



**ACOMPANHAMENTO  
DO  
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO  
DE  
NOVEMBRO DE 2017**



## ÍNDICE

<b>1. FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-NOVEMBRO DE 2017</b> .....	<b>3</b>
<b>2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1. Movimento geral</b> .....	<b>9</b>
De Carga .....	9
De Navios.....	14
De Contentores .....	14
<b>2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2007</b> .....	<b>16</b>
Evolução do Movimento de Contentores por porto .....	18
<b>3. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA</b> .....	<b>20</b>
<b>3.1. Carga Geral</b> .....	<b>21</b>
3.1.1. Contentorizada .....	22
3.1.2. Fracionada .....	24
3.1.3. Ro-Ro .....	25
<b>3.2. Granéis Sólidos</b> .....	<b>26</b>
3.2.1. Carvão.....	26
3.2.2. Minérios .....	28
3.2.3. Produtos Agrícolas.....	29
3.2.4. Outros Granéis Sólidos .....	30
<b>3.3. Granéis Líquidos</b> .....	<b>32</b>
3.3.1. Petróleo Bruto .....	32
3.3.2. Produtos Petrolíferos .....	33
3.3.3. Outros Granéis Líquidos .....	35
<b>4. ANEXOS</b> .....	<b>37</b>
<b>A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)</b> .....	<b>38</b>
<b>A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga</b> .....	<b>39</b>
<b>A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto</b> .....	<b>40</b>
<b>A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)</b> .....	<b>41</b>
<b>A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017)</b> .....	<b>42</b>

- Notas:**
1. Todos os dados estatísticos foram fornecidos pelas Administrações Portuárias, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT;
  2. Alguns dados, principalmente relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, sendo objeto de eventual correção num dos meses seguintes.
  3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem integralmente a Diretiva Comunitária 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), tal como alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de fevereiro de 2012, por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias excluídas na Diretiva;
  4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reship* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
  5. Neste relatório são considerados como mercados portuários de produtos e geográficos os correspondentes às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o 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).



**FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO  
MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-NOVEMBRO DE 2017**



- Os onze primeiros meses de 2017 revelam que os portos comerciais do Continente mantêm globalmente a trajetória de crescimento homólogo a que vimos assistindo desde 2010. Com efeito, no período de janeiro a novembro do corrente ano foram movimentadas 88,8 milhões de toneladas de carga das várias tipologias, o que excede em +3,9% o valor observado em 2016 e constitui, por conseguinte, o volume mais elevado de sempre. Esta marca atingida globalmente pelo sistema portuário reflete a situação registada nos portos de Leixões e de Aveiro, que excedem em +3,8% e +11,6% os respetivos máximos anteriores, observados em 2015 em ambos os casos.

Não obstante o facto de Leixões e Aveiro terem movimentado o volume de carga mais elevado de sempre, o porto que mais contribuiu para o desempenho global do sistema portuário foi Lisboa, que comparativamente ao período janeiro-novembro de 2016 registou um acréscimo superior a 2,1 milhões de toneladas, correspondente a +23,5%, confirmando, assim, o percurso de recuperação do tráfego perdido por efeito de várias perturbações laborais. Sublinha-se que o volume de 11,2 milhões de toneladas atingido no período em análise, não traduz apenas a recuperação deste tráfego perdido, mas constitui o valor mais elevado dos períodos homólogos dos últimos seis anos, tendo o máximo absoluto (de cerca de 12,2 milhões de toneladas) sido observado em 2007.

O desempenho global do sistema portuário do Continente é sempre fortemente condicionado pelo comportamento de Sines, cuja quota do volume de mercadorias movimentadas é de 52,2%. No entanto, no período janeiro-novembro de 2017 o porto de Sines influenciou negativamente o desempenho global do sistema portuário ao registar um recuo de -0,9% face ao volume homólogo movimentado em 2016, que corresponde a -406,4 mil toneladas.

No entanto, este comportamento não reflete qualquer quebra na dinâmica de crescimento que Sines tem vindo a demonstrar de forma sustentável nos últimos anos, mas reflete tão somente a incapacidade de anular o efeito travão associado ao transbordo circunstancial de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto que teve que efetuar (extraordinariamente) em 2016 para possibilitar o abastecimento da refinaria de Matosinhos, impossibilitada de descarregar esta matéria prima no terminal oceânico de Leixões, que esteve inoperacional durante cerca de seis meses para manutenção da sua monoboia em estaleiro. Com efeito, o aumento do volume de tonelagem movimentada em Carga Contentorizada, Carvão e Produtos Petrolíferos que no conjunto representou +3,2 milhões de toneladas (+8,7%), não compensou a redução de -3,4 milhões de toneladas (-27,3%) registada no Petróleo Bruto devido à operação referida, e ainda reforçada com uma perda de -220 mil toneladas de Outros Granéis Sólidos.

Importa, naturalmente, referir o significativo contributo para o desempenho homólogo global que os portos de Leixões e de Aveiro prestaram, com taxas de crescimento de +7,7% e de +18,3% com quotas de 20,2% e 5,4%, respetivamente, a que corresponde um acréscimo conjunto superior a 2 milhões de toneladas. Ainda com significativo impacto, mas com efeito negativo no período em análise, refere-se o porto de Setúbal que recua -6,1% no volume de carga movimentada e detém uma quota de 6,8% do total. Com menor impacto no desempenho global estão os portos de Viana do Castelo e Figueira da Foz com variações positivas de +7,3% e +2%, e quotas de 0,4% e 2,2%, respetivamente, e Faro, que regista uma quebra de -50,6% e representa 0,1% da tonelagem de carga movimentada (sublinha-se que a atividade portuária de Faro apresenta grande irregularidade por reflexo da instabilidade da CIMPOR, particularmente no Centro de Produção de Loulé, sendo que em novembro regista movimento de carga pelo terceiro mês consecutivo, ainda que o nível se situe a cerca de 25% da média mensal apurada no final do primeiro semestre de 2016).



- O sistema portuário do Continente movimentou cerca de 2,76 milhões de TEU nos primeiros onze meses de 2017 e estabelecendo nova melhor marca registada nos períodos homólogos, excedendo em +11% a anterior observada em 2016. Este facto surge por reflexo do desempenho do porto de Sines que regista idêntica marca ao exceder em +14,3% o volume homólogo de 2016.

No entanto, à semelhança dos últimos meses, a variação mais expressiva do volume de TEU movimentado no período janeiro-novembro de 2017 face a 2016 verifica-se no porto de Lisboa e tem subjacente uma taxa de +29,6%, confirmando o percurso de recuperação do tráfego 'desviado' em especial para Leixões e Setúbal por efeito das perturbações laborais. O reflexo do percurso de Lisboa faz-se sentir no recuo destes dois portos para valores alinhados com as trajetórias naturais, que se traduz em quebras respetivas de -3,5% e de -2,3%, face a 2016, sendo, no entanto, superiores em +1,9% e +28,8% aos respetivos volumes movimentados em 2015.

O tráfego de Contentores é fortemente influenciado pelas operações de *transshipment* realizadas no porto de Sines. No período em análise, este segmento de tráfego representou cerca de 44,8% do volume total de TEU movimentados no sistema portuário e cerca de 79,5% do movimento do próprio porto de Sines.

Da comparação do tráfego de Contentores medido em TEU e em Número constata-se uma evolução positiva quer do volume de Contentores de 20 pés, que cresce +0,3%, quer no de 40 pés, cujo crescimento é de cerca de +14,9%, refletindo um ratio de 1,62 TEU por Contentor.

- Subjacente aos tráfegos de mercadorias e de Contentores referidos, mas tendo também por referência os navios de passageiros de cruzeiro e de outras tipologias que procuram os portos comerciais sem ser para operar carga, o movimento de navios observado no período janeiro-novembro de 2017 traduziu-se pela realização de 10 085 escalas, superior em +1,9% ao número verificado no período homólogo de 2016, a que correspondeu um volume total de arqueação bruta (GT) de cerca de 191,8 milhões, representando um crescimento homólogo de +4,3% face a 2016, o que constitui o volume de GT mais elevado observado nos períodos janeiro-novembro.

Para a avaliação do desempenho dos portos, tomados individualmente, no que concerne ao movimento de Navios, importa considerar quer o número de escalas, quer o volume global da arqueação bruta dos navios que as realizaram. Considerando um indicador resultante da conjugação destas duas dimensões de análise, ponderadas pelas respetivas quotas face aos valores globais, os portos que observam um comportamento positivo e mais expressivo são Setúbal, com acréscimo de +2,3% e de +28,3% respetivamente no número de escalas (com uma quota de 14,3%) e volume de GT (com uma quota de 11,7%), e Lisboa, com variações respetivas de +13,3% (com uma quota de 23,5%) e de +10,8% (com uma quota de 24%).

A influência que se segue é atribuída ao porto de Sines e tem efeito negativo, pois com uma quota de 20,3% em termos de número de escalas e de 43,6% no volume de GT este porto regista respetivamente quebras de -7,8% e de -3,8%.

Dos restantes, destacam-se os portos de Leixões que apresenta um recuo de -0,4% no número de escalas (detendo a maior quota, 24,6%) e um aumento de +2,3% no volume de GT, e de Aveiro, que regista um aumento no número de escalas de +4,7% e no volume de GT de +12,7%, com quotas respetivas de 9,7% e 2,7%.

- Para o desempenho registado no sistema portuário contribuem naturalmente as diversas tipologias de cargas com impactos muito distintos, considerando em particular a conjugação da amplitude de variação homóloga face a 2016 e da representatividade que detêm em termos da tonelagem global movimentada. Nesta perspetiva, a influência mais significativa é cometida aos Produtos Petrolíferos, que registam um crescimento de +14,3% elevando a sua quota para 18,6%, e à Carga Contentorizada, cujo volume aumenta 5,7% e



representa 35,4% do total. Num segundo patamar de impacto positivo, encontram-se os Outros Granéis Sólidos, que observam um aumento de +15,6% (com uma quota de 8,1%) e o Carvão, que movimenta +15,4% (representando 6,7% do volume total).

No campo das influências negativas o Petróleo Bruto quase monopoliza os impactos registados, pois, pelas razões já referidas, regista uma quebra de -15,4% com uma quota de 15,2%. Sublinha-se, no entanto, o facto de esta carga registar no período janeiro-novembro de 2017 o seu segundo valor mais elevado, logo após o volume excecional observado em 2016.

O impacto no comportamento global do sistema portuário determinado pelas restantes tipologias de cargas é menos significativo, sendo de sublinhar que é positivo na sua generalidade. Destaca-se os Produtos Agrícolas, com um acréscimo de +11,6% (representando 5,3% do total) e a carga Ro-Ro, que mantêm uma dinâmica de forte crescimento, com +20,9% (com uma quota que sobe para 1,5%). Os Minérios e Outros Granéis Líquidos registam variações de +8% e de +1%, respetivamente, mas cuja dimensão determina impactos pouco significativos.

O desempenho do mercado portuário do Continente no período em análise resulta da conjugação de um recuo do volume da carga embarcada de -0,1% e do acréscimo de +6,9% no volume de carga desembarcada, ambos, naturalmente, face ao movimento realizado no período homólogo de 2016.

- O segmento da carga embarcada, no qual as exportações representam tradicionalmente mais de 80%, registou no período de janeiro-novembro de 2017 um volume de cerca de 36 milhões de toneladas, que traduz uma quebra ligeira de -0,1%, determinada fundamentalmente pela ‘ausência’ do movimento extraordinário de Petróleo Bruto num volume significativo de 1,7 milhões de toneladas, o que determinou uma quebra de -90,6%, ou seja, uma redução de -1,5 milhões de toneladas. Esta variação negativa vem, no fundo, repor a trajetória do volume de desembarque de Petróleo Bruto na sua normalidade.

Em termos de variações negativas há ainda a sublinhar o mercado da Carga Fracionada que continua a observar uma tendência recessiva e regista no período janeiro-novembro de 2017 uma quebra homóloga de -16,9% e perde 2,4 pontos percentuais na sua dimensão, representando agora 9,6%.

Estas duas variações negativas, ligeiramente agravadas pela quebra de -10% nos Minérios e de -0,9% no Carvão, anulam as variações positivas observadas nas outras tipologias de carga, com natural destaque para o comportamento da Carga Contentorizada que cresce 5,6% numa quota de 48,6% e dos Outros Granéis Sólidos que regista um acréscimo de +28,7% e representa 10,8% do total desembarcado. Importa ainda referir os Produtos Petrolíferos, que crescem 2,5% e representam 24,7%, carga Ro-Ro, que regista um crescimento de +25,2% e aumenta a sua quota para 1,6%, e os Outros Granéis Líquidos, que aumentam +12,9% no volume desembarcado e para 2,3% na sua quota.

O porto que maior acréscimo registou no volume de carga embarcada foi Lisboa, atingindo uma variação de +38,1%, representando 13,3% do total. Num patamar de impacto com menos significado surge o porto de Leixões, que cresce 5,6% e detém uma quota de 19,1%.

Com impacto muito significativo, mas de sinal negativo, destaca-se o porto de Sines, que retoma a sua trajetória natural no volume de carga embarcada e recua -7,7% e fixa a sua quota em 48,8%. Os outros portos que perdem carga embarcada são Setúbal, que regista uma quebra de -8,4% e perde um ponto percentual na sua dimensão, que cai para 9,8%, e Faro, cujo volume de exportações observa uma quebra de -50,6%.



Nos restantes portos registam-se variações positivas, destacando-se Aveiro (+5,7% com uma quota de 4,5%), Figueira da Foz (+3,6% com uma quota de 3,4%) e Viana do Castelo (+6,9% com uma quota de 0,9%).

- No segmento da carga desembarcada, na qual as importações representam cerca de 90%, o sistema portuário do Continente registou no período de janeiro-novembro de 2017 um movimento global de cerca de 52,8 milhões de toneladas, valor que traduz um acréscimo homólogo de +6,9% e passa a constituir o valor mais elevado de sempre.

Este desempenho resultou do comportamento dos mercados de Produtos Petrolíferos, do Carvão e da Carga Contentorizada, que registaram respetivamente acréscimos de +31,8% (detendo uma quota de 14,5%), de +16% (com uma quota de 10,9%) e de +5,9% (com uma quota de 26,4%), contrariado pelo comportamento do mercado de Petróleo Bruto, que apresentou uma quebra de -6,4%, representando 25,2% do volume total desembarcado.

A maioria dos restantes mercados apresenta um comportamento positivo, sem tanto impacto em termos globais mais devido à sua menor dimensão, do que à expressão da sua variação percentual face ao período homólogo de 2016. Destaca-se o mercado dos Produtos Agrícolas que observa um crescimento de 11% e detém uma quota de 8,7%, seguindo-se o da Carga Fracionada, que cresce +10,7% e representa 3,3% do total, dos Minérios, que cresce +24,6% numa quota que sobe para 1,2%, da carga Ro-Ro, que mantém uma tendência de forte crescimento traduzida neste período por um acréscimo de 17,8%, tendo embora uma quota de 1,4%, e os Outros Granéis Sólidos, que registam um aumento de +3,3% e representa 6,3% do volume total desembarcado. Com comportamento negativo acresce referir o mercado dos Outros Granéis Líquidos que recua -6,4% face ao movimento do período homólogo de 2016, representando 2,1% do total.

Relativamente ao contributo dos portos para o desempenho global, destacam-se Sines, com um crescimento de +3,8% sustentado por uma quota de 54,6%, Leixões, com um acréscimo de +9,1% e uma quota de 21%, Lisboa, que regista um aumento de +14,4% e passa a representar 12,2% do volume total, e Aveiro, que apresenta a variação percentual mais elevada, de +25,8% e eleva a sua quota para 6,1% (mais um ponto percentual do que a homóloga de 2016). Assinala-se também o crescimento de +9% verificado no porto de Viana do Castelo, sublinhando que as operações de desembarque de carga são meramente residuais (0,1% do total).

O comportamento positivo destes portos é contrariado pelo comportamento negativo de Setúbal e da Figueira da Foz, com variações respetivas de -2,5% (com uma quota de 4,7%) e de -0,6% (com uma quota de 1,3%).

- Os portos que apresentam um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, e detêm por isso, um perfil de porto de 'exportação', independentemente da sua expressão, continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que, no período janeiro-novembro de 2017, apresentam rácios de carga embarcada sobre carga total de 81,8%, 63,9%, 58,6% e 100%.

Sublinha-se, no entanto, o facto de o volume da carga embarcada nestes portos apresentar dimensões relativamente pouco significativas, representando no seu conjunto apenas 14,3% do total, dos quais 9,8% cabem a Setúbal.





## 2.1. Movimento geral

### De Carga

Os onze primeiros meses de 2017 revelam que os portos comerciais do Continente mantêm globalmente a trajetória de crescimento homólogo a que vimos assistindo desde 2010, ano em que se recuperou de uma quebra de -6,3% observada em 2009 relativamente a 2008. Com efeito, desde essa altura o movimento registado nos períodos de janeiro a novembro veio sistematicamente a ultrapassar o máximo do período homólogo do ano anterior, tendo em 2017 sido movimentadas 88,8 milhões de toneladas de carga das várias tipologias, a que corresponde um aumento de +3,9% em relação ao valor observado em 2016, o que constitui, por conseguinte, o volume mais elevado de sempre. Esta marca atingida globalmente pelo sistema portuário do Continente reflete a situação registada nos portos de Leixões e de Aveiro, que excedem em +3,8% e +11,6% os respetivos máximos anteriores, observados em 2015 em ambos os casos.

Não obstante o observado em Leixões e Aveiro, o porto que mais contribuiu para o desempenho global do sistema portuário foi Lisboa, que comparativamente ao período janeiro-novembro de 2016 movimentou um volume de carga superior em +2,1 milhões de toneladas, correspondente a um acréscimo de +23,5%, confirmando, assim, o percurso de recuperação do tráfego perdido por efeito de várias perturbações laborais. Sublinha-se que o volume de 11,2 milhões de toneladas atingido no período em análise, não traduz apenas a recuperação deste tráfego perdido, mas constitui o valor mais elevado dos períodos homólogos dos últimos seis anos, tendo o máximo absoluto (de cerca de 12,2 milhões de toneladas) sido observado em 2007 e a anterior variação homóloga positiva tem registo no ano 2013.

O desempenho global do sistema portuário do Continente é sempre fortemente condicionado pelo comportamento de Sines, por efeito da sua quota do volume de mercadorias movimentadas que se situa em 52,2%. No entanto, no período janeiro-novembro de 2017 o porto de Sines influenciou negativamente o desempenho global do sistema portuário ao registar um recuo de -0,9% face ao volume movimentado no período homólogo de 2016. Este recuo corresponde a -406,4 mil toneladas e é o primeiro observado nos últimos seis anos, quando em 2011 havia recuado -0,2% face a 2010.

No entanto, este comportamento de Sines não reflete qualquer quebra na dinâmica de crescimento que o porto tem vindo a demonstrar de forma sustentável nos últimos seis anos, mas tão somente reflete a incapacidade de anular o efeito travão associado ao transbordo circunstancial de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto que teve que efetuar em 2016 para possibilitar o abastecimento da refinaria de Matosinhos, impossibilitada de descarregar esta matéria prima no terminal oceânico de Leixões, que esteve inoperacional durante cerca de seis meses para manutenção da sua monoboia em estaleiro.

