



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

O TRÁFEGO MARÍTIMO DE MERCADORIAS NO CONTEXTO DA INTERMODALIDADE

2017



O presente relatório tem por base as estatísticas produzidas pelas administrações portuárias com jurisdição dos portos comerciais marítimos do Continente, no âmbito da Diretiva 95/64/CE do Conselho da União Europeia (vulgo 'Diretiva Marítima'), definida pelo Eurostat, bem como a informação disponibilizada pelo INE em sede do Comércio Internacional de Bens e de Transportes e Comunicações, e ainda da Comissão Técnica do Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR).

Pretende-se efetuar, numa primeira fase, uma caracterização comparada do tráfego de mercadorias a nível dos diversos modos de transporte num contexto de complementaridade intermodal, quer na perspetiva global, quer na perspetiva da curta distância, e posteriormente uma análise mais detalhada das diversas vertentes do tráfego marítimo, tentando-se aprofundar o conhecimento do respetivo ecossistema, em termos da mercadoria transportada nas diversas formas de acondicionamento, dos fluxos relativos a cabotagem e comércio internacional, da nacionalidade dos operadores de transporte e do registo de bandeira dos navios, entre outros.

Sublinha-se o facto de toda a informação estatística relativa a tonelage movimentada, se refere apenas ao peso das próprias mercadorias, excluindo em qualquer circunstância a tara do seu acondicionamento, nomeadamente dos contentores, respeitando assim os requisitos definidos pelo Eurostat no âmbito da Diretiva Marítima, quer no tocante à medida do peso das mercadorias, quer à tipologia de navios considerados.

ÍNDICE

0. Enquadramento	6
1. Factos mais relevantes de 2017	12
2. Tendências e Desafios do Comércio Internacional	18
Alguns fatores relevantes do contexto internacional de trocas comerciais.....	19
O papel dos portos.....	22
3. Contexto Modal do Tráfego de Mercadorias	26
3.1. Quadro Geral.....	26
3.2. Comércio Internacional.....	27
3.3. Tráfego de Importação.....	28
3.4. Tráfego de Exportação.....	31
3.5. Transporte marítimo de curta distância.....	33
3.6. Comércio Intra-União Europeia por Modo de Transporte e NUTS II.....	34
4. Tráfego Marítimo do Sistema Portuário do Continente	38
4.1. Enquadramento Nacional.....	38
4.2. Movimento Geral de Mercadorias.....	39
Por Porto.....	39
Por Carga.....	40
Por Fluxo de Tráfego.....	41
4.3. Comércio Internacional.....	42
Importação e Principais Mercados.....	42
Exportação e Principais Mercados.....	42
4.4. Cabotagem Continental e Insular.....	43
Total do Tráfego de Cabotagem (Continental e Insular e Operações de Embarque e Desembarque).....	43
Tráfego Doméstico em Operações de Embarque.....	45
Cabotagem Insular.....	46
Principais Mercadorias Movimentadas em Cabotagem Continental e Insular.....	48
4.5. Nacionalidade dos Operadores.....	48

4.6 Nacionalidade do Registo de Bandeira.....	49
4.7 Movimento de Contentores.....	50
4.8. Movimento de Navios.....	52
5. Frota Operacional de Bandeira Portuguesa.....	56
6. ANEXOS.....	59
Anexo 1 - Mercadorias transacionadas em Comércio Internacional, por Modo de Transporte, Peso e Valor - Evolução Anual 2010-2017.....	59
Anexo 2 - Movimento Geral de Mercadorias no Sistema Portuário Nacional - Evolução Anual.....	60
Anexo 3 - Movimento de Mercadorias por Tipologia de Carga e para os Principais Portos.....	61
Anexo 4 - Principais Mercados de Importação - Mercadorias e Portos de Descarga.....	62
Anexo 5 - Principais Mercados de Exportação - Mercadorias e Portos de Carga.....	63
Anexo 6 - Cabotagem Continental por Tipologia de Carga - 2017.....	64
Anexo 7 - Cabotagem Insular por Região Autónoma e Tipologia de Carga - 2017.....	65
Anexo 8 - Principais Mercadorias Movimentadas em Cabotagem Continental e Insular.....	66
Anexo 9 - Movimento de Navios - Evolução do Número de Escalas por Porto e Volume de Arqueação Bruta por Nacionalidade e Dimensão.....	67
Anexo 10 - Movimento de Navios - Número de Escalas por País de Registo e Tráfego.....	68



0. ENQUADRAMENTO

As especificidades da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes enquanto regulador económico independente, cuja atuação visa primordialmente suprir falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado, construindo um paradigma de concorrência inclusiva, sem restrições nem distorções, protegendo o bem público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, e promovendo o equilíbrio resiliente entre a racionalidade que norteia o comportamento dos investidores, dos cidadãos e dos contribuintes, exige-lhe deter permanentemente atualizado um conhecimento profundo do ecossistema que constitui o objeto da sua atividade.

Este conhecimento visa, acima de tudo, os agentes económicos que integram o Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, através das múltiplas atividades que desenvolvem entre os vários modos de transporte, e as características dos mercados em que operam.

