	148	8	5,8%	908	26,2%	94	11,5%
Aveiro	81	-22	-21,5%	1 009	29,1%	-188	-15,7%
Figueira da Foz	69	-12	-14,3%	615	17,7%	16	2,7%
Lisboa	20	-12	-37,2%	119	3,4%	-10	-7,8%
Setúbal	81	-5	-5,6%	705	20,3%	-101	-12,5%
Sines	2	1	268,3%	14	0,4%	4	41,0%
Faro		0			0,0%	-3	-100,0%
Ro-Ro	143	-31	-17,6%	946	100,0% 1,8%	-178	-15,8%
Viana do Castelo	0	0		0	0,0%	0	368,1%
Leixões	106	-20	-15,6%	629	66,5%	-177	-22,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	3	3		16	1,7%	16	
Setúbal	34	-12	-25,7%	286	30,2%	-6	-1,9%
Sines	0	-2	-87,4%	15	1,6%	-11	-43,6%
Faro		0			0,0%	0	
Totais	3 685	3	0,1%	26 589	50,9%	2 450	10,2%

Granéis Sólidos	Jul.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Minérios	76	-29	-27,5%	767	100,0%	30	4,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	44	-17	-28,5%	372	48,5%	-6	-1,6%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal	32	-11	-26,1%	251	32,7%	-108	-30,2%
Sines		0		144	18,8%	144	
Faro		0			0,0%	0	
Carvão	0	-48	-100,0%	180	100,0%	75	71,3%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	0	
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		-48	-100,0%	180	100,0%	75	71,3%
Sines		0			0,0%	0	
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Agrícolas	551	198	56,2%	3 117	100,0%	31	1,0%
Viana do Castelo	3	0	1,1%	15	0,5%	-9	-37,0%
Leixões	52	13	33,3%	423	13,6%	69	19,4%
Aveiro	148	45	43,3%	590	18,9%	23	4,0%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	320	112	54,0%	2 015	64,7%	-57	-2,8%
Setúbal	29	29		73	2,3%	8	11,7%
Sines		0			0,0%	-2	-100,0%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Sólidos	527	-43	-7,5%	4 059	100,0%	-560	-12,1%
Viana do Castelo	4	-5	-55,7%	53	1,3%	-2	-4,4%
Leixões	80	-6	-7,3%	632	15,6%	-135	-17,6%
Aveiro	58	-2	-3,9%	681	16,8%	-15	-2,1%
Figueira da Foz	98	14	16,2%	582	14,3%	32	5,9%
Lisboa	105	-7	-6,4%	669	16,5%	-507	-43,1%
Setúbal	166	-1	-0,5%	1 272	31,3%	132	11,5%
Sines	13	-31	-70,7%	148	3,6%	-33	-18,0%
Faro	2	-3	-65,7%	22	0,5%	-33	-59,5%
Totais	1 154	79	7,4%	8 122	15,5%	-425	-5,0%

Granéis Líquidos	Jul.2024	Variação		Acumul. 2024		Variação	
	mil ton	mil ton	%	mil ton	Quota (%)	mil ton	%
Petróleo Bruto	993	61	6,5%	6 225	100,0% 11,9%	98	1,6%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões		0			0,0%	-18	-100,0%
Aveiro		0			0,0%	0	
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa		0			0,0%	0	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	993	61	6,5%	6 225	100,0%	116	1,9%
Faro		0			0,0%	0	
Produtos Petrolíferos	1 146	48	4,3%	8 079	100,0% 15,5%	720	9,8%
Viana do Castelo		-4	-100,0%	13	0,2%	-1	-10,2%
Leixões	207	16	8,2%	1 239	15,3%	-115	-8,5%
Aveiro	40	10	32,3%	353	4,4%	14	4,1%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	55	-4	-7,4%	605	7,5%	25	4,4%
Setúbal	6	-3	-35,5%	43	0,5%	0	-0,7%
Sines	838	34	4,2%	5 826	72,1%	798	15,9%
Faro		0			0,0%	0	
Gás Liquefeito	387	13	3,4%	2 395	100,0% 4,6%	-224	-8,6%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	9	-1	-13,9%	74	3,1%	-3	-3,9%
Aveiro	17	5	44,6%	106	4,4%	29	37,5%
Figueira da Foz		0			0,0%	0	
Lisboa	2	2		12	0,5%	12	
Setúbal		0			0,0%	0	
Sines	360	7	2,1%	2 203	92,0%	-262	-10,6%
Faro		0			0,0%	0	
Outros Granéis Líquidos	168	48	40,4%	852	100,0% 1,6%	-284	-25,0%
Viana do Castelo		0			0,0%	0	
Leixões	3	2	130,2%		0,0%	-9	-100,0%
Aveiro	91	30	48,7%	11	1,3%	-403	-97,4%
Figueira da Foz		0		441	51,8%	441	
Lisboa	48	7	17,6%	8	0,9%	-438	-98,3%
Setúbal	14	8	161,5%	230	27,0%	132	135,6%
Sines	12	1	10,5%	106	12,4%	-63	-37,3%
Faro		0		57	6,7%	57	
Totais	2 694	170	6,7%	17 551	33,6%	310	1,8%