Com efeito, o aumento do volume de tonelage movimentada em Carga Contentorizada, Carvão e Produtos Petrolíferos que no conjunto representou +3,2 milhões de toneladas, ficou aquém da redução de -3,4 milhões de toneladas registada no Petróleo Bruto, devido à operação referida, e ainda reforçada com uma perda de -220 mil toneladas de Outros Granéis Sólidos.

Para uma mais objetiva avaliação do comportamento do porto de Sines em termos de movimentação de carga própria, importa referir que excluindo o volume de Petróleo Bruto transbordado em 2016 e que tinha Leixões como destino, Sines teria registado uma variação de +7,7% em 2016 (ao invés dos +16,1%) e uma variação de +6,9% em 2017 (ao invés de -0,9%).

Retomando o comportamento dos portos de Leixões e de Aveiro sublinha-se que o seu impacto no desempenho global se traduz por acréscimos de movimento face ao período homólogo de 2016 de +7,7% e de +18,3%, suportados por quotas de 20,2% e de 5,4%, respetivamente.

Ainda com variações positivas, mas com impacto pouco significativo no desempenho global, surgem os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz com variações homólogas de +7,3% e de +2%, respetivamente, que passam a deter quotas de 0,4% e 2,2%.



Com desempenho negativo temos o porto de Setúbal, que regista uma quebra de -6,1%, majorada pelo acréscimo registado em 2016 por efeito da transferência de algum tráfego de Lisboa, e ainda o porto de Faro, que recua -50,6% por efeito da instabilidade da atividade da CIMPOR no Centro de Produção de Loulé.

Os mercados de cargas que influenciaram mais significativamente o desempenho do sistema portuário do Continente no período janeiro-novembro de 2017 foram o dos Produtos Petrolíferos e da Carga Contentorizada que registaram variações de +14,3% e +5,7% com quotas de 18,6% e 35,4%, respetivamente, com esta última a registar forte alavancagem do tráfego de *transhipment* de contentores no porto de Sines, que representa 44,8% do total geral de TEU movimentados.

Situando-se na terceira posição em termos de tonelagem, o comportamento do mercado de Petróleo Bruto condiciona necessariamente o desempenho global, tendo no período em análise registado uma quebra de -15,4% face ao volume extraordinário de 2016, e fixando a sua quota em 15,2%, inferior em 3.8 pontos percentuais à homóloga de 2016, mas num nível próximo dos registados nos últimos anos.

Embora com menor impacto, importa referir o mercado dos Outros Granéis Sólidos, que observa um aumento de +15,6% e passa a representar 8,1% do total, do Carvão, que aumenta +15,4% e detém uma quota de 6,7%, e dos Produtos Agrícolas, cujo volume regista uma variação de +11,6% e representa 5,3% do total. Dos restantes mercados, apresentam um comportamento positivo o da carga Ro-Ro (+20,9% com uma quota de 1,5%), o dos Minérios (+8% com uma quota de 1,2%) e o dos Outros Granéis Líquidos (que cresce +1% e representa 2,2%), e um comportamento negativo o da Carga Fracionada (recua -9,3% e detém uma quota de 5,9%).

A estrutura do mercado portuário nas vertentes das classes de carga e dos portos que proporcionam a sua movimentação é apresentada nos quadros seguintes, de cuja leitura se constata que a Carga Geral assume a quota-parte mais significativa do volume total, representando 42,7%, seguida dos Granéis Líquidos, com 36% e cabendo aos Granéis Sólidos os restantes 21,3%.

O porto de Sines mantém naturalmente a posição dominante que lhe é conferida pelo movimento de cerca de 46,4 milhões de toneladas que representa 52,2% do volume total de carga, detendo posições maioritárias em todas as classes de carga, sendo absolutas na Carga Geral e nos Granéis Líquidos, com 51,5% e 65,3%, respetivamente, e assumindo 31,5% dos Granéis Sólidos.

Por ordem de volume de carga movimentada seguem-se os portos de Leixões, com 20,2%, Lisboa, com 12,6% e Setúbal, com 6,8%.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Total	
Carga Geral	254 669	7 709 091	1 194 008	1 084 609	4 804 975	3 334 565	19 553 758	0	37 936 577	42,7%
Granéis Sólidos	94 718	2 139 465	2 415 065	826 287	4 944 998	2 469 175	5 964 747	75 344	18 929 799	21,3%
Granéis Líquidos	36 001	8 109 637	1 194 735	9 983	1 484 082	246 986	20 875 961	0	31 957 385	36,0%
<b>TOTAL</b>	<b>385 388</b>	<b>17 958 193</b>	<b>4 803 809</b>	<b>1 920 879</b>	<b>11 234 056</b>	<b>6 050 726</b>	<b>46 394 466</b>	<b>75 344</b>	<b>88 823 761</b>	<b>100,0%</b>
	0,4%	20,2%	5,4%	2,2%	12,6%	6,8%	52,2%	0,1%		100,0%

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
Carga Geral	0,7%	20,3%	3,1%	2,9%	12,7%	8,8%	51,5%	0,0%
Granéis Sólidos	0,5%	11,3%	12,8%	4,4%	26,1%	13,0%	31,5%	0,4%
Granéis Líquidos	0,1%	25,4%	3,7%	0,0%	4,6%	0,8%	65,3%	0,0%
<b>Total</b>	<b>0,4%</b>	<b>20,2%</b>	<b>5,4%</b>	<b>2,2%</b>	<b>12,6%</b>	<b>6,8%</b>	<b>52,2%</b>	<b>0,1%</b>

No quadro seguinte apresenta-se um resumo do comportamento dos diversos mercados de carga, independentemente dos portos onde é movimentada, e constata-se claramente a sua elevada assimetria, quer considerando os valores registados no próprio mês de novembro, bem como nos respetivos valores



acumulados e ainda no volume apurado nos últimos doze meses comparativamente aos doze meses imediatamente anteriores, que no caso presente já não apresenta grandes diferenças relativamente ao período em análise.

Os mercados de cargas que apresentam variações mais díspares entre valores homólogos do próprio mês de novembro e do período acumulado janeiro-novembro são o da Carga Contentorizada (que regista respetivamente uma variação negativa de -19,5% e positiva de +5,7%, refletindo a significativa irregularidade do tráfego de mercadorias e a não existência de sazonalidade), dos Minérios (-32,7% e +8%) e dos Produtos Petrolíferos (-2,4% e 14,3%).

		Novembro/2017		Jan-Nov/2017		Últimos 12 meses	
		Valor do Mês	Δ % sobre Mês Homólogo 2016	Valor do Período	Δ % sobre Período Homólogo	Últimos 12 meses (Dez/2016 a Nov/2017)	Δ % 12 meses Anteriores (Dez/2015 a Nov/2016)
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	2 611 595	-19,5%	31 433 704	+5,7%	34 603 676	+8,0%
	Fraccionada	399 380	-7,1%	5 196 584	-9,3%	5 798 729	-9,4%
	Ro-Ro	144 186	+32,8%	1 306 289	+20,9%	1 403 165	+21,3%
	<b>TOTAL CG</b>	<b>3 155 161</b>	<b>-16,6%</b>	<b>37 936 577</b>	<b>+3,8%</b>	<b>41 805 570</b>	<b>+5,6%</b>
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	706 997	+48,7%	5 944 280	+15,4%	6 453 781	+16,7%
	Minérios	54 260	-32,7%	1 039 120	+8,0%	1 173 903	+12,7%
	Produtos Agrícolas	369 249	+4,0%	4 713 268	+11,6%	5 227 479	+12,7%
	OutrosGS	553 646	+6,7%	7 233 131	+15,6%	7 885 052	+14,1%
	<b>TOTAL GS</b>	<b>1 684 152</b>	<b>+17,8%</b>	<b>18 929 799</b>	<b>+14,1%</b>	<b>20 740 215</b>	<b>+14,5%</b>
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	1 140 099	-16,7%	13 480 410	-15,4%	14 533 650	-15,1%
	Produtos Petrolíferos	1 352 813	-2,4%	16 556 694	+14,3%	18 050 980	+14,3%
	OutrosGL	176 425	+21,2%	1 920 282	+1,0%	2 107 275	+0,2%
	<b>TOTAL GL</b>	<b>2 669 337</b>	<b>-8,0%</b>	<b>31 957 385</b>	<b>-1,1%</b>	<b>34 691 906</b>	<b>-0,9%</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>7 508 649</b>	<b>-7,5%</b>	<b>88 823 761</b>	<b>+3,9%</b>	<b>97 237 691</b>	<b>+4,9%</b>

No quadro da página seguinte apresenta-se a estrutura do mercado portuário formado pela confluência dos mercados de produtos (as cargas) e dos mercados geográficos (os portos). Chama-se a atenção para o facto de neste quadro não se incluir o porto de Portimão, que, por regra, não efetua operações de movimentação de carga, tendo pontualmente, no período de janeiro a novembro de 2017, movimentado 899 toneladas na Carga Fracionada, o que origina uma diferença entre o valor total apresentado no quadro e o volume total da carga movimentada no sistema portuário do Continente.

Os valores do volume de carga movimentada em cada um dos mercados apresentados neste quadro, são acompanhados pelos respetivos indicadores de variação percentual face ao período homólogo de 2016, bem como a representação da quota em cada porto relativamente ao total, em representação gráfica no quadro principal, e valorizada, com sinalização das quotas máximas apuradas, no segundo quadro.

Da leitura dos quadros, valores e representação gráfica das variações, constata-se mais claramente que o volume de 88,8 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-novembro de 2017, se distribui pelos diversos mercados com elevada assimetria, sendo evidente o peso que assume o porto de Sines, nomeadamente na Carga Contentorizada (61,9%), Carvão (97,1%), Petróleo Bruto (66,8%) e Produtos Petrolíferos (70,2%), assumindo quotas maioritárias absolutas nas classes de Carga Geral (51,5%) e de Granéis Líquidos (65,3%), e de maioria simples na classe dos Granéis Sólidos (31,5%) .



Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Total Geral	
	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016
<b>Carga Geral</b>	254 669	+9,3%	7 709 091	-1,0%	1 194 008	-7,6%	1 084 609	+3,0%	4 804 975	+25,0%	3 334 565	-7,9%	19 553 758	+5,2%	0	-100,0%	37 935 678	+3,8%
Contentorizada	696	+116,2%	5 693 871	-3,0%	472	-21,1%	170 532	-11,1%	4 625 146	+27,7%	1 492 457	-5,3%	19 450 530	+5,3%	0	-	31 433 704	+5,7%
Fraccionada	253 974	+9,1%	1 039 743	-4,5%	1 193 536	-7,6%	914 078	+6,2%	170 391	-21,3%	1 525 588	-15,6%	98 374	-4,3%	0	-100,0%	5 195 684	-9,3%
Ro-Ro	0	-	975 477	+17,5%	0	-100,0%	0	-	9 438	+94,5%	316 521	+32,9%	4 854	-34,3%	0	-	1 306 289	+20,9%
<b>Granéis Sólidos</b>	94 718	+6,2%	2 139 465	-1,7%	2 415 065	+48,7%	826 287	+3,3%	4 944 998	+24,1%	2 469 175	-4,5%	5 964 747	+12,4%	75 344	+198,1%	18 929 799	+14,1%
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	174 635	-28,4%	5 769 645	+17,6%	0	-	5 944 280	+15,4%
Minérios	0	-	613 066	+30,5%	0	-	4 106	-	15 645	-27,6%	344 219	-19,6%	62 085	+44,5%	0	-	1 039 120	+8,0%
Produtos Agrícolas	0	-	565 416	-14,6%	1 024 380	+71,5%	7 441	-86,3%	3 062 733	+6,7%	53 298	+47,8%	0	-100,0%	0	-	4 713 268	+11,6%
OutrosGS	94 718	+6,2%	960 983	-7,9%	1 390 685	+35,4%	814 739	+9,2%	1 866 621	+70,7%	1 897 023	+1,0%	133 017	-62,3%	75 344	+198,1%	7 233 131	+15,6%
<b>Granéis Líquidos</b>	36 001	-2,3%	8 109 637	+21,0%	1 194 735	+4,6%	9 983	-66,0%	1 484 082	+16,7%	246 986	+5,2%	20 875 961	-8,9%	0	-	31 957 385	-1,1%
Petróleo Bruto	0	-	4 481 824	+26,1%	0	-	0	-	0	-	0	-	8 998 586	-27,3%	0	-	13 480 410	-15,4%
Produtos Petrolíferos	36 001	-2,3%	3 203 638	+15,2%	630 061	+22,1%	0	-	1 026 777	+19,7%	43 763	+9,5%	11 616 454	+13,2%	0	-	16 556 694	+14,3%
OutrosGL	0	-	424 175	+14,9%	564 674	-9,9%	9 983	-66,0%	457 305	+10,6%	203 223	+4,3%	260 921	-2,5%	0	-	1 920 282	+1,0%
<b>Total Geral</b>	385 388	+7,3%	17 958 193	+7,7%	4 803 809	+18,3%	1 920 879	+2,0%	11 234 056	+23,5%	6 050 726	-6,1%	46 394 466	-0,9%	75 344	-50,6%	88 822 862	+3,9%
Distribuição por Portos	0,4%	-	20,2%	-	5,4%	-	2,2%	-	12,6%	-	6,8%	-	52,2%	-	0,1%	-	100,0%	-

### Quotas do volume de carga movimentada por porto

Carga	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
<b>Carga Geral</b>	0,7%	20,3%	3,1%	2,9%	12,7%	8,8%	51,5%	
Contentorizada	0,0%	18,1%	0,0%	0,5%	14,7%	4,7%	61,9%	
Fraccionada	4,9%	20,0%	23,0%	17,6%	3,3%	29,4%	1,9%	
Ro-Ro		74,7%			0,7%	24,2%	0,4%	
<b>Granéis Sólidos</b>	0,5%	11,3%	12,8%	4,4%	26,1%	13,0%	31,5%	0,4%
Carvão						2,9%	97,1%	
Minérios		59,0%		0,4%	1,5%	33,1%	6,0%	
Produtos Agrícolas		12,0%	21,7%	0,2%	65,0%	1,1%		
OutrosGS	1,3%	13,3%	19,2%	11,3%	25,81%	26,23%	1,8%	1,0%
<b>Granéis Líquidos</b>	0,1%	25,4%	3,7%	0,0%	4,6%	0,8%	65,3%	
Petróleo Bruto		33,2%					66,8%	
Produtos Petrolíferos	0,2%	19,3%	3,8%		6,2%	0,3%	70,2%	
OutrosGL		22,1%	29,4%	0,5%	23,8%	10,6%	13,6%	
<b>Grand Total</b>	0,4%	20,2%	5,4%	2,2%	12,6%	6,8%	52,2%	0,1%

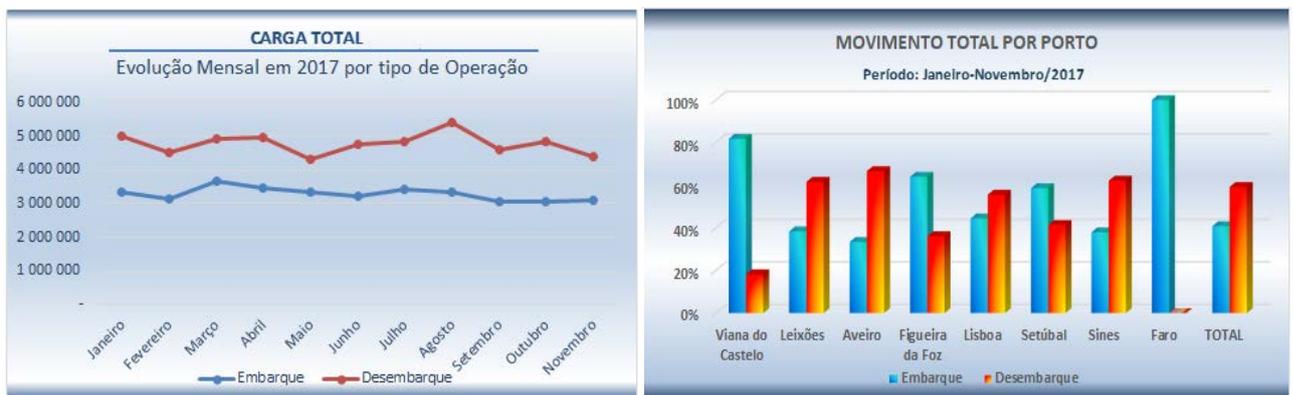


Sublinha-se, igualmente, a existência de mercados de outras cargas onde portos específicos detêm quotas maioritárias absolutas, tal como o da carga Ro-Ro e dos Minérios onde o movimento do porto de Leixões representa 74,7% e 59% do total, respetivamente, e o dos Produtos Agrícolas, onde Lisboa detém uma quota de 65%.

Nos restantes mercados não existe posição maioritária absoluta de qualquer porto, sendo de assinalar o da Carga Fracionada e dos Outros Granéis Sólidos onde o porto de Setúbal tem a quota mais significativa, de 29,4% e 26,2%, respetivamente, e o dos Outros Granéis Líquidos onde Aveiro detém 29,4% do volume total movimentado.

Na perspetiva do sentido do movimento das operações, embarque e desembarque, identificam-se igualmente comportamentos bastante distintos a nível das diversas tipologias de carga, que, por sua vez, determinam também comportamentos diversos a nível dos portos, conforme valores apresentados no Anexo 3.

No capítulo seguinte, esta área é objeto de análise mais pormenorizada a nível de cada mercado de carga, no entanto, deixamos aqui uma visualização gráfica da evolução do volume de carga embarcada e desembarcada e da comparação em cada porto entre o peso relativo da tonelagem movimentada nestas operações, sem ter em consideração a respetiva dimensão traduzida pelo volume que lhes está associado.



Constata-se que os portos que detêm um peso relativo mais elevado de carga embarcada são os de menor dimensão, traduzindo o seu papel de porto de exportação para cargas muito específicas, a saber, nomeadamente as pás eólicas produzidas pelo grupo alemão ENERCON e exportadas pelo porto de Viana do Castelo e o cimento produzido pela CIMPOR na sua unidade de Loulé e exportado pelo porto de Faro, que no entanto regista uma atividade muito irregular desde a retoma da fábrica, em dezembro último, após suspensão em junho de 2016, e decorrente da instabilidade que a empresa atravessa.

No período em análise constata-se que os portos que apresentam um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, e detêm, por isso, um perfil de porto de 'exportação', independentemente da sua expressão, continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que, no período janeiro-novembro de 2017, apresentam rácios de carga embarcada sobre carga total de 81,8%, 63,9%, 58,6% e 100%.

Sublinha-se, no entanto, o facto de o volume da carga embarcada nestes portos apresentar dimensões relativamente pouco significativas, representando no seu conjunto apenas 14,3% do total, dos quais 9,8% cabem a Setúbal.

O perfil dos portos de Leixões e de Sines é, necessariamente, muito condicionado pela localização das refinarias da GALP, uma vez que os portos integram as instalações para descarga do Petróleo Bruto



importado, o que induz forte desequilíbrio entre os fluxos de carga. No período em apreço o *ratio* do volume global de carga embarcada relativamente ao total representou 38,4% em Leixões e 37,9% em Sines.