Neste domínio assume particular relevância o ecossistema marítimo-portuário já objeto de várias ações da AMT, nomeadamente, no que respeita à atividade de movimentação de carga:

- Pronúncia relativa às distorções de concorrência na operação portuária advenientes de disparidades na organização dos sistemas portuários na Europa, e associadas à transposição da Diretiva 2014/23/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão, e à proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos;
- Emissão de pareceres prévios vinculativos sobre a renovação dos contratos de concessão do Terminal de Contentores de Leixões e do Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões; e
- Emissão de parecer prévio vinculativo relativo ao lançamento por parte do Governo Regional da Madeira de um concurso público internacional para o estabelecimento de uma linha *ferry* para transporte de passageiros entre o Continente e aquela Região Autónoma.

No âmbito do referido ecossistema marítimo-portuário existem entidades com distintas naturezas e tipologias :

- Administrações Portuárias, e
- Empresas de Estiva, concessionárias ou não de terminais portuários,

para além dos armadores de marinha mercante, que asseguram o transporte marítimo de bens, e outros agentes económicos, utilizadores de terminais, cais ou terraplenos inseridos no perímetro da jurisdição do porto, em regime de uso privativo, titulados por contratos de concessão ou por licenciamento de utilização de bens do domínio público.

Como se verá no desenvolvimento do presente relatório, a maioria dos bens transportados, com base nos portos nacionais, é assegurada por operadores e navios de registo de nacionalidade estrangeira. Excetuam-se os bens transportados em serviço de cabotagem, continental ou insular, que são maioritariamente assegurados por operadores nacionais e os navios de pavilhão nacional, na sua quase totalidade no registo RINM-MAR, representam uma quota importante.

No que respeita especificamente à atividade de movimentação de cargas, considerada de interesse público, importa referir que as Administrações Portuárias (de capital social exclusi-

vamente público, embora regidas pelo direito privado dada a sua natureza jurídica de sociedade anónima), efetuam a gestão dos portos sob sua jurisdição maioritariamente segundo o tipo *landlord port* (porto senhorio), em que a operação portuária é realizada por privados em regime de concessão de serviço público.

Acontecendo sobretudo nos portos de maior dimensão, este tipo de gestão é, no entanto, imperfeito ou misto, dado que a maioria dos outros serviços portuários, distintos da movimentação de cargas, é exercida pelas próprias Administrações Portuárias (caso da pilotagem) ou por terceiros sob sua responsabilidade.

Detentoras das infraestruturas e maioritariamente também das superestruturas e do equipamento, as Administrações Portuárias concedem estes ativos a operadores portuários privados que os exploram realizando todas as operações necessárias à movimentação de carga de e para os navios.

Há, no entanto, portos onde a exploração é efetuada segundo o tipo *tool port*, no qual a Administração Portuária detém a infraestrutura e respetivos ativos e atribui a operação portuária a empresas de estiva licenciadas para o efeito. Esta situação verifica-se, por exemplo em Viana do Castelo, em Aveiro, com exceção do Terminal Sul concessionado à SOCAPOR, Figueira da Foz (cujo capital social é detido integralmente pela Administração do Porto de Aveiro, S.A., e ainda Faro e Portimão, sob jurisdição da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A..

Para melhor caracterização do ecossistema marítimo-portuário em termos das entidades mais relevantes no segmento da atividade de movimentação de carga em regime de serviço público, e sem esquecer a importância do volume de carga movimentada associado à exploração de terminais em regime de uso privativo, apresenta-se informação relativa a:

- Administrações Portuárias;
- Concessionários de terminais portuários em regime de serviço público; e
- Empresas de Estiva que desenvolvem a sua atividade em regime de licenciamento.

ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

As seis Administrações Portuárias com jurisdição dos portos comerciais do Sistema Portuário do Continente⁽¹⁾, detêm um volume global de capital social que ascende a 246 milhões de euros (M€), dos quais 95,9% concentrados na Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

NOME	NOME SÓCIO-ACIONISTA	CAPITAL SOCIAL	%
APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 51 035 000.00	20.7%
APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 30 000 000.00	12.2%
APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.	APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.	€ 10 000 000.00	4.1%
APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 60 000 000.00	24.4%
APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 15 100 000.00	6.1%
APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças	€ 80 000 000.00	32.5%
Total Geral		€ 246 135 000.00	100.0%

⁽¹⁾ No presente Relatório não são consideradas as Administrações Portuárias das Regiões Autónomas (Portos dos Açores, S.A., criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto de 2011, e a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A., criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de julho, que aprovou os respetivos estatutos, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 25/2003/M, 23 de agosto).



Acresce referir que a APDL, para além dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, exerce ainda sua jurisdição da Via Navegável do Douro, e a APS tem na sua jurisdição os portos de Sines, Faro e Portimão.

Refere-se ainda que os valores adquiridos na exploração do exercício de 2016, traduzem para estas Administrações Portuárias um ativo superior a mil milhões de euros, capitais próprios que rondam os 657 M€ (2,7 vezes o capital social), um EBITDA de 78,7 M€ e resultados líquidos de 27,6 M€, parte dos quais foram devolvidos ao acionista sob a forma de dividendos.

NOME	Emprego (HM)	Total do Ativo	Total do Capital Próprio	Total de Pro-veitos	Total de Custos	EBITDA	Resulta do Líquido do	Unidade: 10 ⁶ EUR	
								Rentabili-dade dos Proveitos	Rentabili-dade dos Capitais Próprios
APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	254	476.5	364.3	66.3	60.1	36.1	8.9	+13.5%	+2.4%
APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.	100	374.4	307.6	18.9	17.5	9.6	1.2	+6.6%	+0.4%
APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.	34	16.7	15.5	4.7	3.8	0.8	0.9	+18.7%	+5.6%
APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.	298	374.2	213.2	48.9	43.2	23.5	4.8	+9.9%	+2.3%
APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	152	109.5	81.8	21.9	17.7	10.3	3.2	+14.7%	+3.9%
APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.	181	571.1	362.0	64.8	38.2	44.9	19.6	+30.2%	+5.4%
TOTAL	631	1 054.7	657.0	135.6	99.1	78.7	27.6	+20.4%	+4.2%

CONCESSIONÁRIOS EM REGIME DE SERVIÇO PÚBLICO

Como referido, a exploração dos terminais portuários que integram os portos sob jurisdição das Administrações Portuárias do Continente, está maioritariamente entregue a operadores portuários em regime de concessão de serviço público.

As empresas que são detentoras de contratos de concessão, ao abrigo dos quais promovem a movimentação de cargas nas respetivas áreas de jurisdição portuária, em regime de serviço público, são as constantes do quadro seguinte:

No entanto, salienta o facto de que algumas destas empresas não tem como objeto social principal a realização da atividade de movimentação de carga, resultando esta atividade como acessória da sua atividade *core*.

Porto	Empresa	Capital Social
Leixões	Silos de Leixões, Unipessoal, Lda.	€ 625 000.00
	TCGL - Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões, S.A.	€ 2 500 000.00
	TCL - Terminal de Contentores de Leixões, S.A.	€ 2 500 000.00
Aveiro	SOCARPOR - Soc. de Cargas Portuárias (Aveiro), S.A.	€ 1 000 000.00
Lisboa	ATLANPORT - Soc. Exploração Portuária, S.A.	€ 1 746 000.00
	Baía do Tejo, S.A.	€ 147 625 000.00
	ETE - Empresa de Tráfego e Estiva, S.A.	€ 5 000 000.00
	LISCONT - Operadores de Contentores, S.A.	€ 5 750 000.00
	SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, S.A.	€ 46 407 000.00
	SOTAGUS - Terminal de Contentores de Stª Apolónia, S.A.	€ 5 487 000.00
	SOVENA Oilseeds Portugal, S.A.	€ 12 256 000.00
	TMB - Terminal Multusos do Beato, Operações Portuárias, S.A.	€ 998 000.00
	TSA - Terminal Santa Apolonia, Lda.	€ 1 000 000.00
Setúbal	SADOPOINT - Terminal Marítimo do Sado, S.A.	€ 500 000.00
	SAPEC Terminais Portuários, S.A.	€ 4 182 500.00
	TERSADO - Terminais Portuários do Sado, S.A.	€ 2 000 000.00
Sines	C.L.T. - Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A.	€ 10 000 000.00
	PORTSINES - Terminal Multipurpose de Sines, S.A.	€ 4 200 000.00
	PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A.	€ 43 672 136.00

Deste tipo de empresas importa distinguir as que, sendo titulares de contratos de concessão de serviço público, movimentam praticamente de forma exclusiva as cargas previstas no seu objeto social, como se tratasse de ‘uso privativo’ dos respetivos bens dominiais, a saber:

- A empresa [Silos de Leixões, Unipessoal, Lda.](#) tem por objeto social o exercício da ‘atividade de receção, movimentação, armazenagem, expedição e transporte de matérias primas alimentares e produtos conexos, bem como o exercício de quaisquer atividades comerciais e industriais complementares ou subsidiárias’, procedendo à inerente movimentação de cereais e oleaginosas;
- A [SILOPOR – Empresa de Silos Portuários, S.A.](#), atualmente ‘em liquidação’, surge em 1986 por cisão da EPAC – Empresa Pública de Abastecimento de Cereais, sendo-lhes afetos os terminais portuários e silos para descarga e armazenagem de granéis sólidos alimentares. O seu capital social é maioritariamente público, detido pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças;
- A [Baía do Tejo, S.A.](#) é uma empresa vocacionada para a exploração de Parques Empresariais e o seu capital social é subscrito integralmente pela Parpública (SGPS), S.A.;
- A [SOVENA Oilseeds Portugal, S.A.](#) surge após a extinção do grupo CUF e dedica-se à agricultura e distribuição na área dos óleos alimentares e biocombustível;

e as restantes empresas que desenvolvem a atividade de movimentação da carga diversa que demanda os respetivos terminais no contexto do tráfego nacional ou internacional.

Como decorre da leitura do quadro acima, 17 das 19 empresas são sociedades anónimas, sendo as restantes duas, sociedades por quotas. O volume de capital social detido globalmente por estas empresas ascende a quase 300 M€, sendo que apenas a duas, a Baía do Tejo e a Silopor, estão afetos 65%.

Pelo facto de maioritariamente serem sociedades anónimas, o exercício do direito de propriedade surge com relativa volatilidade, em virtude da facilidade com que são transacionadas as respetivas ações.

No entanto, importa referir que no perímetro das empresas portuárias os verdadeiros centros de decisão não se circunscrevem às próprias sociedades, mas assiste-se à transferência e concentração desse poder de decisão em alguns grupos económicos.

Considerando a existência dos dois grupos mais expressivos, o grupo Yilport Iberia, de capitais turcos, que detêm o controlo das empresas Liscont, Sadoport, Socarpor, Sotagus e TCL, e o grupo nacional ETE, que detêm o controlo das empresas Atlanport, ETE, Portsines, TCGL, Tersado e parte da TSA, e aplicando, grosso modo e de forma global, a metodologia utilizada para o cálculo do índice Herfindahl-Hirschman à distribuição do capital social (em vez de às quotas de mercado), obtém-se um índice de concentração de 0,1 (num valor máximo de 1), considerando as empresas individualmente, que passa para quase 0,3 se considerarmos o capital social afeto aos grupos que detêm o seu controlo. Para efeito deste cálculo, foram excluídas as empresas Baía do Tejo, SILOPOR e a PSA Sines, pelo elevado volume de capital social e por estarem circunscritas a mercados muito específicos.