Idêntica situação se verifica no porto de Lisboa no mercado dos Produtos Agrícolas, influenciado pela importação de cereais e oleaginosas, dos quais depende em larga medida a indústria agroalimentar (nomeadamente a de rações para animais), que é maioritariamente efetuada para os silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis alimentares da Trafaria, do Beato, de Palença e de Alhandra, o que globalmente determinou um volume de carga embarcada que corresponde a 42,8% do total geral.

### **De Navios**

O movimento de navios nas várias tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, observado nos portos comerciais do Continente caracteriza-se por 10 085 escalas de navios que representaram uma arqueação bruta (GT) de cerca de 191,8 milhões, valores estes que traduzem acréscimos respetivos de +1,9 e de +4,3%, face aos registados no período homólogo de 2016.

O volume de GT constitui o valor mais elevado de sempre registado nos períodos homólogos, por efeito de idêntica circunstância verificada nos portos de Aveiro e Setúbal, após acréscimos de +12,7% e +28,3%, respetivamente.

Porto	#Escalas	GT (10 <sup>3</sup> )	Δ%	
			#Escalas	GT
Viana do Castelo	213	899,1	+12,1%	+20,9%
Douro e Leixões	2479	31 064,6	-0,4%	+2,3%
Aveiro	976	5 180,2	+4,7%	+12,7%
Figueira da Foz	461	1 492,9	-2,1%	-8,6%
Lisboa	2367	45 987,6	+13,3%	+10,8%
Setúbal	1442	22 509,9	+2,3%	+28,3%
Sines	2050	83 360,3	-7,8%	-3,8%
Faro	17	72,3	-48,5%	-39,8%
Portimão	80	1 229,2	+45,5%	+57,3%
Total	10085	191 795,9	+1,9%	+4,3%

Sublinha-se o facto de esta variação global positiva, quer no número de escalas, quer no volume de GT, ter sido contrariada pelos portos de Figueira da Foz, Sines e Faro, tendo ainda Leixões visto reduzir o número de escalas.

Embora detenha uma dimensão meramente residual no movimento de navios, refere-se o porto de Portimão que regista variações percentuais significativas, decorrentes das escalas de navios de cruzeiro de passageiros.

Destaca-se a curiosidade de o número de escalas mais elevado constante do registo estatístico desde o ano 2000, se registar precisamente no ano 2000 (10 561 escalas, +4,7% do que o registado no período em análise). Por oposição sublinha-se que o volume de GT registou variações positivas sucessivas desde o ano 2001, após uma quebra de -6,1% face a 2000.

### **De Contentores**

Pela importância que assume no transporte multimodal de mercadorias, o tráfego de Contentores é objeto de uma apreciação mais detalhada, sublinhando desde já que, para além dos Contentores movimentados em operações Lo-Lo (Carga Contentorizada), que constitui o mercado que maior dinamismo e expressão tem assumido na atividade portuária, inclui também Contentores movimentados em operações Ro-Ro, nomeadamente as realizadas no Molhe Sul do porto de Leixões, cujo tráfego vem observando uma dinâmica de crescimento desde 2013 e representa hoje cerca de 1,1% da tonelagem total de carga movimentada.

O tráfego global de Contentores, que suporta a movimentação da Carga Contentorizada e de parte da carga Ro-Ro, e que inclui, naturalmente, o movimento de contentores ‘vazios’, atingiu no período janeiro-novembro de 2017 um volume de quase 1,7 milhões de Unidades e cerca de 2,8 milhões de TEU, refletindo acréscimos de +8,7% e +11%, respetivamente, constituindo ambos as melhores marcas de sempre registadas nos períodos homólogos.

O tráfego de Contentores é fortemente alavancado nas operações de *transshipment*, cujo volume global, no período janeiro-novembro de 2017, ultrapassou 1,3 milhões de TEU, valor que representa cerca de 47,2% do



total de TEU (44,8% dos quais respeitam ao porto de Sines, 1,6% a Leixões e 0,8% em Lisboa). Relativamente às operações de *transshipment* efetuadas em Sines sublinha-se o facto de o volume de TEU movimentado ter vindo a crescer nos últimos seis anos a uma taxa média anual de +16,6% e de representarem cerca de 79,5% do movimento do próprio porto.

Não obstante o desempenho global deste mercado no período em análise, os portos de Leixões, Figueira da Foz e Setúbal registaram quebras no volume de TEU face ao período homólogo de 2016, de respetivamente -3,5%, -4,3% e de -2,3%. A estas variações, nomeadamente as de Leixões de Setúbal, não é alheio o facto desses portos terem registado um acréscimo em 2016 por efeito da perda de tráfego de Lisboa, devido às perturbações laborais que atravessou. Comparando os volumes movimentados em 2017 em comparação com os homólogos de 2015, constatamos que Leixões regista +1,9%, Figueira da Foz +14,4% e Setúbal +28,8%. Sublinha-se o volume de TEU registado em Lisboa no janeiro-novembro de 2017 já excede o volume homólogo de 2015 em +0,2%.

Pelo já referido e pelo que pode constatar-se da leitura do quadro seguinte, a supremacia do porto de Sines no tráfego de Contentores é evidente, fixando neste período a sua quota em 56,3%, superior em +1,6 pontos percentuais à que detinha no período homólogo de 2016.

Por ordem decrescente do volume de TEU movimentado seguem-se os portos de Leixões cuja quota, não obstante ter diminuído -3,2 pontos percentuais, se situa em 21,2%; de Lisboa, cuja quota regista um aumento homólogo de 2,4 pontos percentuais, passando para 16,6%; de Setúbal, que recua -0,7 pontos percentuais para 5,1% do total; e Figueira da Foz, que recua 0,1 pontos percentuais com uma quota de 0,8% do total.

	Novembro/2017			Jan-Nov/2017			Últimos 12 meses		
	Nov/2017		Δ % sobre Mês Homólogo 2016	Jan-Nov/2017		Δ % sobre Período Homólogo 2016	Últimos 12 Meses:Dez/2016 a Nov/2017		Média mensal período Dez/2015 a Nov/2016
	Quantidade	%		Quantidade	%		Quantidade	%	
Douro e Leixões	58 769	25,0%	+7,4%	584 831	21,2%	-3,5%	637 428	21,1%	-2,7%
Figueira da Foz	1 996	0,8%	-36,5%	22 131	0,8%	-4,3%	23 692	0,8%	-5,8%
Lisboa	38 019	16,2%	-10,7%	456 257	16,6%	+29,6%	495 620	16,4%	+31,2%
Setúbal	12 255	5,2%	-3,1%	141 217	5,1%	-2,3%	153 191	5,1%	-1,9%
Sines	124 295	52,8%	-18,1%	1 551 823	56,3%	+14,3%	1 706 955	56,6%	+16,7%
<b>TOTAL</b>	<b>235 333</b>	<b>100,0%</b>	<b>-11,1%</b>	<b>2 756 258</b>	<b>100,0%</b>	<b>+11,0%</b>	<b>3 016 886</b>	<b>100,0%</b>	<b>+12,7%</b>

As tendências de evolução do tráfego de Contentores em Número e em TEU evidenciam a crescente preferência na utilização de contentores com maiores dimensões, sendo que no período em análise se verificam acréscimos significativos em ambos os indicadores, com os Contentores de menores dimensões (equiparados a 20') a crescerem cerca de +0,3% e os de maiores dimensões (equiparados a 40'), que representam cerca de 61% do total, a registarem uma variação de cerca de +14,9%.

Destaca-se o facto de o movimento de TEU, embora num contexto de forte crescimento, registar no próprio mês de novembro, face a novembro de 2016, uma quebra de -11,1%, provocada fundamentalmente pelo registo de Sines (-18,1%), mas extensiva à generalidade dos portos, exceto Leixões, o que evidencia a irregularidade do tráfego mensal de mercadorias, em geral, e de Contentores, em particular, e indicia a sua ausência de sazonalidade e o pouco significado das variações entre meses homólogos, como já anteriormente referido para a Carga Contentorizada, cujos comportamentos revelam uma correlação quase perfeita.



Dado que o mercado de Contentores tem uma abrangência global, constituindo por excelência o paradigma da globalização do comércio marítimo, surge sistematicamente a necessidade de deslocar contentores vazios entre portos e países, para satisfação das necessidades dos mercados. Resultam daqui, naturalmente, diferentes *ratios* entre o volume de Contentores Cheios e o Volume Total de Contentores movimentados.

De 2011 até 2016, os portos nacionais, onde se regista tráfego de Contentores, apresentam a evolução do *ratio* Contentores Cheios / Total que consta deste quadro, de cuja leitura se conclui, com naturalidade, que o porto onde se regista o valor mais elevado é Sines, a que o peso do tráfego de *transshipment*, no pressuposto de que este tráfego seja constituído maioritariamente por Contentores ‘cheios’, não é alheio.

**Ratios Contentores Cheios / Total**

Porto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Evolução
Leixões	74,8%	70,6%	71,2%	72,4%	75,6%	76,9%	
Figueira da Foz	99,8%	100,0%	99,8%	79,8%	58,7%	54,8%	
Lisboa	66,2%	64,1%	62,0%	63,2%	63,5%	65,6%	
Setúbal	42,2%	74,2%	57,8%	65,4%	69,7%	69,5%	
Sines	85,6%	85,7%	89,1%	78,4%	85,1%	94,6%	
Média Geral	75,9%	76,9%	76,4%	73,3%	77,9%	84,6%	

## 2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2007

### Movimento geral

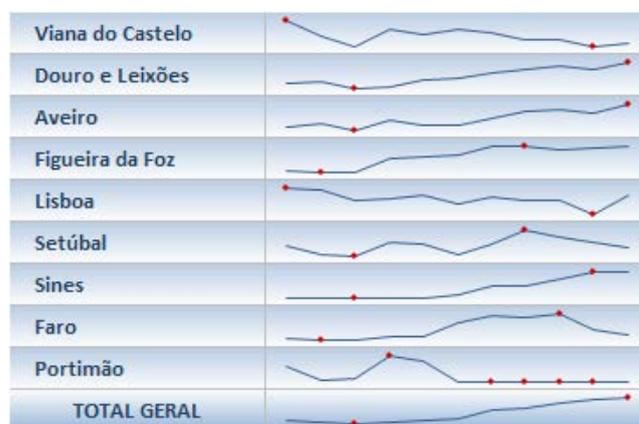
Para a análise deste capítulo começamos por apresentar no quadro seguinte a evolução anual, desde 2007, do volume de carga movimentada por porto nos períodos janeiro-novembro, com apuramentos da taxa média anual de crescimento (*tmac*), calculada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, para o período total e para o período correspondente aos períodos janeiro-novembro dos últimos cinco anos (2013-2017), que refletirá mais objetivamente eventuais alterações recentes do comportamento dos mercados de movimentação de cargas.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ % 2017/2016
Viana do Castelo	541 072	432 692	362 287	480 841	448 605	473 481	457 446	413 736	407 813	359 105	385 388	-2,2%	-4,8%	+7,3%
Douro e Leixões	13 945 261	14 423 409	12 973 494	13 307 540	14 684 198	15 069 449	16 015 539	16 386 448	17 296 671	16 667 032	17 958 193	+3,0%	+2,5%	+7,7%
Aveiro	3 005 979	3 231 569	2 655 352	3 460 431	3 073 991	3 054 383	3 593 654	4 157 941	4 304 303	4 059 783	4 803 809	+5,1%	+5,7%	+18,3%
Figueira da Foz	1 115 039	1 043 162	1 078 813	1 501 070	1 567 066	1 631 378	1 953 362	1 967 012	1 832 385	1 882 339	1 920 879	+6,7%	-0,8%	+2,0%
Lisboa	12 159 142	11 949 750	10 790 613	10 988 572	11 331 383	10 317 622	11 101 271	10 770 556	10 721 751	9 099 013	11 234 056	-1,4%	-1,3%	+23,5%
Setúbal	6 300 841	5 643 427	5 411 124	6 515 842	6 406 099	5 629 312	6 337 340	7 491 150	6 836 161	6 443 208	6 050 726	+1,2%	-2,4%	-6,1%
Sines	23 774 947	23 095 724	22 764 388	23 315 131	23 261 847	26 227 292	33 782 906	34 296 023	40 294 290	46 800 865	46 394 466	+9,5%	+9,9%	-0,9%
Faro	43 927	11 009	22 170	52 499	55 033	244 971	331 128	306 475	355 249	152 384	75 344	s/s	-26,4%	-50,6%
Portimão	29 493	4 207	7 318	47 872	37 713	2 684	0	0	0	0	899	s/s	-	-
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>60 915 700</b>	<b>59 834 948</b>	<b>56 065 560</b>	<b>59 669 798</b>	<b>60 865 935</b>	<b>62 650 572</b>	<b>73 572 645</b>	<b>75 789 341</b>	<b>82 048 623</b>	<b>85 463 729</b>	<b>88 823 761</b>	<b>+5,0%</b>	<b>+5,1%</b>	<b>+3,9%</b>
	-	-1,8%	-6,3%	+6,4%	+2,0%	+2,9%	+17,4%	+3,0%	+8,3%	+4,2%	+3,9%	-	-	-

A taxa média anual de crescimento traduz uma tendência de evolução positiva de +5% ao ano no período 2007-2017, subindo para +5,1% no período dos últimos cinco anos.

Tomando cada porto de *per si* constata-se que é Sines que regista a tendência de evolução mais elevada, com uma taxa média anual de +9,5%, seguido da Figueira da Foz (+6,7%), de Aveiro (+5,1%), de Leixões (+3%) e de Setúbal (+1,2%).

É, no entanto, importante referir o facto de Figueira da Foz e Setúbal apresentarem uma tendência positiva para o período mais longo, mas infletirem essa tendência para valores negativos se considerarmos apenas o período mais recente, de taxas médias anuais respetivas de -0,8% e -2,4%.





Os portos de Viana do Castelo e de Lisboa observam tendências negativas de evolução anual do volume de carga movimentada cujas respetivas taxas médias anuais são de -2,2% e de -1,4%, sendo que no período mais recente a de Viana do Castelo se agrava para -4,8% e a de Lisboa reduz ligeiramente para -1,3%.

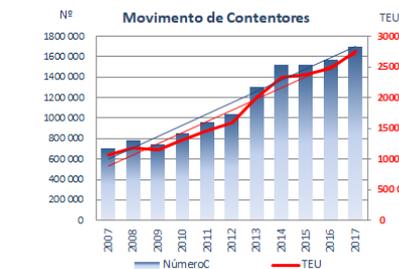
Os portos de Faro e Portimão não são referidos nesta análise dado que a elevada irregularidade da sua atividade de movimentação de carga impede quaisquer conclusões sobre as respetivas tendências de evolução com base no método referido.

No quadro seguinte apresenta-se a evolução do movimento de navios (Número de escalas e GT), da carga nas diversas tipologias de acondicionamento que integram os mercados relevantes e de Contentores (Unidades e TEU), nos mesmos intervalos temporais e para todo o sistema portuário do Continente.

O movimento de navios que escalaram os portos comerciais do Continente, independentemente da tipologia e incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro de passageiros, apresenta uma tendência de crescimento de +0,3% ao ano em termos do número das escalas e uma taxa média anual de +7,2% no tocante ao volume total da respetiva arqueação bruta. O cruzamento destes indicadores reflete o aumento crescente da dimensão média dos navios que escalam os portos nacionais e consequente capacidade de carga, salientando-se o facto de a GT média global dos navios registar uma taxa média anual de crescimento de +6,7%, sendo de notar um ligeiro abrandamento no seu crescimento, traduzido pelo facto de a taxa média anual apurada no período mais recente de cinco anos reduzir para +4,9%.

Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Novembro

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ % 2017/2016
Navios	Número	9 924	9 780	9 286	9 690	9 610	8 928	9 611	9 727	10 037	9 894	10 085	+0,3%	+1,1%	+1,9%
	GT (milhares)	103 008	109 633	109 810	119 368	128 023	129 705	153 015	159 603	176 966	183 919	191 796	+7,2%	+6,1%	+4,3%
	GT médio	10,38	11,21	11,83	12,32	13,32	14,53	15,92	16,41	17,63	18,59	19,02	+6,7%	+4,9%	+2,3%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	11 348 631	12 615 345	11 914 456	13 903 032	15 965 518	17 134 913	22 488 896	25 160 186	26 528 552	29 733 722	31 433 704	+13,3%	+8,7%	+5,7%
	Fracionada	4 803 289	4 494 781	3 398 520	4 606 013	5 092 619	5 559 126	6 927 440	7 219 846	7 007 631	5 728 345	5 196 584	+4,3%	-7,5%	-9,3%
	Ro-Ro	337 410	334 723	321 086	314 219	313 227	240 318	256 807	601 595	939 703	1 080 655	1 306 289	+28,0%	+43,2%	+20,9%
	TOTAL	16 489 330	17 444 850	15 634 061	18 823 264	21 368 364	22 934 357	29 673 144	32 981 627	34 475 886	36 542 722	37 936 577	+11,2%	+6,1%	+3,8%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	4 523 825	4 111 162	5 391 611	3 008 777	3 618 403	5 115 889	4 454 511	4 752 084	5 536 675	5 151 692	5 944 280	+3,2%	+6,8%	+15,4%
	Minérios	820 054	999 202	744 476	683 025	1 085 865	885 604	1 067 545	831 974	1 085 406	962 377	1 039 120	+2,2%	+0,7%	+8,0%
	Produtos Agrícolas	5 136 004	4 647 681	4 544 367	4 512 858	4 212 829	4 054 073	3 870 038	3 993 989	4 373 207	4 224 183	4 713 268	-1,2%	+4,6%	+11,6%
	Outros	6 695 248	5 872 104	5 382 724	6 623 293	5 920 446	5 033 581	5 695 076	7 202 537	6 576 219	6 255 936	7 233 131	+1,3%	+3,3%	+15,6%
TOTAL	17 175 131	15 630 148	16 063 178	14 827 954	14 837 543	15 089 147	15 087 170	16 780 584	17 571 507	16 594 188	18 929 799	+1,2%	+4,5%	+14,1%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	11 346 168	11 653 742	9 460 492	10 363 576	9 344 561	10 130 954	11 221 002	10 247 266	12 710 091	15 936 303	13 480 410	+3,2%	+8,4%	-15,4%
	Produtos Petrolíferos	13 875 115	13 242 672	13 056 694	13 588 191	12 929 699	12 092 869	15 292 472	13 741 981	15 327 044	14 489 500	16 556 694	+1,8%	+2,2%	+14,3%
	Outros	2 029 956	1 863 536	1 851 134	2 066 814	2 385 769	2 403 244	2 298 857	2 037 883	1 964 095	1 901 015	1 920 282	-0,1%	-4,3%	+1,0%
	TOTAL	27 251 239	26 759 950	24 368 320	26 018 580	24 660 028	24 627 068	28 812 331	26 027 129	30 001 230	32 326 818	31 957 385	+2,2%	+4,3%	-1,1%
TOTAL GERAL		60 915 700	59 834 948	56 065 560	59 669 798	60 865 935	62 650 572	73 572 645	75 789 341	82 048 623	85 463 729	88 823 761	+5,0%	+5,1%	+3,9%
Contentores	Número	706 999	779 666	742 570	848 666	956 322	1 041 633	1 306 480	1 517 226	1 525 821	1 565 468	1 702 333	+11,0%	+5,7%	+8,7%
	TEU	1 066 639	1 175 686	1 143 635	1 317 012	1 464 093	1 594 284	2 007 622	2 326 622	2 386 025	2 483 539	2 756 599	+11,8%	+7,2%	+11,0%



Analisando a evolução anual por classe de carga entre 2007 e 2017 constata-se a existência de tendências positivas em todas as classes, com taxas médias anuais de crescimento de +11,2% na Carga Geral, de +1,2% nos Granéis Sólidos e de +2,2% nos Granéis Líquidos. Faz-se notar que estas taxas, no período dos cinco anos mais recentes, reduzem -5,1 pontos percentuais na Carga Geral, para +6,1%, e aumentam +3,3 pontos percentuais nos Granéis Sólidos, para +4,5%, e +2,1 pontos percentuais nos Granéis Líquidos, para +4,3%.