EMPRESAS DE ESTIVA

Continuando a reportar-nos apenas aos portos do Continente, e no que respeita aos operadores portuários que, não sendo titulares de contratos de concessão de qualquer terminal, operam nos mercados para os quais estão licenciados, destacam-se as dez empresas apre-

sentadas no quadro seguinte, sendo duas sociedades anónimas e oito sociedades por quotas.

Porto	Empresa	Capital Social
V.Castelo	NOGARPORT, Lda	€ 125 000.00
	NOVASTIVA – Operadores Portuários, Estiva e Tráfego de Viana, Lda	€ 129 000.00
Aveiro	AVEIPOINT - Soc. Operadora Portuária Aveiro, Lda	€ 249 399.00
	PTM IBERICA UNIPessoal, Lda	€ 2 500 000.00
	TMA - Terminal Multiusos de Aveiro, S.A.	€ 250 000.00
Figueira da Foz	OPERFOZ - Operadores do Porto da Figueira da Foz, Lda	€ 600 000.00
Lisboa	MULTITERMINAL - Sociedade de Estiva e Tráfego, S.A.	€ 1 000 000.00
Setúbal	NAVIPOR - Operadora Portuária Geral, Lda	€ 375 000.00
	SETEFRETE - Sociedade de Tráfego e Cargas, S.A.	€ 625 000.00
Faro e Porimão	ALGARVETRÁFEGO - Operadores Portuários do Barlavento e Sotavento do Algarve, Lda	€ 124 699.48

Nestas empresas, destaca-se a presença do Grupo ETE, que detém o controlo da Aveiport e Setefrete, não alterando, no entanto, significativamente o índice de concentração do capital social no conjunto das empresas de estiva que operam no mercado de movimentação de cargas, sem deterem a titularidade de um contrato de concessão.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



1. FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2017

1. No ano de 2017 foram movimentadas pelos diversos modos de transporte (marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo) cerca de 261,4 milhões de toneladas de mercadorias, em termos de peso líquido, isto é, sem equacionar a tara do acondicionamento e em todos os modos de transporte, tipos de tráfego e tipologia de carga, o qual foi superior em +4,3% ao volume registado no ano anterior, tendo o tráfego nacional sido responsável por 59,9%, e o tráfego internacional por 40,1%.

Este aumento resultou dos parcelares +6,2% para o tráfego nacional e +1,7% para o tráfego internacional, sendo de destacar que a componente nacional teve ainda que ultrapassar o movimento extraordinário e circunstancial de 3,4 milhões de toneladas havida no ano anterior, motivado pela inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões, durante cerca de seis meses, para manutenção da monoboia em estaleiro.

Sublinha-se a preponderância do transporte rodoviário no tráfego nacional, que representou 85,3% do total, tendo registado um crescimento de +8,7% face a 2016. O transporte marítimo representou uma quota de 8,1% do total e registou um decréscimo de -14,4%, influenciado pelo retorno à trajetória normal sem o movimento extraordinário e circunstancial de 2016 referido no parágrafo anterior, enquanto o ferroviário deteve uma quota de 6,6% e observou um crescimento de +5,7%.

No tráfego internacional o transporte marítimo representou 76,1%, após um crescimento de +4,4% face a 2016, contra 23,4% do rodoviário, que observou uma redução de -5,2%, e apenas 0,3% do ferroviário e 0,2% do aéreo.

2. O volume global de mercadorias transacionadas por Portugal (Continente e Regiões Autónomas) no âmbito do comércio internacional, atingiu em 2017 um total de 102,6 milhões de toneladas correspondente a um valor de 124,1 mil milhões de euros, a preços correntes, superior aos respetivos valores registados em 2016 em +5,6% e +11,5%.

A distribuição modal deste volume de mercadorias confere uma quota maioritária de 58,8% ao transporte marítimo em tonelagem e de 60,6% para o transporte rodoviário em valor, o que reflete a natural preferência por este transporte terrestre para a carga de maior valor, facto a que não é alheio o elevado volume de importação de matérias-primas, de menor valor acrescentado.

As importações representam a quota mais significativa do comércio internacional e em 2017 representaram 61,7% em peso, correspondente a 63,3 milhões de toneladas, e 55,6% em valor, correspondente a quase 69 mil milhões de euros, superiores em +6% e +12,6%, aos respetivos volumes observados em 2016, tendo evoluído nos últimos seis anos a taxas médias anuais de crescimento de +4,2% e +3,7%.

O tráfego de importação conta com o apoio maioritário do transporte marítimo para a sua realização, que em 2017 representou 61,6% da respetiva tonelagem e de 26,2% do seu valor. Estes indicadores refletem a preferência dos carregadores por este modo de transporte para as mercadorias de grande volume e menor valor unitário, destacando-se o Petróleo Bruto que representa 22,1% do total das importações e 35,8% do total importado por via marítima. No modo rodoviário a relação destes fatores inverte-se, representando 29,9% do peso e 61% do valor.

As exportações nacionais representaram cerca de 38,3% da tonelagem total de mercadorias transacionadas no comércio internacional, correspondente a 39,4 milhões de toneladas, tendo em valor representado 44,5% do total, correspondente a 55,1 mil milhões de euros. Comparativamente aos números de 2016, as exportações registaram um crescimento de +5% em peso e de +10,1% em valor, a preços correntes.

Também neste tráfego, a preponderância dos modos reparte-se pelo marítimo e pelo rodoviário, sendo igualmente o primeiro mais significativo em peso, representando 54,4%, com 30,7% em valor, e o segundo, com 38,7% em peso, mas 59,9% em valor. Comparativamente a 2016 o transporte marítimo nas exportações cresceu +5,2% em peso e +17,2% em valor, sendo de +1,6% em peso e de +5,6% em valor para o transporte rodoviário.

3. No contexto do comércio internacional têm particular preponderância as transações comerciais com os países limítrofes, nomeadamente a Espanha e França, e numa perspetiva mais abrangente, as transações comerciais com países inseridos num perímetro que pode considerar-se de curta distância, onde o transporte marítimo e transporte rodoviário assumem um papel importante, sendo o ferroviário pouco significativo, representando cerca de 1,5% nas trocas com Espanha e de 0,9% no geral.

Considerando os países da costa dos mares Mediterrâneo (Sul da Europa e Norte de África) e Adriático, e ainda os banhados pelos mares do Norte e Báltico, com quem Portugal tem trocas comerciais superiores a 100 mil toneladas, constata-se que o volume total de mercadorias transacionadas, no conjunto de importações e exportações, ascenderam a 59,3 milhões de toneladas, correspondente a 57,8% da tonelagem total do comércio internacional, sendo que o *ratio* entre o volume transportado em 'curta distância' e o total transportado no respetivo modo é de 32,1% no transporte marítimo e de 97,4% no transporte rodoviário, como é natural.

4. Considerando o conjunto dos portos comerciais do Continente assinala-se um movimento de um total de 89,2 milhões de toneladas de mercadorias, nas diversas formas de acondicionamento e sem contar com o peso das respetivas taras. Este valor representa a melhor marca de sempre e excedeu +1,3% o registado em 2016 e resultou do confronto de variações positivas de +19,1% de Lisboa, +13,5% de Aveiro, +7,2% de Leixões e +5,3% de Viana do Castelo, e de variações negativas de -0,4% na Figueira da Foz, -3,3% em Sines, -12,6% em Setúbal e -46,3% em Faro.

O comportamento dos portos nos últimos cinco anos tem subjacente uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +4,8%, por efeito da conjugação das suas correspondentes verificadas em Sines, de +9,5%, Aveiro de +5,6% e Leixões de +2,8%, contrariadas pelas taxas negativas observadas nos outros portos, com destaque para Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, com valores respetivos de -0,8%, -4,9% e -1,1%.

A nível da tipologia da carga merece destaque a Carga Contentorizada, quer pela quota que representa, 31,1%, quer pela tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de +8,9%, após uma variação de 2017 face a 2016 de +2,1%. É relevante sublinhar o facto de a Carga Fracionada vir desde 2015 a sofrer acentuados decréscimos, de -12,6% no último ano, vindo a sua evolução a ser processada a uma taxa média de -7,2% ao ano, o que pode ser também explicado pela natural tendência crescente de contentorização das cargas, com exceção dos granéis tradicionais.

Não obstante a sua dimensão quase simbólica, traduzida por uma quota de 1,4%, a mercado-

ria movimentada em operações Ro-Ro tem registado um acentuado crescimento de +39,5% ao ano, após um acréscimo de +22,1% em 2017 face a 2016.

Em termos de dimensão das respetivas quotas sublinham-se as mercadorias movimentadas em Granéis Líquidos que representam a maior expressão, de 38,7%, seguida da Carga Contendorizada e dos Granéis Sólidos, representando estes 31,1% (como anteriormente referenciado) e 22,5% respetivamente, com variações respetivas, face a 2016, de -1,5%, +2,1% e +9,2%.

5. Da tonelagem total de mercadorias movimentadas nos portos comerciais do Continente, cerca de 49,3 milhões de toneladas, correspondentes a 55,3%, dizem respeito ao tráfego de importação, e cerca de 30,1 milhões, ou seja, 33,7%, ao tráfego de exportações, tendo o primeiro crescido +7,3% face a 2016 e o segundo mantido sensivelmente o mesmo volume.

As restantes cerca de 9,9 milhões de toneladas foram movimentadas em tráfego de cabotagem, continental (e, neste caso, sujeitas a dupla movimentação, à carga e à descarga) num total de 7,6 milhões de toneladas, insular com a Região Autónoma da Madeira num total de um milhão de toneladas e com a Região Autónoma dos Açores num total de 1,2 milhões de toneladas.

A cabotagem continental regista uma quebra de -22,9% provocada pela já referida operação extraordinária de transbordo de Petróleo Bruto em Sines com destino a Leixões realizada no ano anterior, que empolou o volume de mercadorias movimentado em 3,4 milhões de toneladas (sem considerar o movimento extraordinário, o tráfego de 2017 havia registado um acréscimo de cerca de +17,8%).

Salienta-se o facto de todos estes fluxos terem subjacente uma tendência de evolução positiva, com taxas médias anuais de crescimento de +6,4% nas Importações, de +2,6% nas Exportações, de +4,6% na Cabotagem Continental e de +1% e +2,7% na Cabotagem Insular da Madeira e dos Açores, respetivamente.