A tendência apurada nas diversas tipologias de carga, que constituem os mercados sujeitos a análise, é positiva na sua maioria com destaque para a Carga Contentorizada e a carga Ro-Ro, que registam taxas



médias anuais de +13,3% e +28%, respetivamente, representando, no entanto, quotas de mercado que ocupam posições quase extremas de 35,4% e de 1,5%. Importa referir que no período mais recente o volume de carga Ro-Ro regista acréscimos de valor percentual ainda mais elevado, que se reflete numa taxa média anual de +43,2%, maioritariamente por efeito da linha regular de Contentores que utiliza o Molhe Sul do porto de Leixões, iniciada em finais de 2013 por licenciamento atribuído ao concessionário do TCL.

Na maioria dos mercados as tendências apuradas para o período de onze anos e de cinco anos apresentam taxas médias anuais com sinais da mesma natureza, com exceção da Carga Fracionada, que passa de uma variação positiva, +4,3%, para negativa de -7,5%, e dos Produtos Agrícolas, que influte a evolução de uma taxa negativa, de -1,2% para uma positiva, de +4,6%.

O único mercado que apresenta taxas de evolução negativa em ambos os períodos em presença é o dos Outros Granéis Líquidos, que se agrava de uma taxa média anual de -0,1% no período desde 2007 para -4,3% no período desde 2013.

No comportamento do tráfego de Contentores sublinha-se a evolução segundo uma tendência de crescimento positivo a uma taxa média anual de +11,8% em TEU apurada para o período dos últimos onze anos, reduzindo -4,6 pontos percentuais para +7,2% no período dos últimos cinco anos.

Como se constata a seguir este mercado apresenta bastantes assimetrias a nível dos diversos portos.

### **Movimento de Contentores**

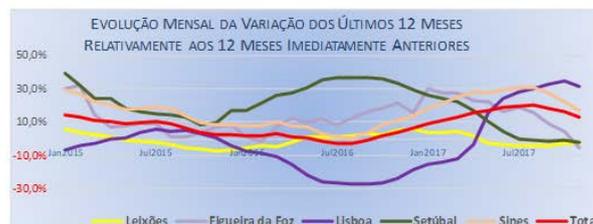
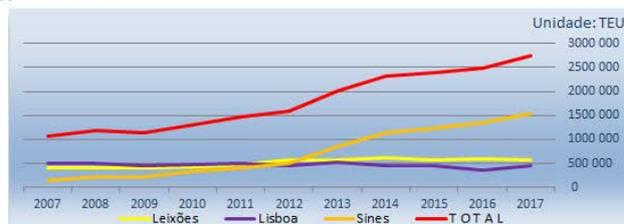
Pela importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo e na atividade portuária, considera-se importante avaliar o comportamento evolutivo do seu mercado, na sua componente geográfica.

Para esse efeito apresenta-se no quadro seguinte o volume anual de TEU movimentados nos períodos janeiro-novembro desde 2007 e desde 2013 nos portos com tráfego regular de Contentores, excluindo-se, por conseguinte, os portos de Viana do Castelo e de Aveiro, onde o registo deste tráfego é pontual e circunstancial.

**Movimento de Contentores (TEU) nos Períodos Homólogos Janeiro-Novembro**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% 2017/2016	Δ% média 2007-17	Δ% média 2013-17	Correlação com Total
Leixões	398 512	417 422	418 266	442 096	469 769	567 958	568 957	616 990	574 177	605 763	584 831	-3,5%	+4,8%	+0,3%	+91,1%
Figueira da Foz	9 654	12 238	12 240	14 161	17 910	18 565	14 937	18 383	19 338	23 129	22 131	-4,3%	+7,9%	+10,4%	+86,8%
Lisboa	509 387	514 266	463 824	471 897	497 776	464 955	516 026	461 532	455 424	351 920	456 257	+29,6%	-1,8%	-5,0%	-56,5%
Setúbal	12 085	16 150	21 566	46 716	68 321	47 327	59 510	95 862	109 618	144 593	141 217	-2,3%	+40,1% <sup>(*)</sup>	+22,5%	+94,9%
Sines	136 975	215 481	227 508	341 551	409 758	494 840	847 721	1 133 376	1 227 154	1 357 951	1 551 823	+14,3%	+28,6% <sup>(*)</sup>	+14,7%	+99,7%
<b>TOTAL</b>	<b>1 066 613</b>	<b>1 175 556</b>	<b>1 143 404</b>	<b>1 316 421</b>	<b>1 463 534</b>	<b>1 593 645</b>	<b>2 007 151</b>	<b>2 326 142</b>	<b>2 385 711</b>	<b>2 483 355</b>	<b>2 756 258</b>	<b>+11,0%</b>	<b>+11,8%</b>	<b>+7,2%</b>	<b>+100,0%</b>

(\*) Calculado desde 2009



A leitura do quadro e gráficos vem revelar o comportamento dos diversos portos e mostrar de que forma este vem influenciar o crescimento global do mercado, que abranda 4,6 pontos percentuais na taxa anual de crescimento apurada no período desde 2007 para o período desde 2013. Refere-se ainda o facto de Lisboa ser o único porto a apresentar uma correlação negativa entre a sua curva de evolução e a da evolução geral, situando-se Sines no extremo oposto, onde esta medida revela uma correlação perfeita, passando-se de uma ausência de influência no comportamento global para uma determinação quase absoluta.



Acresce ainda salientar a simetria entre as variações assinaladas para Lisboa e para Setúbal indiciando a transferência de algum tráfego entre eles, por efeito, nomeadamente, de situações de perturbação laboral no 2º trimestre de 2016, sendo igualmente perceptível o ligeiro acréscimo no porto de Leixões, que surge mais esbatido dada a sua maior dimensão.

Em suma, constata-se que:

- 1) o comportamento do porto de Sines se revela altamente positivo, com taxas médias anuais de crescimento de +28,6% apurada desde 2009, diminuindo para +14,7% na média dos últimos cinco anos, sendo de +14,3% a variação no último ano;
- 2) o porto de Leixões registou uma evolução a uma taxa média anual de +4,8% desde 2007, tendo recuado para +0,3% nos últimos cinco anos e registado uma quebra de -3,5% face a 2016, refletindo ainda o forte efeito da quebra das exportações para Angola e o acréscimo em 2016 por transferência de Lisboa;
- 3) o porto de Lisboa revela uma tendência de evolução média anual negativa de -1,8% se apurada no período dos últimos onze anos e que se agrava para -5% no período mais recente de cinco anos, a que as perturbações laborais não foram alheias, iniciando, no entanto, o que se espera seja um ciclo de recuperação que se reflete na variação positiva de +29,6% no período em análise face a 2016;
- 4) o porto de Setúbal apresenta uma evolução francamente positiva considerando o período desde 2009, com uma taxa média anual de +40,1%, que se reduz para +22,5% nos últimos cinco anos, tendo registado no período janeiro-novembro de 2017 uma redução homóloga de -2,3% face a 2016, por efeito da normalização da trajetória natural, após crescimento em 2016 por transferência de tráfego de Lisboa; e
- 5) o porto da Figueira da Foz apresenta uma evolução anual traduzida numa taxa média de +7,9% desde 2007, que aumenta +2,5 pontos percentuais para +10,4%, no período mais recente de cinco anos, registando, no entanto, uma quebra no período em análise face ao período homólogo de 2016.





Neste capítulo procede-se a uma análise de cada um dos mercados portuários correspondentes à tipologia da carga movimentada em termos da respetiva forma de acondicionamento e considerando, num segundo nível, a sua distribuição pelos portos onde se efetua a sua movimentação e respetivo comportamento.

Da conjugação destes dois níveis resultam os mercados relevantes na movimentação das cargas, no âmbito dos quais se poderão avaliar os fatores que indiciem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

Como enquadramento da análise objeto dos pontos seguintes, onde se trata individualmente cada mercado de carga na perspetiva dos portos onde se efetua a sua movimentação, apresenta-se o quadro resumo seguinte, com os dados relativos ao período de janeiro a novembro de 2017, respetivas quotas, variação no período em análise, face ao seu homólogo de 2016, e indicadores de evolução média anual nos mesmos períodos mensais entre 2013 e 2017, apresentando a respetiva evolução anual traduzida pelas *sparklines*, onde se assinalam os pontos mínimo e máximo observados.

	2016	2017	δ%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual (Jan a Nov) 2013 a 2017	Evolução Gráfica Janeiro-Novembro de 2013 a 2017
<b>☐ Carga Geral</b>	<b>36 542 722</b>	<b>37 936 577</b>	<b>42,7%</b>	<b>+3,8%</b>	<b>+6,1%</b>	
Contentorizada	29 733 722	31 433 704	35,4%	+5,7%	+8,7%	
Fraccionada	5 728 345	5 196 584	5,9%	-9,3%	-7,5%	
Ro-Ro	1 080 655	1 306 289	1,5%	+20,9%	+43,2%	
<b>☐ Granéis Sólidos</b>	<b>16 594 188</b>	<b>18 929 799</b>	<b>21,3%</b>	<b>+14,1%</b>	<b>+4,5%</b>	
Carvão	5 151 692	5 944 280	6,7%	+15,4%	+6,8%	
Minérios	962 377	1 039 120	1,2%	+8,0%	+0,7%	
Produtos Agrícolas	4 224 183	4 713 268	5,3%	+11,6%	+4,6%	
OutrosGS	6 255 936	7 233 131	8,1%	+15,6%	+3,3%	
<b>☐ Granéis Líquidos</b>	<b>32 326 818</b>	<b>31 957 385</b>	<b>36,0%</b>	<b>-1,1%</b>	<b>+4,3%</b>	
Petróleo Bruto	15 936 303	13 480 410	15,2%	-15,4%	+8,4%	
Produtos Petrolíferos	14 489 500	16 556 694	18,6%	+14,3%	+2,2%	
OutrosGL	1 901 015	1 920 282	2,2%	+1,0%	-4,3%	
<b>Total Geral</b>	<b>85 463 729</b>	<b>88 823 761</b>	<b>100,0%</b>	<b>+3,9%</b>	<b>+5,1%</b>	
Δ% anual	+4,2%	+3,9%	-	-	-	-

Para efeito da análise a efetuar neste capítulo referir-se-á apenas a evolução verificada nos últimos cinco anos, correndo-se o risco de aumentar a influência no resultado pela eventualmente significativa variabilidade dos mercados, mas, por outro lado, obtendo-se indicadores de comportamento mais atuais e realistas, sem, contudo, deixar de sublinhar algumas inflexões do comportamento dos mercados que consideremos relevantes.

### 3.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, nomeadamente 'contentorizada' e 'fracionada', apresentam uma elevada heterogeneidade, tendo sido, em 2016, as mais significativas 'Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (exceto tubos)', 'Pasta, papel e seus artigos', 'Cimento, cal e gesso', 'Mercadorias grupadas', 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extrativas n.e.', 'Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias', 'Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelanas' e 'Bebidas'.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados 'Produtos da indústria automóvel' e, com menor expressão, 'Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias' e ainda 'Mercadorias grupadas'. É, no entanto, de assinalar que este tráfego inclui a movimentação de Contentores, situação que tem vindo a ser observada nos últimos anos no Molhe Sul do porto de Leixões.



### 3.1.1. Contentorizada

O comportamento do mercado da Carga Contentorizada continua a sua trajetória de crescimento, traduzida globalmente por uma taxa média anual de +8,7% após um acréscimo de +5,7% no período janeiro-novembro de 2017 no qual se atinge um volume de 31,4 milhões de toneladas, o mais elevado de sempre nos períodos homólogos, por reflexo de idêntico registo observado no porto de Sines, que melhora a sua anterior marca em +5,3%, fixando o movimento total em 19,5 milhões de toneladas o que representa uma quota de 61,9%.

O comportamento deste mercado é fortemente influenciado pelo porto de Sines, por efeito do tráfego de *transshipment* que representa 79,5% do seu volume de TEU movimentado e 44,8% do total geral do sistema portuário, tendo registado no período em análise uma variação de +14%, que lhe permite sustentar uma tendência de evolução anual traduzida por uma taxa média de crescimento de +15,9%.

O volume de Carga Contentorizada movimentada pelo porto de Sines confere-lhe uma quota maioritária absoluta, de 61,9%, após um acréscimo de +5,3% no período janeiro-novembro de 2017.

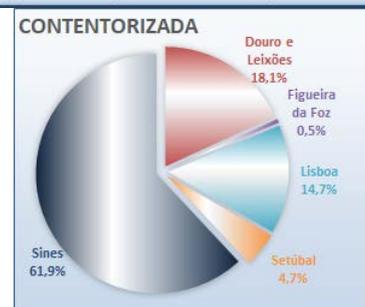
No entanto, no período em análise o comportamento deste mercado foi também significativamente influenciado pelo desempenho do porto de Lisboa que, após a quebra acentuada em 2016 por efeito das perturbações laborais ocorridas que o levou a registar o volume mais baixo nesta tipologia de carga desde, pelo menos, o ano 2000, se encontra numa clara dinâmica de recuperação do tráfego 'perdido', nomeadamente, para os portos de Leixões e de Setúbal. O volume movimentado no período em análise traduz um crescimento de +27,7% face ao volume de 2016, tendo ainda, no entanto, subjacente uma taxa média anual negativa de -4,5%. Esta recuperação de tráfego por parte de Lisboa induz uma inversão de comportamentos face a 2016 nos portos de Leixões e de Setúbal, levando o registo de quebras de -3% e de -5,3%, respetivamente.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	2 075	604	1 301	322	696	0,0%	+116,2%	-29,8%	
Douro e Leixões	5 738 596	6 035 658	5 507 137	5 869 726	5 693 871	18,1%	-3,0%	-0,4%	
Aveiro	0	0	842	598	472	0,0%	-21,1%	+74,8%	
Figueira da Foz	146 768	154 154	173 033	191 908	170 532	0,5%	-11,1%	+5,2%	
Lisboa	5 129 716	4 681 191	4 655 817	3 621 421	4 625 146	14,7%	+27,7%	-4,5%	
Setúbal	510 204	961 494	1 166 159	1 576 105	1 492 457	4,7%	-5,3%	+27,6%	
Sines	10 961 537	13 327 084	15 024 264	18 473 643	19 450 530	61,9%	+5,3%	+15,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>22 488 896</b>	<b>25 160 186</b>	<b>26 528 552</b>	<b>29 733 722</b>	<b>31 433 704</b>	<b>100,0%</b>	<b>+5,7%</b>	<b>+8,7%</b>	
<b>Δ% anual</b>	-	<b>+11,9%</b>	<b>+5,4%</b>	<b>+12,1%</b>	<b>+5,7%</b>	-	-	-	-

Em termos de tonelagem de Carga Contentorizada, o porto de Leixões ocupa a segunda posição detendo uma quota de 18,1%, inferior em -1,6 pontos percentuais à que detinha em 2016, após uma quebra de -3%, indiciadora do facto de não ter conseguido compensar o recuo motivado pelo regresso a Lisboa das cargas que havia recebido em 2016.

O porto de Lisboa é o terceiro em volume desta tipologia de carga, tendo movimentado neste período 4,6 milhões de toneladas, que excede o volume do período homólogo de 2016 em +27,7% e que corresponde a uma quota de 14,7%. O volume atingido encontra-se ainda a -13% do máximo histórico, observado em 2003.

O mercado da Carga Contentorizada no porto de Setúbal tem subjacente uma evolução anual a uma taxa média de +27,6%, muito influenciada pelo comportamento observado até 2016, ano em que registou o seu valor mais elevado de sempre, beneficiando, naturalmente, pela receção parcial de tráfego desviado do porto de Lisboa. O comportamento negativo agora observado, traduzido por uma quebra de -5,3%, é o reverso do acréscimo extraordinário ocorrido em 2016, refletindo um processo de normalização do mercado.





Não obstante o crescimento que o mercado de Carga Contentorizada tem registado no porto da Figueira da Foz, traduzido numa taxa média anual de crescimento de +5,2%, a sua dimensão é ainda pouco significativa, tendo, no período em análise, registado uma quebra de -11,1% face ao período homólogo de 2016.

#### CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	0	-41	-100,0%	696	0,0%	+374	+116,2%	706	+378	+115,1%
Douro e Leixões	562 374	+28 937	+5,4%	5 693 871	18,1%	-175 855	-3,0%	6 207 964	-143 096	-2,3%
Aveiro	0	-	-	472	0,0%	-126	-21,1%	472	-126	-21,1%
Figueira da Foz	14 649	-11 500	-44,0%	170 532	0,5%	-21 376	-11,1%	184 255	-24 569	-11,8%
Lisboa	387 258	-49 383	-11,3%	4 625 146	14,7%	+1 003 726	+27,7%	5 021 836	+1 136 838	+29,3%
Setúbal	131 522	-528	-0,4%	1 492 457	4,7%	-83 648	-5,3%	1 616 323	-70 731	-4,2%
Sines	1 515 792	-601 323	-28,4%	19 450 530	61,9%	+976 887	+5,3%	21 572 119	+1 661 759	+8,3%
<b>Total Geral</b>	<b>2 611 595</b>	<b>-633 839</b>	<b>-19,5%</b>	<b>31 433 704</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1 699 982</b>	<b>+5,7%</b>	<b>34 603 676</b>	<b>+2 560 452</b>	<b>+8,0%</b>

Não é possível referir o mercado de Carga Contentorizada sem referir o tráfego de *transshipment*, do qual recebe uma influência determinante. Esta influência vem maioritariamente, como já referido, do porto de Sines, onde representa cerca de 79,5% do seu volume em TEU (e 44,8% do total do sistema portuário), mas também de Leixões, em cujo tráfego representa 7,6% do seu volume (e 1,6% do total geral) e de Lisboa, onde representa cerca de 5,1% do seu volume de TEU (e 0,8% do total dos portos do Continente).

No que concerne ao sentido da operação, constata-se a existência de um certo equilíbrio entre os fluxos de 'embarque' e 'desembarque', inegavelmente marcado também pelo peso do *transshipment* onde esta repartição é de 50%. As variações globais do volume movimentado nestas operações são ambas globalmente positivas e com valores respetivos de +5,6% e de +5,9%.