6. O volume de Importações por utilização dos portos comerciais do Continente, e que constituiu o valor mais elevado de sempre, teve o maior contributo do porto de Sines que representou uma quota de 56,1%, com uma variação de +0,5% face a 2016 e tendo subjacente uma evolução média anual traduzida por uma taxa de +9,4% nos últimos 5 anos. Seguiu-se-lhe o porto de Leixões com uma quota de 19,7%, após registo de um acréscimo de +33,3% face ao ano anterior, recuperando da quebra de -23,6%, e mantendo uma evolução positiva de +3,1% ao ano. Pelo porto de Lisboa foram efetuadas importações correspondentes a 11,4% do total, superior em +8,7% ao volume registado em 2016 e evoluindo segundo uma taxa média anual negativa de -0,7%.

O volume de mercadorias que constitui o tráfego de exportação, ligeiramente inferior ao registado em 2016 (cerca de dez mil toneladas a menos), registou o maior contributo também do porto de Sines, que movimentou 49,9% do total exportado, após registo de um decréscimo de -3,6%, mantendo, embora, uma taxa média anual nos últimos 5 anos de crescimento positivo de +11,2%. A este, segue-se o porto de Leixões com uma quota de 16% após acréscimo de +2,8% face a 2016, mas tendo subjacente uma tendência negativa apurada entre 2013 e 2017 de -1,7%. Com uma quota de 12,6% surge Lisboa que registou um acréscimo de +39,8% no volume movimentado em tráfego de exportação, recuperando a perda verificada em 2016 e ultrapassando mesmo os valores observados no triénio imediatamente anterior, não tendo sido, no entanto, suficiente para infletir a tendência negativa média de -1,3% ao ano.

7. Considerando apenas as operações de embarque, contata-se que o tráfego doméstico se traduziu pela trasladação de cerca de 5,7 milhões de toneladas, maioritariamente embarcadas em Sines e Leixões, porque constituídas, também na sua maioria, por 'produtos petrolíferos refinados', que representaram 42,1% e 35,1%, respetivamente.

Este tráfego regista uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual nos últimos 5 anos de +3,9%, por influência positiva de Sines (+3,9%), Leixões (+5,6%) e Figueira da Foz (+48,7%) que anularam as tendências de evolução negativa registadas nos restantes portos, dos quais se assinala Lisboa e Setúbal (com variações ligeiras de -0,6% e -0,5%) e Aveiro, que regista uma quebra significativa (-33,2%).

8. O transporte marítimo de mercadorias movimentadas nos portos do Continente em 2017, excluindo os portos de Lisboa e de Setúbal que não disponibilizam esta informação, foi assegurado por operadores de cerca de 55 nacionalidades distintas, sendo que no tráfego internacional o maior volume foi afeto à Suíça, com uma quota de 24,4%, equivalente a cerca de 16 milhões de toneladas. Naturalmente a este facto não é alheia a circunstância de o *transhipment* ser na sua maioria efetuado em Sines, cujo terminal opera os navios da MSC, sendo, no entanto, de salientar que este valor foi inferior em -7,4% ao de 2016.

Na segunda posição surge o Reino Unido, representando 10,5% do total da carga após crescimento de +6,5%, sendo que a terceira posição é ocupada pela Dinamarca, com 8,2%, seguida da Grécia, com 7,4%.

No tráfego nacional Portugal mantém a 1ª posição como país de registo preferencial dos operadores deste tráfego, com 69,7%, superior em +3,4% a 2016. A Holanda ocupa o 2º lugar, com 7,5% da tonelagem movimentada, seguindo-se a Alemanha com 5,6% e da Suíça, com 5,2%.

9. Relativamente ao país de registo da bandeira dos navios, salienta-se no tráfego internacional o Panamá que continua a ocupar o lugar cimeiro, tendo sido responsável pela movimentação de cerca de 12 milhões de toneladas, que, tendo ainda decrescido -7% face a 2016, corresponde a uma quota de 15%, seguido da Libéria com 13,8%, após crescimento de 20%, e de Malta com 11,4%, após redução de -8,6% no volume das mercadorias. Neste capítulo Portugal regista também um comportamento notável, pois cresce +58,5% para uma quota de 5,1%, a par da Grécia.

No tráfego doméstico assinala-se a manutenção de Malta na posição cimeira, perdendo 8,4 pontos percentuais para uma quota de 32,1%, seguida de Portugal com 21,1%, com um acréscimo de +6,1%, da Itália que representa 13,7% após mais que duplicar o volume de carga.

10. O volume de contentores movimentados atingiu em 2017 um total de 2,9 milhões de TEU, superior em +9,3% ao registado em 2016, no seguimento de uma tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +6,9% nos últimos 5 anos.

Esta variação global positiva não foi acompanhada por todos os portos onde o movimento de contentores tem significado, mas resulta de tendências com inclinações distintas, sendo negativas em Leixões e Lisboa, de -1,7% e -4,4%, respetivamente, contrariadas pelas de Sines, +14,5%, de Setúbal, +22,5%, e Figueira da Foz, +9,3%.

O porto de Sines após ter crescido +10,3% face a 2016, passou a deter uma quota de 56,9%,

ocupando Leixões a segunda posição, com 19,8% após recuo de -3,7%, e Lisboa a terceira, representando 16,9% após crescer +26,7%. Setúbal detém uma quota de 5,6% e registou um crescimento de +7,9%, e Figueira da Foz, com uma quota simbólica de 0,8% e que registou em 2017 um incremento de +0,6% face a 2016.