A nível dos portos salienta-se uma discrepância significativa no porto de Leixões, que regista respetivamente uma quebra de -8,1% nos 'embarques' e um acréscimo de +3% nos 'desembarques'. Figueira da Foz e Setúbal registam quebras em ambos os fluxos e Lisboa e Sines registam acréscimos em ambos os fluxos.

O equilíbrio no volume de carga movimentada nestas operações é mais significativo nos portos de Leixões e de Sines, com os 'embarques' a representar cerca de 51,4% e 52,7%, respetivamente. O maior peso dos 'embarques' verifica-se no porto da Figueira da Foz onde representam 84,9%, seguido de Setúbal com 72,4%, circunstância que reflete a importância das respetivas exportações utilizando esta forma de acondicionamento.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	605	0,0%	+283	+87,9%	91	0,0%	+91	-	86,9%
Douro e Leixões	2 928 602	16,7%	-256 865	-8,1%	2 765 270	19,8%	+81 010	+3,0%	51,4%
Aveiro	405	0,0%	+31	+8,4%	67	0,0%	-157	-70,1%	85,8%
Figueira da Foz	144 772	0,8%	-18 853	-11,5%	25 760	0,2%	-2 523	-8,9%	84,9%
Lisboa	3 092 501	17,7%	+668 467	+27,6%	1 532 645	11,0%	+335 259	+28,0%	66,9%
Setúbal	1 080 718	6,2%	-60 932	-5,3%	411 739	3,0%	-22 716	-5,2%	72,4%
Sines	10 246 024	58,6%	+591 141	+6,1%	9 204 507	66,0%	+385 746	+4,4%	52,7%
<b>Total Geral</b>	<b>17 493 627</b>	<b>100,0%</b>	<b>+923 272</b>	<b>+5,6%</b>	<b>13 940 078</b>	<b>100,0%</b>	<b>+776 710</b>	<b>+5,9%</b>	<b>55,7%</b>



### 3.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, com mercados relevantes em todos os portos incluídos na análise (da qual se exclui o porto de Portimão que não tem movimento regular de mercadorias desde janeiro de 2012, altura em que cessou a linha *ferry* para a Madeira e Canárias), representa no período janeiro-novembro de 2017 um volume de cerca de 5,2 milhões de toneladas e observa sucessivas quebras de carga desde 2014 (ano onde se registou o valor mais elevado de sempre), numa variação total, desde 2014, de cerca de -28%.

A variação no período em análise relativamente ao seu homólogo de 2016 é de -9,3% e a taxa média anual de crescimento apurada neste período é negativa em -7,5%, refletindo variações negativas da maioria dos portos, com exceção de Leixões e de Lisboa, que têm evoluído segundo taxas médias anuais de +6,6% e 22,5%, respetivamente.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	268 183	246 351	256 856	232 746	253 974	4,9%	+9,1%	-1,7%	
Douro e Leixões	819 052	909 754	1 025 497	1 088 307	1 039 743	20,0%	-4,5%	+6,6%	
Aveiro	1 424 194	1 620 685	1 539 455	1 292 104	1 193 536	23,0%	-7,6%	-5,5%	
Figueira da Foz	1 136 168	1 034 664	918 657	860 862	914 078	17,6%	+6,2%	-6,2%	
Lisboa	88 908	78 614	228 515	216 619	170 391	3,3%	-21,3%	+22,5%	
Setúbal	2 725 162	2 901 768	2 619 130	1 807 757	1 525 588	29,4%	-15,6%	-14,4%	
Sines	140 133	129 046	107 153	102 838	98 374	1,9%	-4,3%	-9,2%	
Faro	325 640	298 965	312 367	127 111	0	0,0%	-100,0%	-40,2%	
<b>Grand Total</b>	<b>6 927 440</b>	<b>7 219 846</b>	<b>7 007 631</b>	<b>5 728 345</b>	<b>5 195 684</b>	<b>100,0%</b>	<b>-9,3%</b>	<b>-7,5%</b>	
Δ% anual	-	+4,2%	-2,9%	-18,3%	-9,3%	-	-	-	-

O porto de Setúbal é o que detém a maior quota do volume movimentado desta carga, representando 29,4% do mercado, tendo vindo a registar sucessivas quebras desde 2014, ano em que detinha uma quota de 40,2%. No período em análise este porto registou uma quebra de -15,6%.

Nas posições seguintes em termos de volume surgem os portos de Aveiro, cujo volume representou 23% após uma quebra de -7,6%, Leixões, com uma quota de 20% após uma quebra de -4,5%, mantendo, no entanto, subjacente uma tendência de evolução positiva de 6,6% ao ano, e Figueira da Foz, que representa 17,6% e cresceu +6,2%.



#### CARGA GERAL-FRACCIONADA

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	22 865	+2 287	+11,1%	253 974	4,9%	+21 227	+9,1%	270 166	+22 438	+9,1%
Douro e Leixões	114 502	-1 765	-1,5%	1 039 743	20,0%	-48 564	-4,5%	1 148 962	-59 592	-4,9%
Aveiro	77 506	-16 920	-17,9%	1 193 536	23,0%	-98 568	-7,6%	1 358 616	-80 639	-5,6%
Figueira da Foz	80 787	+25 778	+46,9%	914 078	17,6%	+53 216	+6,2%	1 023 424	+79 239	+8,4%
Lisboa	9 952	-1 193	-10,7%	170 391	3,3%	-46 228	-21,3%	186 172	-54 601	-22,7%
Setúbal	84 805	-43 410	-33,9%	1 525 588	29,4%	-282 169	-15,6%	1 701 350	-337 692	-16,6%
Sines	8 963	+4 645	+107,6%	98 374	1,9%	-4 464	-4,3%	109 140	-4 401	-3,9%
Faro	0	-	-	0	0,0%	-127 111	-100,0%	0	-168 138	-100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>399 380</b>	<b>-30 576</b>	<b>-7,1%</b>	<b>5 195 684</b>	<b>100,0%</b>	<b>-532 661</b>	<b>-9,3%</b>	<b>5 797 829</b>	<b>-603 387</b>	<b>-9,4%</b>



Considerando o comportamento do mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, constatamos que a quebra global do movimento é resultado da conjugação da variação negativa de -16,9% nos ‘embarques’ (que representam 66,5% do total) e da variação positiva de +10,7% nos ‘desembarques’.

Constata-se que nas operações de embarque apenas o porto de Viana do Castelo, com uma quota de apenas 6,6% neste segmento, registou uma variação positiva, de +13,8% (tendo, no entanto, registado uma quebra nas operações de desembarque, de -18,8%). A quebra mais significativa verificada no volume dos ‘embarques’ foi observada no porto de Setúbal, que, com a quota mais elevada (26,9%) ‘perdeu’ -353,7 mil toneladas, ou seja -27,5%, relativamente ao período homólogo de 2016, seguido de Aveiro, que, com uma quota de 18,3%, recuou -19,2%.

Nas operações de desembarque registaram-se as variações positivas significativas nos portos da Figueira da Foz (quota de 16,3% e variação de +43%), Setúbal (quota de 34,2% e variação de +13,7%) e Aveiro (quota de 32,3% e variação de +10,1%). Sublinha-se também o porto de Lisboa pela variação relativa que apresenta (+133,2%), embora com uma quota meramente simbólica (1,6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	226 568	6,6%	+27 556	+13,8%	27 405	1,6%	-6 329	-18,8%	89,2%
Douro e Leixões	793 024	23,0%	-1 508	-0,2%	246 719	14,2%	-47 056	-16,0%	76,3%
Aveiro	630 945	18,3%	-150 070	-19,2%	562 591	32,3%	+51 502	+10,1%	52,9%
Figueira da Foz	630 573	18,3%	-32 027	-4,8%	283 505	16,3%	+85 243	+43,0%	69,0%
Lisboa	143 002	4,1%	-61 872	-30,2%	27 389	1,6%	+15 644	+133,2%	83,9%
Setúbal	930 380	26,9%	-353 700	-27,5%	595 208	34,2%	+71 531	+13,7%	61,0%
Sines	98 374	2,8%	-2 026	-2,0%	0	0,0%	-2 438	-100,0%	100,0%
Faro	0	0,0%	-127 111	-100,0%	0	0,0%	-	-	-
<b>Total Geral</b>	<b>3 452 867</b>	<b>100,0%</b>	<b>-700 759</b>	<b>-16,9%</b>	<b>1 742 817</b>	<b>100,0%</b>	<b>+168 098</b>	<b>+10,7%</b>	<b>66,5%</b>

### 3.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro representa uma quota de apenas de 1,5% do total (sublinha-se que registou um aumento de 0,1 pontos percentuais face ao período homólogo de 2016), tendo tradicionalmente como mercados relevantes os portos de Leixões e Setúbal, que no seu conjunto representaram 98,9% do total, registando uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +43,2%.

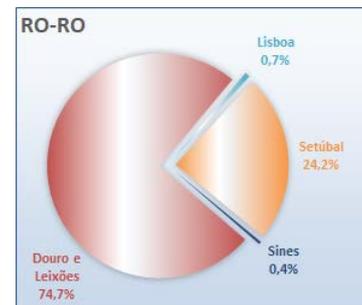
Esta evolução, nomeadamente no período mais recente, aqui presente, tem sido notoriamente alavancada pelo comportamento do porto de Leixões que regista um crescimento a uma taxa média anual de +69,7%, tendo origem numa linha regular de Contentores que opera no Molhe Sul, explorado em regime de licenciamento pelo concessionário do TCL.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	57 995	373 572	681 994	830 231	975 477	74,7%	+17,5%	+69,7%	
Aveiro	50	0	0	6	0	0,0%	-100,0%	-	
Lisboa	19 176	10 968	11 044	4 852	9 438	0,7%	+94,5%	-22,1%	
Setúbal	179 587	217 055	245 403	238 181	316 521	24,2%	+32,9%	+13,4%	
Sines	0	0	1 262	7 385	4 854	0,4%	-34,3%	-	
<b>Grand Total</b>	<b>256 807</b>	<b>601 595</b>	<b>939 703</b>	<b>1 080 655</b>	<b>1 306 289</b>	<b>100,0%</b>	<b>+20,9%</b>	<b>+43,2%</b>	
<b>Δ% anual</b>	<b>-</b>	<b>+134,3%</b>	<b>+56,2%</b>	<b>+15,0%</b>	<b>+20,9%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



Importa sublinhar que a variação registada no período em análise no porto de Leixões se situa em +17,5%, valor bastante inferior à taxa média de evolução anual, o que poderá indiciar um abrandamento na trajetória de crescimento. No porto de Setúbal verifica-se a situação inversa, registando-se uma variação de +32,9% no período, bastante superior à taxa média anual +13,4%.

Merece particular destaque o facto de o mercado da carga Ro-Ro do porto de Setúbal ser constituído em cerca de 98% pelo tráfego de ‘produtos da indústria automóvel’.



#### CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	99 702	+17 941	+21,9%	975 477	74,7%	+145 247	+17,5%	1 047 641	+162 969	+18,4%
Lisboa	686	+294	+74,9%	9 438	0,7%	+4 586	+94,5%	9 703	+4 275	+78,7%
Setúbal	43 691	+18 018	+70,2%	316 521	24,2%	+78 339	+32,9%	340 256	+80 809	+31,1%
Sines	107	-676	-86,4%	4 854	0,4%	-2 531	-34,3%	5 565	-1 820	-24,6%
<b>Total Geral</b>	<b>144 186</b>	<b>+35 578</b>	<b>+32,8%</b>	<b>1 306 289</b>	<b>100,0%</b>	<b>+225 640</b>	<b>+20,9%</b>	<b>1 403 165</b>	<b>+246 227</b>	<b>+21,3%</b>

No que se refere ao sentido das operações verifica-se globalmente um comportamento positivo em ambas as operações, ligeiramente superior nos embarques (+25,2% contra +17,8%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	396 616	71,0%	+69 161	+21,1%	578 861	77,5%	+76 086	+15,1%	40,7%
Lisboa	7 219	1,3%	+4 337	+150,5%	2 219	0,3%	+249	+12,6%	76,5%
Setúbal	150 215	26,9%	+41 324	+37,9%	166 306	22,3%	+37 016	+28,6%	47,5%
Sines	4 854	0,9%	-2 338	-32,5%	0	0,0%	-194	-100,0%	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>558 903</b>	<b>100,0%</b>	<b>+112 484</b>	<b>+25,2%</b>	<b>747 386</b>	<b>100,0%</b>	<b>+113 157</b>	<b>+17,8%</b>	<b>42,8%</b>

## 3.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias que integram o mercado dos Granéis Sólidos movimentados nos portos nacionais são, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, ‘Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes’, ‘Cereais’, ‘Outros resíduos e matérias-primas secundárias’, ‘Cimento, cal e gesso’ e ‘Outras substâncias de origem vegetal’ e ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extrativas n.e.’, que representam cerca de 80% do total da classe.

### 3.2.1. Carvão

O mercado do Carvão é praticamente constituído pelas importações deste combustível fóssil para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, bem como, a uma escala menor, para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, pelo que a sua abrangência geográfica se limita aos portos de Sines e Setúbal.

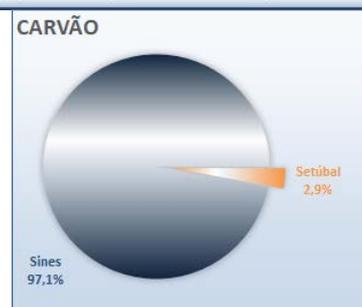


No entanto, o mercado desta carga no porto de Sines é absolutamente dominante, que no período em análise representou 97,1% do total, remetendo o mercado constituído pelo porto de Setúbal a uma dimensão praticamente residual.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Setúbal	283 310	327 119	235 238	243 861	174 635	2,9%	-28,4%	-11,4%	
Sines	4 168 413	4 424 965	5 301 437	4 907 831	5 769 645	97,1%	+17,6%	+7,8%	
<b>Grand Total</b>	<b>4 454 511</b>	<b>4 752 084</b>	<b>5 536 675</b>	<b>5 151 692</b>	<b>5 944 280</b>	<b>100,0%</b>	<b>+15,4%</b>	<b>+6,8%</b>	
Δ% anual	-	+6,7%	+16,5%	-7,0%	+15,4%	-	-	-	-

A tendência de evolução nos períodos janeiro-novembro desde 2013 tem subjacente uma taxa média de evolução anual de +6,8%, sendo, no entanto, notória uma relativa irregularidade nos últimos anos, onde pontua uma quebra de -7% verificada em 2016.

Em termos teóricos e face à emergente e crescente indústria de produção de energias alternativas, nomeadamente, hídrica e eólica, o consumo de carvão para as centrais termoelétricas deveria estar a evoluir numa trajetória decrescente. Com efeito, tal não se verifica, sublinhando-se até o facto de o volume das importações no período em análise constituir o segundo mais elevado desde 2000, período para o qual dispomos de dados estatísticos. O mais elevado registou-se no próprio ano 2000.



A observação dos valores relativos a cada porto reflete uma forte quebra no porto de Setúbal, de -28,4% no período em análise e uma taxa média anual negativa de -11,4%, e um comportamento que reflete uma tendência de crescimento no porto de Sines, traduzida por um acréscimo de +17,6% no período em análise e uma taxa média anual de +7,8%.

#### GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Setúbal	0	-	-	174 635	2,9%	-69 226	-28,4%	180 846	-63 015	-25,8%
Sines	706 997	+231 553	+48,7%	5 769 645	97,1%	+861 813	+17,6%	6 272 935	+985 527	+18,6%
<b>Total Geral</b>	<b>706 997</b>	<b>+231 553</b>	<b>+48,7%</b>	<b>5 944 280</b>	<b>100,0%</b>	<b>+792 588</b>	<b>+15,4%</b>	<b>6 453 781</b>	<b>+922 512</b>	<b>+16,7%</b>

Dado que o movimento portuário de Carvão resulta quase integralmente de importações, as operações de 'embarque' são meramente residuais, tendo, no período janeiro-novembro de 2017, representado 3,1% do total, decorrente de 182,7 mil toneladas embarcadas em Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0,0%	-	-	174 635	3,0%	-69 226	-28,4%	0,0%
Sines	182 662	100,0%	-1 578	-0,9%	5 586 983	97,0%	+863 392	+18,3%	3,2%
<b>Total Geral</b>	<b>182 662</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1 578</b>	<b>-0,9%</b>	<b>5 761 618</b>	<b>100,0%</b>	<b>+794 166</b>	<b>+16,0%</b>	<b>3,1%</b>

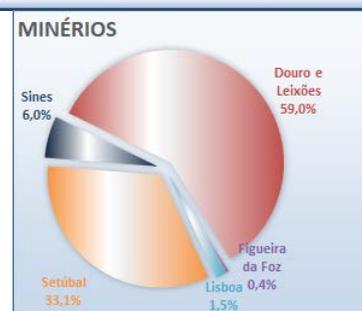


### 3.2.2. Minérios

O mercado da movimentação portuária de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, com um movimento no período janeiro-novembro de 2017 de cerca de um milhão de toneladas, correspondente a 1,2% do total da carga movimentada.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	430 583	373 689	602 185	469 662	613 066	59,0%	+30,5%	+9,8%	
Figueira da Foz	40 049	0	0	0	4 106	0,4%	-	-	
Lisboa	15 696	11 782	2 674	21 611	15 645	1,5%	-27,6%	+7,5%	
Setúbal	519 468	401 445	431 261	428 146	344 219	33,1%	-19,6%	-7,4%	
Sines	17 711	21 945	49 286	42 958	62 085	6,0%	+44,5%	+37,8%	
<b>Grand Total</b>	<b>1 067 545</b>	<b>831 974</b>	<b>1 085 406</b>	<b>962 377</b>	<b>1 039 120</b>	<b>100,0%</b>	<b>+8,0%</b>	<b>+0,7%</b>	
Δ% anual	-	-22,1%	+30,5%	-11,3%	+8,0%	-	-	-	-

Não obstante a movimentação desta carga ser efetuada em cinco portos, salienta-se a predominância dos portos de Leixões e de Setúbal, com quotas de 59% e 33,1%, respetivamente, sublinhando-se o aparecimento de Sines com uma evolução francamente positiva, traduzida, no período em análise, por uma taxa média anual de crescimento de +37,8% e uma variação face ao período homólogo de 2016 de +44,5%, atingindo um volume que representa ainda 6% do total.



O volume de Minérios movimentado no período janeiro-novembro de 2017 registou um acréscimo homólogo de +8%, sendo notória uma forte irregularidade no comportamento deste mercado, que no ano anterior havia observado uma quebra de -11,3%, alternando-se o sinal das variações nos anos imediatamente anteriores, com expressões muito significativas.

O comportamento deste mercado no período em análise revela-se particularmente assimétrico e o acréscimo global referido resulta da conjugação de uma variação positiva de +30,5% no porto de Leixões e negativa de -19,6% em Setúbal.

#### GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	18 591	-14 833	-44,4%	613 066	59,0%	+143 404	+30,5%	709 058	+192 376	+37,2%
Figueira da Foz	0	-	-	4 106	0,4%	+4 106	-	4 106	+4 106	-
Lisboa	0	-	-	15 645	1,5%	-5 966	-27,6%	15 645	-5 966	-27,6%
Setúbal	32 957	-9 612	-22,6%	344 219	33,1%	-83 927	-19,6%	374 901	-85 081	-18,5%
Sines	2 713	-1 883	-41,0%	62 085	6,0%	+19 127	+44,5%	70 192	+27 234	+63,4%
<b>Total Geral</b>	<b>54 260</b>	<b>-26 328</b>	<b>-32,7%</b>	<b>1 039 120</b>	<b>100,0%</b>	<b>+76 743</b>	<b>+8,0%</b>	<b>1 173 903</b>	<b>+132 670</b>	<b>+12,7%</b>

No que respeita à direção do movimento das operações, salienta-se a relativa predominância no volume dos 'desembarques', que representam 60% do total, sublinhando-se a particularidade de o movimento de Leixões resultar integralmente de operações de descarga, enquanto o de Setúbal resulta integralmente de operações de carga, observando-se em termos globais uma quebra de -10% nos 'embarques' e um acréscimo de +24,6% no volume dos 'desembarques'.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-4 988	-100,0%	613 066	98,3%	+148 392	+31,9%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	4 106	0,7%	+4 106	-	0,0%
Lisboa	9 164	2,2%	-9 417	-50,7%	6 481	1,0%	+3 451	+113,9%	58,6%
Setúbal	344 219	82,9%	-50 929	-12,9%	0	0,0%	-32 998	-100,0%	100,0%
Sines	62 085	14,9%	+19 127	+44,5%	0	0,0%	-	-	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>415 468</b>	<b>100,0%</b>	<b>-46 207</b>	<b>-10,0%</b>	<b>623 653</b>	<b>100,0%</b>	<b>+122 951</b>	<b>+24,6%</b>	<b>40,0%</b>

### 3.2.3. Produtos Agrícolas

Sublinhando a natureza provisória dos dados e, por conseguinte, a suscetibilidade de posterior correção, o mercado dos Produtos Agrícolas registou, no período janeiro-novembro de 2017, um movimento superior a 4,7 milhões de toneladas, representando 5,3% do total, refletindo, no entanto, uma significativa concentração no porto de Lisboa, que detém uma quota de 65%, em resultado, naturalmente, da proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis alimentares da Trafaria, Beato, Palença e Alhandra, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	674 427	722 557	617 650	662 296	565 416	12,0%	-14,6%	-4,2%	
Aveiro	201 237	240 830	528 612	597 350	1 024 380	21,7%	+71,5%	+67,1%	
Figueira da Foz	5 926	0	24 486	54 228	7 441	0,2%	-86,3%	+43,9%	
Lisboa	2 807 912	2 918 740	3 037 874	2 869 802	3 062 733	65,0%	+6,7%	+1,6%	
Setúbal	174 904	109 120	161 985	36 058	53 298	1,1%	+47,8%	-28,8%	
Sines	5 632	2 742	2 600	4 449	0	0,0%	-100,0%	-30,4%	
<b>Grand Total</b>	<b>3 870 038</b>	<b>3 993 989</b>	<b>4 373 207</b>	<b>4 224 183</b>	<b>4 713 268</b>	<b>100,0%</b>	<b>+11,6%</b>	<b>+4,6%</b>	
<b>Δ% anual</b>	<b>-</b>	<b>+3,2%</b>	<b>+9,5%</b>	<b>-3,4%</b>	<b>+11,6%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

A restante quota do mercado reparte-se praticamente entre Aveiro e Leixões, cujo movimento representa 21,7% e 12%, respetivamente, surgindo ainda Setúbal com uma pequena 'fatia' correspondente a 1,1% do total.

A evolução global deste mercado nos períodos janeiro-novembro desde 2013 apresenta uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +4,6%, com um forte contributo do porto de Aveiro que tem vindo a crescer anualmente a um ritmo de +67,1% e anula o efeito negativo induzido pelo comportamento de Leixões, que apresenta uma taxa média anual de -4,2%, e o abrandamento induzido pelo porto de Lisboa, que regista uma taxa média anual de +1,6%.



No entanto, este mercado tem evoluído com forte irregularidade, tendo registado variações negativas sucessivas desde 2007, ano em que foi registado o valor mais elevado, até 2013, recuperando desde então, embora com nova quebra em 2016.

O comportamento deste mercado no período em análise face ao homólogo de 2016, é marcado positivamente pelos portos de Aveiro e de Lisboa, com variações respetivas de +71,5% e de 6,7%, tendo, embora, por base quotas com dimensão muito diversa, que anulam a quebra de -14,6% registada no porto de Leixões.



#### GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	27 299	-17 517	-39,1%	565 416	12,0%	-96 880	-14,6%	603 679	-142 134	-19,1%
Aveiro	120 540	+31 089	+34,8%	1 024 380	21,7%	+427 030	+71,5%	1 095 799	+455 131	+71,0%
Figueira da Foz	0	-4 190	-100,0%	7 441	0,2%	-46 787	-86,3%	7 441	-46 787	-86,3%
Lisboa	221 409	+5 021	+2,3%	3 062 733	65,0%	+192 931	+6,7%	3 465 213	+318 717	+10,1%
Setúbal	0	-207	-100,0%	53 298	1,1%	+17 240	+47,8%	53 298	+8 450	+18,8%
Sines	0	-	-	0	0,0%	-4 449	-100,0%	2 049	-2 400	-53,9%
<b>Total Geral</b>	<b>369 249</b>	<b>+14 196</b>	<b>+4,0%</b>	<b>4 713 268</b>	<b>100,0%</b>	<b>+489 085</b>	<b>+11,6%</b>	<b>5 227 479</b>	<b>+590 978</b>	<b>+12,7%</b>

Como decorre do acima referido e surge refletido no quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 97,4%, limitando-se os ‘embarques’ no período em análise a 122,7 mil toneladas registadas maioritariamente em Lisboa.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	565 416	12,3%	-96 880	-14,6%	0,0%
Aveiro	0	0,0%	-	-	1 024 380	22,3%	+427 030	+71,5%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	7 441	0,2%	-46 787	-86,3%	0,0%
Lisboa	114 833	93,6%	+35 350	+44,5%	2 947 899	64,2%	+157 580	+5,6%	3,7%
Setúbal	7 857	6,4%	+122	+1,6%	45 441	1,0%	+17 118	+60,4%	14,7%
Sines	0	0,0%	-	-	0	0,0%	-4 449	-100,0%	-
<b>Total Geral</b>	<b>122 690</b>	<b>100,0%</b>	<b>+35 472</b>	<b>+40,7%</b>	<b>4 590 578</b>	<b>100,0%</b>	<b>+453 613</b>	<b>+11,0%</b>	<b>2,6%</b>

#### 3.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos representou no período janeiro-novembro de 2017 um total de cerca de 7,2 milhões de toneladas, correspondente a 8,1% do movimento total, encerrando naturalmente um elevado grau de heterogeneidade de mercadorias, apresenta uma elevada dispersão geográfica.

Em termos de tonelagem movimentada, os mercados mais significativos são Setúbal e Lisboa que detêm quotas respetivas de 26,2% e 25,8%. No entanto, no período em análise os seus comportamentos são bastante distintos, registando-se em Lisboa uma variação de +70,7% (sem prejuízo de posteriores correções, dada a natureza provisória dos dados) e de +1% em Setúbal.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	132 972	119 444	125 991	89 192	94 718	1,3%	+6,2%	-9,2%	
Douro e Leixões	809 610	1 005 619	1 118 060	1 043 555	960 983	13,3%	-7,9%	+3,5%	
Aveiro	965 780	1 237 308	1 309 155	1 027 231	1 390 685	19,2%	+35,4%	+5,6%	
Figueira da Foz	624 450	778 194	712 368	745 965	814 739	11,3%	+9,2%	+4,9%	
Lisboa	1 564 303	1 723 780	1 464 443	1 093 529	1 866 621	25,8%	+70,7%	-0,2%	
Setúbal	1 512 403	2 219 634	1 699 554	1 878 361	1 897 023	26,2%	+1,0%	+2,4%	
Sines	80 071	111 049	103 767	352 831	133 017	1,8%	-62,3%	+27,1%	
Faro	5 488	7 510	42 882	25 272	75 344	1,0%	+198,1%	-	
<b>Grand Total</b>	<b>5 695 076</b>	<b>7 202 537</b>	<b>6 576 219</b>	<b>6 255 936</b>	<b>7 233 131</b>	<b>100,0%</b>	<b>+15,6%</b>	<b>+3,3%</b>	
Δ% anual	-	+26,5%	-8,7%	-4,9%	+15,6%	-	-	-	



Em termos globais, constata-se que este mercado revela alguma irregularidade na sua evolução anual, mas apresenta, no entanto, uma tendência positiva de +3,3% ao ano. Para a formação desta tendência é, naturalmente, relevante a influência dos comportamentos de Lisboa e de Setúbal, que no período em análise se traduzem por taxas médias anuais de -0,2% e de +2,4%, revelando-se igualmente importante a influência de Aveiro, Leixões e Figueira da Foz.



Em termos da variação apurada no período janeiro-novembro de 2017, o porto de Aveiro surge como segunda condicionante mais significativa, ao crescer +35,4% com uma quota de 19,2%, logo a seguir a Lisboa. No âmbito das influências positivas, deve também ser focada a do porto da Figueira da Foz, com um acréscimo de +9,2% e uma quota de 11,3%, que excede Setúbal, que, não obstante a maior dimensão, regista um crescimento de apenas +1%.

Importa, no entanto, referir a existência de fortes influências negativas, das quais se salienta a que é exercida pelo porto de Sines, que regista uma quebra de -62,3% e a sua quota recua de 5,6% para 1,8%. Não tão impactante, mas digna de nota, é também a quebra de -7,9% observada em Leixões, que passa a deter uma quota de 13,3%, inferior em 3,4 pontos percentuais à de 2016.

#### OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	7 356	-11 089	-60,1%	94 718	1,3%	+5 526	+6,2%	105 031	+10 929	+11,6%
Douro e Leixões	27 993	-28 458	-50,4%	960 983	13,3%	-82 573	-7,9%	1 032 416	-110 707	-9,7%
Aveiro	150 698	+81 898	+119,0%	1 390 685	19,2%	+363 455	+35,4%	1 536 794	+448 702	+41,2%
Figueira da Foz	94 459	+26 108	+38,2%	814 739	11,3%	+68 774	+9,2%	885 283	+78 276	+9,7%
Lisboa	158 010	-28 606	-15,3%	1 866 621	25,8%	+773 092	+70,7%	2 026 280	+737 038	+57,2%
Setúbal	100 166	-15 715	-13,6%	1 897 023	26,2%	+18 662	+1,0%	2 043 615	-53 207	-2,5%
Sines	8 454	+4 057	+92,3%	133 017	1,8%	-219 814	-62,3%	174 285	-191 815	-52,4%
Faro	6 510	+6 510	-	75 344	1,0%	+50 072	+198,1%	81 348	+56 076	+221,9%
<b>Total Geral</b>	<b>553 646</b>	<b>+34 705</b>	<b>+6,7%</b>	<b>7 233 131</b>	<b>100,0%</b>	<b>+977 195</b>	<b>+15,6%</b>	<b>7 885 052</b>	<b>+975 292</b>	<b>+14,1%</b>

Considerando o sentido das operações, constata-se que o movimento do período janeiro-novembro de 2017 revela um razoável equilíbrio entre o volume de ‘embarques’ e ‘desembarques’, com os primeiros a representar 54% do total. Sublinha-se o facto de o comportamento destes fluxos ser positivo em ambos os casos, mas com graus de variação distintos, sendo de +28,7% nos ‘embarques’ e de +3,3% nos ‘desembarques’.

Nas operações de ‘embarque’ destaca-se o comportamento do porto de Lisboa que regista um acréscimo de +103,1% e representa 33,1% do total, sendo também notável o crescimento de Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal, com taxas respetivas de +43,5%, +29,5% e +9,8%. Os únicos portos que apresentam quebras no volume movimentado são Viana do Castelo e Sines, que apresentam dimensões residuais neste segmento de cerca de 1,3%.

No volume de carga desembarcada observam-se variações díspares nos diversos portos, assinalando-se variações positivas semelhantes, em termos de expressão combinada entre a variação e a quota do volume movimentado, os portos de Aveiro e Lisboa, com variações de +27,1% com uma quota de 19,4%, e de +25,4% com uma quota de 17,2%.



Com comportamentos negativos no segmento das operações de ‘desembarque’ destacam-se os portos de Leixões e Setúbal, com variações negativas de -10,8% e de -7,8%, apresentando quotas de 22,5% e 26%, respetivamente.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	52 044	1,3%	-6 522	-11,1%	42 675	1,3%	+12 048	+39,3%	54,9%
Douro e Leixões	213 570	5,5%	+8 069	+3,9%	747 413	22,5%	-90 641	-10,8%	22,2%
Aveiro	744 875	19,1%	+225 918	+43,5%	645 810	19,4%	+137 537	+27,1%	53,6%
Figueira da Foz	442 760	11,3%	+100 870	+29,5%	371 979	11,2%	-32 096	-7,9%	54,3%
Lisboa	1 293 953	33,1%	+656 986	+103,1%	572 668	17,2%	+116 107	+25,4%	69,3%
Setúbal	1 030 217	26,4%	+92 338	+9,8%	866 807	26,0%	-73 675	-7,8%	54,3%
Sines	52 098	1,3%	-255 788	-83,1%	80 919	2,4%	+35 974	+80,0%	39,2%
Faro	75 344	1,9%	+50 072	+198,1%	0	0,0%	-	-	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>3 904 861</b>	<b>100,0%</b>	<b>+871 943</b>	<b>+28,7%</b>	<b>3 328 270</b>	<b>100,0%</b>	<b>+105 252</b>	<b>+3,3%</b>	<b>54,0%</b>

### 3.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é fundamentalmente constituído pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação ‘Petróleo bruto’ e ‘Produtos petrolíferos refinados líquidos’, e em menor dimensão ‘Gás natural’, ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’ e ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e que, no seu conjunto, em 2016 representaram cerca de 97,5% do total das mercadorias movimentadas sob esta forma de acondicionamento, que consideramos integrarem os mercados do ‘Petróleo Bruto’, ‘Produtos Petrolíferos’ e ‘Outros Granéis Líquidos’.

#### 3.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto é integrado pelos portos de Sines e de Leixões, onde, em condições normais do funcionamento do mercado, se efetua a descarga deste combustível fóssil para as refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A. localizadas nas suas proximidades.

No período janeiro-novembro de 2017 este mercado representou cerca de 15,2% do total e movimentou um volume de 13,5 milhões de toneladas, após recuo de -15,4% face ao movimento registado no período homólogo de 2016. À sua evolução anual está subjacente uma taxa média anual de crescimento de +8,4%, impulsionada pelo comportamento de Sines, que com uma quota de 66,8% apresenta uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média de +10,9% ao ano, tendo Leixões, com um volume que representa 33,2% do total, vindo a evoluir a uma taxa média anual de +3,3%.

Recorda-se que o comportamento deste mercado em 2017 é significativamente influenciado pelas operações de transbordo de Petróleo Bruto efetuadas em 2016 no porto de Sines nos navios com mais de 100 000 DWT que tinham Leixões como destino para abastecimento da refinaria de Matosinhos, cuja descarga esteve impossibilitada durante cerca de seis meses por inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões, cuja mono-boia foi objeto de manutenção em estaleiro.

Esta operação levou a um movimento extraordinário de cerca de 3,4 milhões de toneladas que induziram um efeito de travão na evolução para 2017, que conduz à quebra de -15,4% apurada no período janeiro-novembro em termos globais e que sobe para -27,3% no próprio porto de Sines. O porto de Leixões

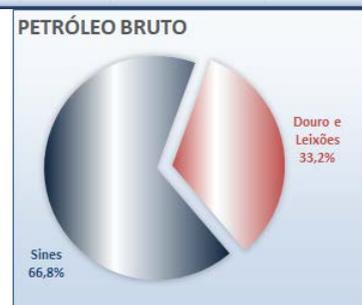


acabou por registar uma quebra em 2016 (-15%, comparativamente ao valor mais elevado até então, verificado em 2015) que alavanca o crescimento em 2017, que se traduz num acréscimo de +26,1% e leva a que exceda o anterior máximo, estabelecendo-se, portanto, a melhor marca de sempre registada nos períodos janeiro-novembro.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	3 842 103	3 571 985	4 178 450	3 553 643	4 481 824	33,2%	+26,1%	+3,3%	
Sines	7 378 898	6 675 281	8 531 641	12 382 659	8 998 586	66,8%	-27,3%	+10,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>11 221 002</b>	<b>10 247 266</b>	<b>12 710 091</b>	<b>15 936 303</b>	<b>13 480 410</b>	<b>100,0%</b>	<b>-15,4%</b>	<b>+8,4%</b>	
Δ% anual	-	-8,7%	+24,0%	+25,4%	-15,4%	-	-	-	-

A natureza desta matéria-prima e as características da estrutura industrial nacional determinam que, em condições normais de funcionamento dos mercados, a carga movimentada corresponda integralmente a importações, devendo a totalidade do movimento portuário decorrer de operações de desembarque.

No entanto, constata-se que o porto de Sines registou o embarque residual de 161 mil toneladas, valor que em nada se compara ao volume de cerca de 1,7 milhões de toneladas que, no período homólogo de 2016, foram embarcadas em Sines com destino a Leixões, pelo motivo já referido, e que determina agora o registo de uma diminuição do volume de embarques de -1,5 milhões de toneladas.



#### GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	362 939	+21 667	+6,3%	4 481 824	33,2%	+928 180	+26,1%	4 902 773	+1 005 204	+25,8%
Sines	777 159	-250 267	-24,4%	8 998 586	66,8%	-3 384 073	-27,3%	9 630 877	-3 598 268	-27,2%
<b>Total Geral</b>	<b>1 140 099</b>	<b>-228 601</b>	<b>-16,7%</b>	<b>13 480 410</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2 455 893</b>	<b>-15,4%</b>	<b>14 533 650</b>	<b>-2 593 064</b>	<b>-15,1%</b>

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	4 481 824	33,6%	+928 180	+26,1%	0,0%
Sines	161 034	100,0%	-1 545 612	-90,6%	8 837 552	66,4%	-1 838 461	-17,2%	1,8%
<b>Total Geral</b>	<b>161 034</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1 545 612</b>	<b>-90,6%</b>	<b>13 319 375</b>	<b>100,0%</b>	<b>-910 281</b>	<b>-6,4%</b>	<b>1,2%</b>

### 3.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos tem vindo a revelar uma grande importância no contexto das exportações nacionais e apresenta uma tendência crescente na evolução do seu volume de tráfego. No período janeiro-novembro de 2017 verificou-se um movimento global de 16,6 milhões de toneladas, superior em +14,3% ao volume registado no período homólogo de 2016 e que mantém uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,2%. O volume atingido no período em análise constitui o valor mais elevado de sempre, excedendo em +8% o anterior máximo, registado em 2015.