11. O movimento de navios registado em 2017 é caracterizado por atingir 10 651 escalas e uma arqueação bruta (GT) de 206 milhões, traduzindo, face a 2016, respetivamente uma redução de -1,2% e um acréscimo de +0,7%, com tendências de evolução positivas nos últimos 5 anos em ambos os indicadores de, respetivamente, +0,8% e +5,8%, factos que refletem um crescimento da dimensão média dos navios que escalam os portos.

Este resultado é o reflexo de comportamentos distintos a nível dos vários portos, sendo de destacar o aumento do número de escalas em Lisboa e Aveiro, de +11,2% e +2,5%, respetivamente, acompanhado por variações positivas também na arqueação bruta, e a diminuição em Leixões, Setúbal e Sines, com valores respetivos de -1,1%, -13,8% e -8,2%, sendo que Leixões apresenta uma variação positiva no volume GT.

O porto que detém o número mais elevado de escalas é Leixões, com uma quota de 24,4%, seguido de Lisboa com -0,6 pontos percentuais, e Sines de 20,7%. As correspondentes quotas em termos de GT revelam uma situação de paridade em Lisboa, inferior em 8,2 pontos percentuais em Leixões e superior em Sines em 23,1 pontos percentuais, subindo para quota de 43,8%.

Sobre a respetiva tipologia, os navios de Contentores e de Carga Geral representam quota iguais e as mais expressivas, um terço do total, seguindo-se os de Granéis Líquidos, com 20,3%, Navios de Cruzeiro, com 5%, de transporte de Granéis Sólidos, com 4%, e de Carga Seca, com 3,8%.

12. No que respeita ao tipo de registo dos navios que arvoram pavilhão nacional, o Registo Convencional apresentava no final de 2017 apenas três embarcações, sendo dois portacontentores da Empresa de Navegação Madeirense em serviço de cabotagem, e um batelão da Socarmar em serviço costeiro internacional.

Este efetivo é inferior em seis unidades ao registado no final do ano de 2016, após saída do veleiro Santa Maria Manuela, agora da propriedade do armador Recheio Cash & Carry, S.A. (grupo Jerónimo Martins), e dos cinco navios porta-contentores da Transinsular cujo registo foi transferido para o Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR).

Por sua vez, o RIN-MAR mantém o ritmo de crescimento acelerado, elevando-se o número de navios que se encontra aí registado a 476 unidades no final de 2017, após 137 novos registos e saída de -39, o que corresponde a um aumento líquido de +25,9%.

Relativamente à capacidade que lhes está associada assinala-se que as três embarcações em registo convencional detêm um porte (*'deadweight tonnage'* - TDW) de 18,4 mil, enquanto as embarcações registadas no RIN-MAR ascendem a 15,3 milhões de arqueação bruta.

Salienta-se ainda o facto de que 87,2% dos navios do RIN-MAR se encontram registados para navegação *'worldwide'*, seguidos de 1,9% para a 'Europa, Mediterrâneo e África Ocidental' e 1,5% apenas 'Europa'.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



2. TENDÊNCIAS E DESAFIOS DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Um dos principais sustentáculos e motores de desenvolvimento da economia é a exportação de bens, que em 2017 representaram cerca de 64% do valor total das exportações, absolutamente necessárias para garantir a desejável dimensão da indústria nacional.

Mas, naturalmente, numa economia aberta como a portuguesa, e com significativa insuficiência de recursos internos, nomeadamente no que se refere a fontes de energia, matérias-primas, bens de equipamento e alimentares, uma parte significativa da produção de bens depende da incorporação de outros bens que têm de ser importados.

Assim, o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, integrado maioritariamente pelos modos rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial e aéreo, constitui um recurso instrumental absolutamente imprescindível para garantir o normal funcionamento do tecido empresarial e da economia em geral, sendo um fator essencial de competitividade das empresas, e de cuja eficácia e eficiência depende a prosperidade das nações.

No entanto, nem relativamente a todos os bens importados ou exportados, o agente económico, em geral, dono da carga, tem opção de escolha relativamente ao modo de transporte a utilizar para levar os seus bens para os mercados de destino ou trazê-los do mercado de origem.

Referimo-nos em particular, aos bens cujo mercado de origem ou de destino se localize para além de mares ou oceanos, sem ligação terrestre. Estes, na sua maioria, por fatores que se prendem com o seu volume ou valor, e ainda pelo elevado custo do transporte aéreo, têm necessariamente de ser transportados por via marítima, para vencer a barreira aquática, mas com colocação nas instalações portuárias de origem e destino asseguradas, na quase totalidade dos casos, por transporte rodoviário, ferroviário, fluvial, ou um *mix* de vários, dando substância e consistência à vertente da multimodalidade e intermodalidade.

Importa, todavia, sublinhar que a natureza de complementaridade subjacente aos conceitos de multimodalidade e intermodalidade não é extensiva à generalidade as situações, surgindo, frequentemente, como uma saudável fonte de concorrência e de substituição entre modos, sempre na perspetiva da maximização da eficiência global da cadeia logística que assegura a transladação de mercadorias desde as instalações do vendedor e a 'casa' do comprador.

Importa, neste âmbito, realçar o importante e insubstituível papel que assume o transporte rodoviário como solução para assegurar o completamento da cadeia de distribuição, para o qual, exceto casos excecionais, os segmentos terminais (*last mile*) levantam sérias dificuldades, quer ao transporte marítimo, quer ao ferroviário, incapazes de chegar à 'porta' do agente económico.