Embora esta carga registre movimento em vários portos, os seus mercados relevantes situam-se, naturalmente, nos portos de Sines e de Leixões, pelas razões que se prendem com a localização das refinarias,



sendo que as respetivas quotas se situam em cerca de 70,2% e 19,3%, sendo o remanescente distribuído fundamentalmente por Lisboa (6,2%) e Aveiro (3,8%).

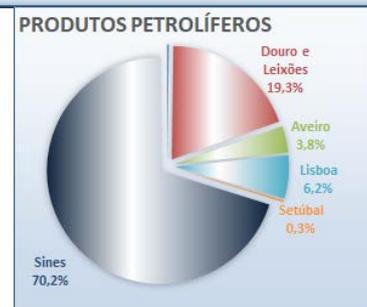
O comportamento do porto de Sines tem subjacente uma tendência de evolução a uma taxa média anual de +2,9%, após registo no período em análise de um acréscimo homólogo de +13,2%, e influencia fortemente o comportamento global do mercado.

O porto de Leixões recuperou a quebra observada em 2016 e regista agora um acréscimo de +15,2%, mantendo, embora, uma taxa média anual de crescimento ligeiramente negativa, que reflete uma oscilação em torno de um valor médio cujos desvios quase se anulam, encontrando-se ainda a cerca de -13,7% do seu volume máximo registado em 2007.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo			23 665	36 845	36 001	0,2%	-2,3%	-	
Douro e Leixões	3 151 551	2 914 207	3 151 188	2 780 525	3 203 638	19,3%	+15,2%	-0,1%	
Aveiro	325 902	496 925	335 454	516 018	630 061	3,8%	+22,1%	+15,0%	
Lisboa	992 415	897 030	850 928	857 594	1 026 777	6,2%	+19,7%	+0,3%	
Setúbal	229 098	119 592	50 589	39 966	43 763	0,3%	+9,5%	-56,7%	
Sines	10 593 505	9 314 226	10 915 221	10 258 551	11 616 454	70,2%	+13,2%	+2,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>15 292 472</b>	<b>13 741 981</b>	<b>15 327 044</b>	<b>14 489 500</b>	<b>16 556 694</b>	<b>100,0%</b>	<b>+14,3%</b>	<b>+2,2%</b>	
Δ% anual	-	-10,1%	+11,5%	-5,5%	+14,3%	-	-	-	-

Os portos de Aveiro e Lisboa registam um comportamento globalmente positivo, embora com tendências de evolução distintas, respetivamente de +15% e de +0,3%, apresentando variações no período em análise face ao homólogo de 2016 de +22,1% e +19,7%.

No período janeiro-novembro de 2017 regista-se residualmente movimento nos portos de Viana do Castelo e de Setúbal, que não apresentam dimensão que lhes confira relevância.



#### GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	3 781	+1 355	+55,8%	36 001	0,2%	-844	-2,3%	41 654	+426	+1,0%
Douro e Leixões	279 074	+51 340	+22,5%	3 203 638	19,3%	+423 113	+15,2%	3 481 584	+480 433	+16,0%
Aveiro	58 715	+12 983	+28,4%	630 061	3,8%	+114 043	+22,1%	678 239	+122 602	+22,1%
Lisboa	125 209	+61 879	+97,7%	1 026 777	6,2%	+169 183	+19,7%	1 150 780	+238 536	+26,1%
Setúbal	533	-4 296	-89,0%	43 763	0,3%	+3 796	+9,5%	45 778	-9 814	-17,7%
Sines	885 501	-156 191	-15,0%	11 616 454	70,2%	+1 357 902	+13,2%	12 652 946	+1 431 274	+12,8%
<b>Total Geral</b>	<b>1 352 813</b>	<b>-32 929</b>	<b>-2,4%</b>	<b>16 556 694</b>	<b>100,0%</b>	<b>+2 067 193</b>	<b>+14,3%</b>	<b>18 050 980</b>	<b>+2 263 457</b>	<b>+14,3%</b>

Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos 'embarques' representou 53,8% do total, o que reflete a importância desta carga nas exportações, não sendo, embora, despiçando o seu tráfego em cabotagem, maioritariamente relativo à carga transportada dos portos de Sines e Leixões para os restantes portos, quer do Continente, quer das Regiões Autónomas (com maior expressão para o Caniçal e Ponta Delgada).

Sublinha-se o comportamento positivo de ambas as operações, sendo, no entanto, de realçar as operações de 'desembarque' que apresentam um aumento de +31,8%, enquanto as dos 'embarques' crescem +2,5%.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	36 001	0,4%	-844	-2,3%	0	0,0%	-	-	100,0%
Douro e Leixões	2 234 139	25,1%	+486 830	+27,9%	969 499	12,7%	-63 716	-6,2%	69,7%
Aveiro	0	0,0%	-3 999	-100,0%	630 061	8,2%	+118 042	+23,1%	0,0%
Lisboa	37 587	0,4%	+27 840	+285,6%	989 190	12,9%	+141 342	+16,7%	3,7%
Setúbal	0	0,0%	-	-	43 763	0,6%	+3 796	+9,5%	0,0%
Sines	6 601 489	74,1%	-288 548	-4,2%	5 014 964	65,6%	+1 646 451	+48,9%	56,8%
<b>Total Geral</b>	<b>8 909 216</b>	<b>100,0%</b>	<b>+221 278</b>	<b>+2,5%</b>	<b>7 647 477</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1 845 915</b>	<b>+31,8%</b>	<b>53,8%</b>

Importa salientar que o porto de Sines registou uma quebra de -4,2% no volume dos Produtos Petrolíferos embarcados e um acréscimo de +48,9% nos desembarcados, enquanto o porto de Leixões registou uma variação positiva de +27,9% nos ‘embarques’ e uma quebra de -6,2% nos ‘desembarques’.

### 3.3.3. Outros Granéis Líquidos

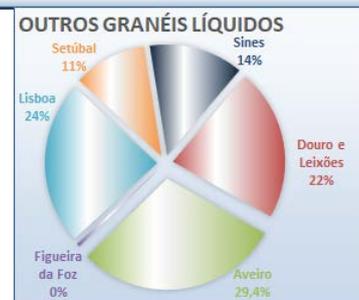
A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos é, naturalmente, de natureza muito diversa (com o ‘Gás natural’ a assumir um peso preponderante), determinando uma relativa dispersão geográfica do respetivo mercado, não se considerando, no entanto, como relevantes os mercados de Viana do Castelo e da Figueira da Foz, atenta a respetiva dimensão e quebras de atividade.

O mercado dos Outros Granéis Líquidos representou no janeiro-novembro de 2017 um volume de 1,9 milhões de toneladas a que corresponde uma quota de 2,2% do mercado portuário e tem subjacente uma tendência de evolução negativa traduzida por uma taxa média anual de -4,3%, após registo de um acréscimo de +1% face ao período homólogo de 2016.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	491 621	479 407	414 510	369 086	424 175	22,1%	+14,9%	-5,5%	
Aveiro	660 715	562 194	590 786	626 475	564 674	29,4%	-9,9%	-2,1%	
Figueira da Foz	0	0	3 841	29 376	9 983	0,5%	-66,0%	-	
Lisboa	480 357	448 450	470 457	413 586	457 305	23,8%	+10,6%	-1,8%	
Setúbal	203 204	233 923	226 842	194 773	203 223	10,6%	+4,3%	-1,8%	
Sines	437 007	289 685	257 660	267 719	260 921	13,6%	-2,5%	-11,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>2 298 857</b>	<b>2 037 883</b>	<b>1 964 095</b>	<b>1 901 015</b>	<b>1 920 282</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1,0%</b>	<b>-4,3%</b>	
<b>Δ% anual</b>	<b>-</b>	<b>-11,4%</b>	<b>-3,6%</b>	<b>-3,2%</b>	<b>+1,0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

O mercado reparte-se fundamentalmente por cinco portos, com Aveiro a deter a quota de valor mais elevado, 29,4%, seguido por Lisboa e Leixões com quotas respetivas de 23,8% e 22,1%, Sines com 13,6% e Setúbal com 10,6%.

A evolução média anual negativa deste mercado reflete taxas médias anuais também negativas em todos os portos, sendo de sublinhar a influência mais significativa dos portos de Sines (quota de 13,6% e uma taxa média anual de crescimento de -11,9%) e de Leixões (quota de 22,1% e uma variação média anual de -5,5%).



A variação positiva registada no período em análise deve-se fundamentalmente ao movimento efetuado nos portos de Leixões e de Lisboa, com acréscimos de +14,9% e +10,6%, respetivamente, que anularam a quebra de -9,9% observada em Aveiro.



#### OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mês de Novembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	36 736	+6 807	+22,7%	424 175	22,1%	+55 089	+14,9%	471 915	+58 641	+14,2%
Aveiro	58 496	+4 811	+9,0%	564 674	29,4%	-61 801	-9,9%	615 621	-71 702	-10,4%
Figueira da Foz	0	-	-	9 983	0,5%	-19 393	-66,0%	9 983	-27 585	-73,4%
Lisboa	37 781	+16 182	+74,9%	457 305	23,8%	+43 719	+10,6%	484 282	+25 090	+5,5%
Setúbal	19 797	+4 715	+31,3%	203 223	10,6%	+8 450	+4,3%	236 655	+21 173	+9,8%
Sines	23 614	-1 713	-6,8%	260 921	13,6%	-6 798	-2,5%	288 819	-1 284	-0,4%
<b>Total Geral</b>	<b>176 425</b>	<b>+30 802</b>	<b>+21,2%</b>	<b>1 920 282</b>	<b>100,0%</b>	<b>+19 267</b>	<b>+1,0%</b>	<b>2 107 275</b>	<b>+4 331</b>	<b>+0,2%</b>

O volume de carga embarcada representou 42,9% do total do mercado dos Outros Granéis Líquidos e registou globalmente um acréscimo de +12,9%, resultante de acréscimos registados na generalidade dos portos, com destaque para Leixões (+26,6%) e Aveiro (+7,2%). Com exceção da Figueira da Foz, que detém uma dimensão pouco significativa e registou uma quebra de -42,5%, os restantes portos apresentam uma influência positiva no comportamento global deste segmento de mercado.

O volume de carga desembarcada registou uma quebra de -6,4% em resultado de variações negativas ocorridas nos portos de Leixões (-10,9%), Aveiro (-18,6%) e Sines (-14,8%), que anularam as variações positivas verificadas nos portos de Lisboa e de Setúbal, +13% e +2%, respetivamente.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	321 831	39,0%	+67 620	+26,6%	102 344	9,3%	-12 530	-10,9%	75,9%
Aveiro	226 978	27,5%	+15 207	+7,2%	337 697	30,8%	-77 008	-18,6%	40,2%
Figueira da Foz	9 983	1,2%	-7 376	-42,5%	0	0,0%	-12 017	-100,0%	100,0%
Lisboa	104 506	12,7%	+3 172	+3,1%	352 800	32,2%	+40 547	+13,0%	22,9%
Setúbal	4 520	0,5%	+4 520	-	198 703	18,1%	+3 930	+2,0%	2,2%
Sines	156 574	19,0%	+11 290	+7,8%	104 348	9,5%	-18 087	-14,8%	60,0%
<b>Total Geral</b>	<b>824 391</b>	<b>100,0%</b>	<b>+94 432</b>	<b>+12,9%</b>	<b>1 095 891</b>	<b>100,0%</b>	<b>-75 165</b>	<b>-6,4%</b>	<b>42,9%</b>

A comparação do volume de carga por sentido do movimento revela que nos portos de Leixões e Sines o volume da carga embarcada ultrapassa o da carga desembarcada, apresentando *ratios* de 75,9% e 60% do total, respetivamente.



ANEXOS



## A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)

Período de Janeiro a Novembro

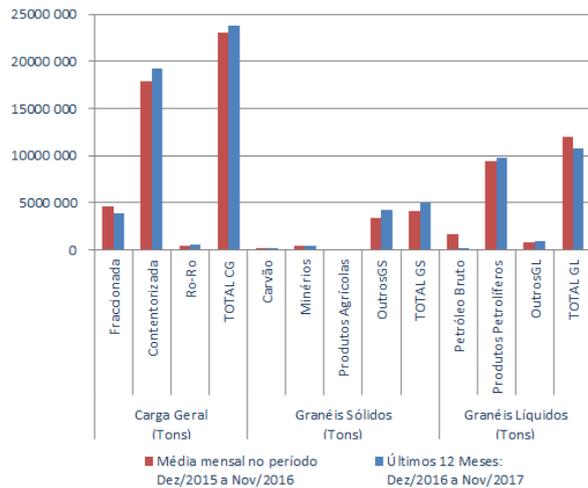
		2015		2016		2017		Δ% 2016 / 2015	Δ% 2017 / 2016
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	182	1,8%	190	1,9%	213	2,1%	+4,4%	+12,1%
	Douro e Leixões	2 517	25,1%	2 490	25,2%	2 479	24,6%	-1,1%	-0,4%
	Aveiro	958	9,5%	932	9,4%	976	9,7%	-2,7%	+4,7%
	Figueira da Foz	447	4,5%	471	4,8%	461	4,6%	+5,4%	-2,1%
	Lisboa	2 449	24,4%	2 090	21,1%	2 367	23,5%	-14,7%	+13,3%
	Setúbal	1 330	13,3%	1 410	14,3%	1 442	14,3%	+6,0%	+2,3%
	Sines	2 007	20,0%	2 223	22,5%	2 050	20,3%	+10,8%	-7,8%
	Faro	78	0,8%	33	0,3%	17	0,2%	-57,7%	-48,5%
	Portimão	69	0,7%	55	0,6%	80	0,8%	-20,3%	+45,5%
TOTAL	10 037	100,0%	9 894	100,0%	10 085	100,0%	-1,4%	+1,9%	
NAVIOS (GT)	Viana do Castelo	859 814	0,5%	743 422	0,4%	899 060	0,5%	-13,5%	+20,9%
	Douro e Leixões	32 350 125	18,3%	30 359 049	16,5%	31 064 589	16,2%	-6,2%	+2,3%
	Aveiro	4 249 728	2,4%	4 594 447	2,5%	5 180 168	2,7%	+8,1%	+12,7%
	Figueira da Foz	1 476 234	0,8%	1 633 630	0,9%	1 492 862	0,8%	+10,7%	-8,6%
	Lisboa	46 960 826	26,5%	41 487 729	22,6%	45 987 554	24,0%	-11,7%	+10,8%
	Setúbal	16 580 454	9,4%	17 545 258	9,5%	22 509 870	11,7%	+5,8%	+28,3%
	Sines	73 396 462	41,5%	86 653 982	47,1%	83 360 295	43,5%	+18,1%	-3,8%
	Faro	299 589	0,2%	120 188	0,1%	72 333	0,0%	-59,9%	-39,8%
	Portimão	792 927	0,4%	781 241	0,4%	1 229 203	0,6%	-1,5%	+57,3%
TOTAL	176 966 159	100,0%	183 918 946	100,0%	191 795 934	100,0%	+3,9%	+4,3%	
CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	407 813	0,5%	359 105	0,4%	385 388	0,4%	-11,9%	+7,3%
	Douro e Leixões	17 296 671	21,1%	16 667 032	19,5%	17 958 193	20,2%	-3,6%	+7,7%
	Aveiro	4 304 303	5,2%	4 059 783	4,8%	4 803 809	5,4%	-5,7%	+18,3%
	Figueira da Foz	1 832 385	2,2%	1 882 339	2,2%	1 920 879	2,2%	+2,7%	+2,0%
	Lisboa	10 721 751	13,1%	9 099 013	10,6%	11 234 056	12,6%	-15,1%	+23,5%
	Setúbal	6 836 161	8,3%	6 443 208	7,5%	6 050 726	6,8%	-5,7%	-6,1%
	Sines	40 294 290	49,1%	46 800 865	54,8%	46 394 466	52,2%	+16,1%	-0,9%
	Faro	355 249	0,4%	152 384	0,2%	75 344	0,1%	-57,1%	-50,6%
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	899	0,0%	-	-
TOTAL	82 048 623	100,0%	85 463 729	100,0%	88 823 761	100,0%	+4,2%	+3,9%	
CONTENTORES (Número)	Viana do Castelo	179	0,0%	67	0,0%	153	0,0%	-62,6%	+128,4%
	Douro e Leixões	355 190	23,3%	367 339	23,5%	352 597	20,7%	+3,4%	-4,0%
	Aveiro	45	0,0%	60	0,0%	51	0,0%	+33,3%	-15,0%
	Figueira da Foz	9 839	0,6%	11 790	0,8%	10 734	0,6%	+19,8%	-9,0%
	Lisboa	303 521	19,9%	229 046	14,6%	295 886	17,4%	-24,5%	+29,2%
	Setúbal	61 211	4,0%	81 744	5,2%	76 730	4,5%	+33,5%	-6,1%
	Sines	795 836	52,2%	875 422	55,9%	966 182	56,8%	+10,0%	+10,4%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	1 525 821	100,0%	1 565 468	100,0%	1 702 333	100,0%	+2,6%	+8,7%	
CONTENTORES (TEU)	Viana do Castelo	262	0,0%	117	0,0%	272	0,0%	-55,3%	+132,5%
	Douro e Leixões	574 177	24,1%	605 763	24,4%	584 831	21,2%	+5,5%	-3,5%
	Aveiro	52	0,0%	67	0,0%	69	0,0%	+28,8%	+3,0%
	Figueira da Foz	19 338	0,8%	23 129	0,9%	22 131	0,8%	+19,6%	-4,3%
	Lisboa	455 424	19,1%	351 920	14,2%	456 257	16,6%	-22,7%	+29,6%
	Setúbal	109 618	4,6%	144 593	5,8%	141 217	5,1%	+31,9%	-2,3%
	Sines	1 227 154	51,4%	1 357 951	54,7%	1 551 823	56,3%	+10,7%	+14,3%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	2 386 025	100,0%	2 483 539	100,0%	2 756 599	100,0%	+4,1%	+11,0%	



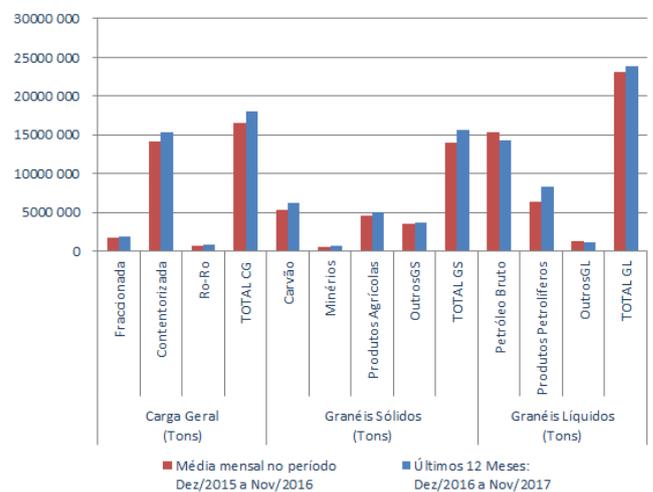
## A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga

		Novembro/2017				Período Jan-Nov/2017				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período Jan-Nov/2017		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Dez/2016 a Nov/2017		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
Navios	NúmeroN	854		-0,9%		10085		+1,9%		11005		+2,7%	
	GT	17 090 606		-1,6%		191 795 934		+4,3%		208 301 883		+5,0%	
Carga Geral (Tons)	Fracionada	296 264	103 116	+10,9%	-36,7%	3 453 712	1 742 872	-16,9%	+10,7%	3 899 534	1 899 194	-16,2%	+8,5%
	Contentorizada	1 524 373	1 087 222	-15,5%	-24,6%	17 493 627	13 940 078	+5,6%	+5,9%	19 293 745	15 309 930	+7,9%	+8,1%
	Ro-Ro	68 805	75 381	+44,7%	+23,5%	558 903	747 386	+25,2%	+17,8%	596 695	806 470	+24,4%	+19,1%
	TOTAL CG	1 889 443	1 265 718	-10,8%	-24,0%	21 506 242	16 430 335	+1,6%	+6,9%	23 789 975	18 015 595	+3,4%	+8,6%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	27 601	679 396	+153,1%	+46,3%	182 662	5 761 618	-0,9%	+16,0%	206 940	6 246 842	+3,5%	+17,2%
	Minérios	35 669	18 591	-24,4%	-44,4%	415 468	623 653	-10,0%	24,6%	469 218	704 685	-4,9%	+28,7%
	Produtos Agrícolas	17 730	351 519	+8445,0%	-0,9%	122 690	4 590 578	+40,7%	+11,0%	136 801	5 090 678	+51,1%	+12,0%
	OutrosGS	262 771	290 875	-24,6%	+70,9%	3 904 861	3 328 270	+28,7%	+3,3%	4 236 742	3 648 310	+25,8%	+3,0%
	TOTAL GS	343 771	1 340 380	-15,5%	+31,0%	4 625 680	14 304 119	+22,8%	+11,5%	5 049 700	15 690 515	+21,6%	+12,3%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	1 140 099	-	-16,7%	161 034	13 319 375	-90,6%	-6,4%	161 034	14 372 616	-90,6%	-6,8%
	Produtos Petrolíferos	618 380	734 433	-27,2%	36,9%	8 909 216	7 647 477	+2,5%	+31,8%	9 734 052	8 316 929	+3,1%	+31,0%
	OutrosGL	78 233	98 192	+23,6%	+19,3%	824 391	1 095 891	+12,9%	-6,4%	912 187	1 195 089	+13,2%	-7,9%
	TOTAL GL	696 613	1 972 723	-23,7%	-0,7%	9 894 641	22 062 743	-11,1%	+4,1%	10 807 273	23 884 633	-9,6%	+3,6%
TOTAL GERAL		2 929 827	4 578 822	-14,8%	-2,1%	36 026 563	52 797 198	-0,1%	+6,9%	39 646 948	57 590 743	+1,4%	+7,4%
Contentores	NúmeroC	74 873	70 696	-10,2%	-16,5%	847 892	854 921	+8,5%	+9,1%	931 339	935 406	+10,5%	+10,5%
	TEU	121 904	113 429	-7,4%	-14,9%	1 376 611	1 379 988	+11,2%	+10,8%	1 508 724	1 508 509	+13,1%	+12,3%

Carga



Descarga

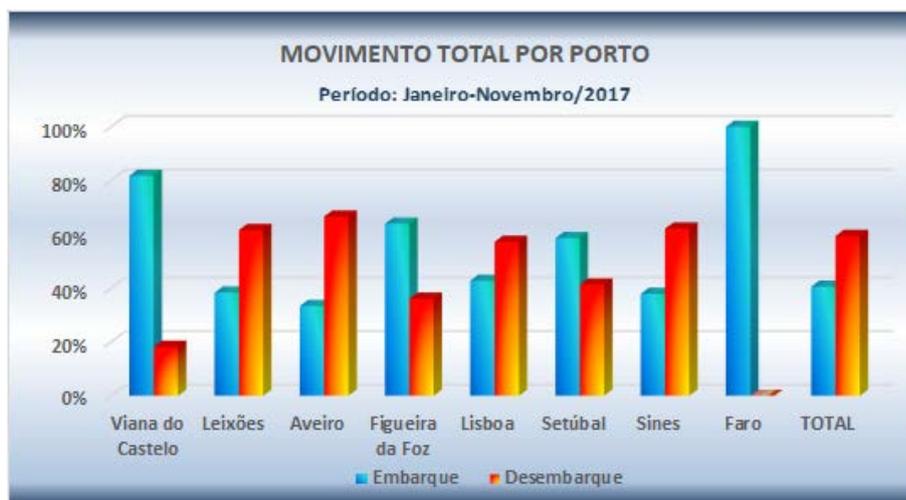




### A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

Reportado ao Mês de Novembro de 2017

	Novembro/2017						Janeiro a Novembro/2017				Últimos 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Novembro/2016		Variação sobre Média de Janeiro a Novembro/2017		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2016		Últimos 12 Meses: Dez/2016 a Nov/2017		Variação sobre Dez/2015 a Nov/2016		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	29 787	4 216	-25,8%	+214,6%	+3,9%	-33,9%	315 217	70 171	+6,9%	+9,0%	341 476	76 081	+8,9%	+8,8%
		87,6%	12,4%					81,8%	18,2%			81,8%	18,2%		
	Douro e Leixões	646 159	883 053	+9,0%	+1,3%	+3,2%	-12,3%	6 887 782	11 070 411	+5,6%	+9,1%	7 560 046	12 045 947	+6,9%	+8,6%
		42,3%	57,7%					38,4%	61,6%			38,6%	61,4%		
	Aveiro	131 454	334 501	+44,0%	+28,2%	-9,8%	+15,0%	1 603 203	3 200 606	+5,7%	+25,8%	1 848 010	3 437 530	+11,5%	+24,8%
		28,2%	71,8%					33,4%	66,6%			35,0%	65,0%		
	Figueira da Foz	128 513	61 382	+28,5%	+14,4%	+15,1%	-2,5%	1 228 088	692 791	+3,6%	-0,6%	1 366 548	747 945	+3,9%	+1,6%
		67,7%	32,3%					63,9%	36,1%			64,6%	35,4%		
	Lisboa	390 106	550 199	-18,5%	+20,3%	-10,7%	-5,9%	4 802 764	6 431 291	+38,1%	+14,4%	5 206 672	7 153 238	+36,2%	+16,5%
		41,5%	58,5%					42,8%	57,2%			42,1%	57,9%		
Setúbal	260 224	153 246	-21,5%	+15,1%	-19,3%	-32,6%	3 548 125	2 502 601	-8,4%	-2,5%	3 813 905	2 779 118	-10,9%	-1,5%	
	62,9%	37,1%					58,6%	41,4%			57,8%	42,2%			
Sines	1 337 075	2 592 225	-25,8%	-10,6%	-16,3%	-1,1%	17 565 194	28 829 272	-7,7%	+3,8%	19 428 098	31 350 830	-5,0%	+4,4%	
	34,0%	66,0%					37,9%	62,1%			38,3%	61,7%			
Faro	6 510	0	-	-	-5,0%	-	75 344	0	-50,6%	-	81 348	0	-57,9%	-	
	100,0%	0,0%					100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
TOTAL	2 923 318	4 578 822	-15,0%	-2,1%	-10,7%	-4,6%	36 025 718	52 797 144	-0,1%	+6,9%	39 564 755	57 590 689	+1,7%	+7,4%	
	39,0%	61,0%					40,6%	59,4%			40,7%	59,3%			
CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	-	-	-100,0%	-	-100,0%	-100,0%	266	6	+127,4%	-	272	6	+128,6%	-
	Douro e Leixões	28 489	30 279	+9,5%	+5,4%	+12,6%	+8,7%	278 315	306 516	-5,5%	-1,5%	303 975	333 454	-4,8%	-0,7%
	Aveiro	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%	66	3	+50,0%	-87,0%	66	3	+50,0%	-87,0%
	Figueira da Foz	1 994	2	+21,9%	-99,9%	+79,2%	-99,8%	12 240	9 891	-2,4%	-6,6%	13 183	10 509	-3,5%	-8,4%
	Lisboa	20 854	17 165	-6,3%	-15,4%	-0,2%	-16,6%	229 750	226 507	+30,6%	+28,7%	249 725	245 895	+33,0%	+29,4%
	Setúbal	6 972	5 283	+3,9%	-11,1%	+4,9%	-14,7%	73 083	68 134	-4,8%	+0,5%	79 262	73 929	-4,8%	+1,5%
	Sines	63 595	60 700	-15,1%	-20,9%	-10,6%	-13,2%	782 891	768 932	+15,4%	+13,1%	862 241	844 714	+18,2%	+15,2%
	TOTAL	121 904	113 429	-7,4%	-14,9%	-2,6%	-9,6%	1 376 611	1 379 988	+11,2%	+10,8%	1 508 724	1 508 509	+13,1%	+12,3%
	51,8%	48,2%					49,9%	50,1%			50,0%	50,0%			



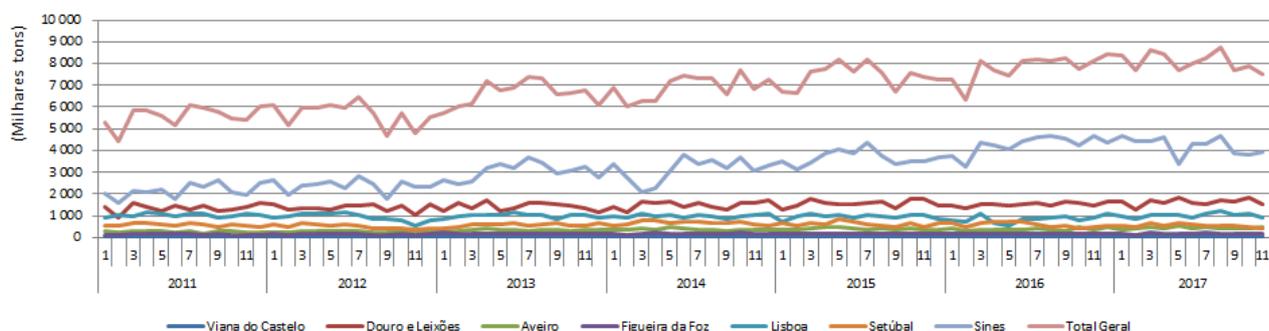


#### A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2016

(Toneladas)

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total Geral
2000	1 007 474	13 597 215	2 471 059	902 759	11 591 344	6 459 162	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 964	2 820 741	857 558	11 596 195	6 570 279	19 604 186	124 345	4 512	55 911 885
2002	873 964	12 647 541	3 016 792	726 700	12 154 818	6 444 577	20 141 896	153 428	9 508	56 169 224
2003	794 070	13 450 382	2 964 621	806 121	12 470 839	6 090 769	20 863 169	150 056	9 850	57 599 878
2004	620 549	13 703 505	3 133 656	998 547	11 783 514	6 521 769	22 476 068	83 867	72 714	59 394 190
2005	604 989	14 050 710	3 328 816	956 582	12 420 906	6 642 136	25 041 506	40 377	54 470	63 140 492
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 498	12 293 965	6 204 146	27 196 330	39 534	50 594	64 868 339
2007	592 787	14 948 486	3 270 661	1 199 754	13 158 951	6 833 985	26 299 079	51 025	29 493	66 384 221
2008	475 504	15 635 100	3 466 093	1 149 826	12 980 193	6 124 140	25 148 564	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 539	2 915 455	1 177 219	11 712 538	5 915 884	24 345 799	22 170	7 318	60 645 824
2010	524 140	14 568 919	3 752 671	1 615 891	11 993 572	7 006 253	25 484 758	52 499	52 088	65 050 791
2011	490 824	16 260 439	3 317 519	1 701 833	12 346 561	6 892 587	25 781 128	62 427	40 493	66 893 810
2012	502 917	16 607 541	3 318 067	1 797 398	11 080 697	6 058 579	28 563 161	269 219	2 684	68 200 262
2013	496 355	17 186 217	3 956 114	2 120 142	12 029 679	7 008 667	36 513 785	357 371	0	79 668 330
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	356 641	0	83 050 182
2015	432 095	18 791 539	4 656 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	396 276	0	89 322 218
2016	391 274	18 314 832	4 541 514	2 075 952	10 224 868	6 985 504	51 185 327	158 388	0	93 877 658
1	47 594	1 450 748	399 690	149 069	818 364	651 908	3 739 255	18 009	0	7 274 636
2	47 690	1 346 787	290 063	149 047	703 277	507 068	3 245 642	27 560	0	6 317 132
3	25 644	1 500 712	340 591	160 259	1 077 154	666 576	4 347 589	32 139	0	8 150 665
4	28 634	1 533 139	348 871	164 141	635 048	705 207	4 244 883	34 591	0	7 694 514
5	25 147	1 486 088	385 407	179 736	553 246	727 632	4 061 389	25 592	0	7 444 237
6	35 661	1 553 672	345 210	187 781	864 029	703 614	4 426 238	14 493	0	8 130 699
7	21 868	1 576 620	420 472	181 822	839 472	585 691	4 581 972	0	0	8 207 918
8	31 097	1 492 097	357 633	189 256	906 740	483 083	4 681 583	0	0	8 141 490
9	25 581	1 675 636	319 147	188 072	971 872	516 713	4 542 745	0	0	8 239 765
10	28 700	1 586 441	500 606	179 456	793 699	431 210	4 228 472	0	0	7 748 584
11	41 490	1 465 091	352 094	153 699	936 111	464 506	4 701 098	0	0	8 114 089
12	32 169	1 647 800	481 731	193 614	1 125 855	542 296	4 384 462	6 004	0	8 413 929
2017	385 388	17 958 193	4 803 809	1 920 879	11 234 056	6 050 726	46 394 466	75 344	899	88 823 761
1	24 399	1 624 994	353 516	144 255	950 285	564 616	4 663 832	12 007	0	8 337 904
2	40 388	1 290 400	389 747	128 951	863 742	500 707	4 445 397	11 348	0	7 670 682
3	32 605	1 727 884	473 009	208 007	1 060 174	670 296	4 441 731	0	816	8 614 521
4	46 331	1 575 968	427 519	187 092	1 058 587	517 704	4 612 987	16 540	0	8 442 727
5	21 276	1 851 958	541 540	194 170	1 031 492	660 388	3 367 834	12 435	0	7 681 093
6	30 169	1 597 710	413 971	154 863	888 312	614 667	4 286 055	0	84	7 985 830
7	25 602	1 553 013	483 284	229 252	1 112 916	549 226	4 296 780	1 200	0	8 251 274
8	36 337	1 718 996	442 120	168 168	1 203 452	523 054	4 660 803	0	0	8 752 929
9	47 128	1 625 821	401 922	161 708	1 012 194	542 713	3 874 485	6 570	0	7 672 541
10	47 150	1 862 238	411 226	154 518	1 112 597	493 884	3 815 263	8 733	0	7 905 610
11	34 003	1 529 211	465 955	189 895	940 305	413 471	3 929 300	6 510	0	7 508 649





## A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2016

(Toneladas)

	Carga Geral				Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Total Geral
	Fraccionada	Contentorizada	RO-RO	Total			
2000	5 319 403	6 776 908	563 563	12 659 874	25 842 282	17 760 136	56 262 293
2001	5 494 855	7 402 471	646 654	13 543 979	26 228 557	16 139 349	55 911 885
2002	5 074 818	7 988 489	442 296	13 505 604	25 553 839	17 109 781	56 169 224
2003	4 381 068	9 081 556	405 891	13 868 515	26 471 616	17 259 746	57 599 878
2004	4 876 204	9 363 379	421 327	14 660 910	27 191 098	17 542 181	59 394 190
2005	4 146 947	9 591 613	396 154	14 134 713	30 199 502	18 806 277	63 140 492
2006	4 975 644	10 784 682	407 350	16 167 676	29 995 937	18 704 727	64 868 339
2007	5 194 988	12 363 062	362 962	17 921 012	29 888 215	18 574 994	66 384 221
2008	4 822 446	13 620 475	361 633	18 804 554	29 102 116	17 099 224	65 005 895
2009	3 772 218	12 942 502	349 818	17 064 538	26 425 302	17 155 983	60 645 824
2010	5 117 154	15 220 308	347 479	20 684 941	28 267 760	16 098 090	65 050 791
2011	5 518 152	17 410 250	336 447	23 264 849	27 262 812	16 366 149	66 893 810
2012	6 119 520	18 756 804	258 300	25 134 624	26 694 131	16 371 508	68 200 262
2013	7 498 855	24 574 139	294 355	32 367 350	30 708 627	16 592 353	79 668 330
2014	7 903 541	27 256 370	653 213	35 813 124	28 912 209	18 324 849	83 050 182
2015	7 680 501	28 838 054	1 015 987	37 534 542	32 691 593	19 096 083	89 322 218
2016	6 330 490	32 903 693	1 177 531	40 411 715	35 061 339	18 404 604	93 877 658
1	504 004	2 280 817	75 685	2 860 507	2 533 022	1 881 108	7 274 636
2	409 273	2 218 606	78 242	2 706 120	2 133 386	1 477 626	6 317 132
3	548 370	2 643 104	98 218	3 289 692	3 059 072	1 801 901	8 150 665
4	543 920	2 680 162	114 150	3 338 232	2 963 746	1 392 535	7 694 514
5	639 484	2 827 501	101 269	3 568 254	2 654 809	1 221 174	7 444 237
6	600 765	2 695 568	113 964	3 410 297	3 150 203	1 570 199	8 130 699
7	603 904	2 789 957	113 996	3 507 857	3 093 816	1 606 245	8 207 918
8	491 697	2 813 827	72 487	3 378 010	3 480 223	1 283 257	8 141 490
9	481 685	2 711 503	91 985	3 285 173	3 495 576	1 459 017	8 239 765
10	475 289	2 827 243	112 050	3 414 582	2 862 902	1 471 100	7 748 584
11	429 956	3 245 434	108 608	3 783 998	2 900 064	1 430 027	8 114 089
12	602 145	3 169 971	96 876	3 868 992	2 734 521	1 810 416	8 413 929
2017	5 196 584	31 433 704	1 306 289	37 936 577	31 957 385	18 929 799	88 823 761
1	412 210	3 106 814	98 860	3 617 885	3 075 395	1 644 624	8 337 904
2	447 577	2 813 891	105 124	3 366 592	2 938 845	1 365 244	7 670 682
3	585 511	3 589 887	125 752	4 301 150	2 450 882	1 862 489	8 614 521
4	481 627	3 174 750	89 010	3 745 386	2 878 073	1 819 268	8 442 727
5	574 721	2 814 108	130 993	3 519 823	2 614 124	1 547 147	7 681 093
6	477 967	2 773 339	121 090	3 372 396	2 999 022	1 614 413	7 985 830
7	518 619	2 848 549	129 856	3 497 025	2 837 640	1 916 609	8 251 274
8	524 073	2 777 195	101 458	3 402 726	3 376 495	1 973 708	8 752 929
9	387 949	2 347 126	125 912	2 860 986	3 140 675	1 670 880	7 672 541
10	386 948	2 576 451	134 048	3 097 447	2 976 898	1 831 265	7 905 610
11	399 380	2 611 595	144 186	3 155 161	2 669 337	1 684 152	7 508 649