Acresce referir que de Portugal, dada a sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente, se espera um papel fundamental como *hub* marítimo num mercado global e de interdependência de economias.

Não será exagero referir que o *shipping* constitui o paradigma por excelência da economia global, onde a larga maioria das empresas de dimensão mais significativa são internacionais, e onde se assiste ao crescente domínio de grandes transportadores, individualmente ou aliados

por acordos, levando a que, por exemplo, as dez principais companhias marítimas detenham uma quota da capacidade oferecida, em TEU (Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés), superior a 50% do total mundial e 30% do número total de navios em operação (entre frota própria e afretada).

Efetivamente, o transporte marítimo contribui para o comércio internacional, sendo igualmente de relevar que a melhoria da mobilidade no território intraeuropeu, bem como com os países vizinhos da União Europeia, é um objetivo da política de transportes europeia, a qual depende de uma cadeia de transportes eficiente e sustentável, onde devem estar devidamente integradas as ligações marítimas, designadamente as Autoestradas do Mar, que constituem a dimensão marítima da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

ALGUNS FATORES RELEVANTES DO CONTEXTO INTERNACIONAL DE TROCAS COMERCIAIS

Como referido, o transporte ferroviário nem sempre surge como complemento ao marítimo ou como o mais natural atentas as características do mercado e das mercadorias a transportar. Exemplo recente de que o transporte ferroviário pode vir a constituir um forte concorrente ao transporte marítimo poderá ser o resultado da anunciada iniciativa chinesa *'One belt, one road'*, designada hoje *'Belt and Road'* e também a nova rota da seda, atual pilar da política externa chinesa, que prevê a integração terrestre do espaço euroasiático e a ligação por mar da China ao Mediterrâneo e ao Atlântico, resultante de um elevado investimento numa rede de infraestruturas e de serviços, estando, no entanto, ainda a três décadas a previsão da sua conclusão.

Todavia, um primeiro ensaio do seu efeito a nível do transporte marítimo no espaço euroasiático poderá ser avaliado pelo que decorrer da recentemente disponibilizada ligação ferroviária entre a Mongólia e o Irão, que reduzirá em 20 dias o tempo de viagem comparativamente à correspondente ligação marítima.

A figura seguinte mostra graficamente o desenho da OBOR e permite imaginar as suas possíveis implicações para o transporte marítimo entre a Ásia e a Europa.

Naturalmente as implicações dessa eventual e progressiva alteração no paradigma do transporte marítimo entre a Ásia e a Europa não serão muito intensas para o mercado português, dado que o volume de mercadorias importadas e exportadas de e para o mercado asiático em geral, e chinês em particular, não têm (hoje) grande expressão no contexto do comércio internacional, tendo, em 2017, representado 9,4% o volume comercializado com a Ásia, e de 1,4% o volume do comércio internacional com a China, tendo sido utilizada a via marítima na sua quase totalidade.

No entanto, Portugal, encontrando-se no cruzamento das rotas marítimas globais, pode ter um papel importante no processo de globalização da economia chinesa, tendo sido já assinado recentemente um protocolo entre os dois governos, batizado *'parceria azul'*, com o objetivo de alargar o âmbito da iniciativa OBOR de molde a incluir os portos portugueses e, quiçá, a Zona Económica Exclusiva.

Já a nível global, a quota de cerca de 90% que o transporte marítimo detém no comércio mundial, e de cerca de 40% no comércio intraeuropeu, podem vir a sofrer uma alteração.

A evolução do contexto internacional que condicionará o volume e sentido das trocas comerciais de bens e, por conseguinte, o desenvolvimento da cadeia logística e dos transportes, passará também pelo que vier a ser negociado entre a União Europeia e os Estados Unidos no

âmbito da iniciativa *Transatlantic Trade and Investment Partnership* (TTIP). Não têm sido notados ultimamente quaisquer avanços nesse acordo de parceria, mas foi recentemente referido pelo Secretário do Comércio dos Estados Unidos que o mesmo não foi cancelado e que haverá vontade na retoma das negociações.

Um acordo desta natureza e dimensão, a ser concretizado e implementado, após resolução dos pontos relativamente aos quais há forte contestação, e potenciado pelo recente alargamento do Canal do Panamá, iria naturalmente promover grandes mudanças no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes para a União Europeia em geral e de forma muito particular para Portugal, atenta a sua localização e frente atlântica absolutamente estratégicas, que majorará a importância dos portos nacionais para além dos limites geográficos do território nacional, e levá-los-á a estender a sua influência a nível ibérico, europeu e até ao Norte de África.

Acresce ainda sublinhar as perspetivas positivas para o transporte marítimo de gás natural liquefeito (GNL/LNG) entre os EUA e a Europa, subjacente ao recente acordo de tréguas na *guerra de tarifas*, onde Portugal, nomeadamente através do porto de Sines, ocupa boa posição para assumir o papel de *hub* marítimo atlântico.

No contexto de trocas comerciais de bens de abrangência internacional, não é irrelevante o processo em curso de articulação entre vários países europeus e a nível de vários modos de transporte que está a ser prosseguido no âmbito da já referida RTE-T.

Concretamente, a RTE-T, cujas orientações de desenvolvimento são estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, de 11 de dezembro, encontra-se estruturada em dois níveis:

Concretamente, a RTE-T, cujas orientações de desenvolvimento são estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, de 11 de dezembro, encontra-se estruturada em dois níveis:

- Um relativo à rede global (*Comprehensive Network*) que inclui todas as infraestruturas de transporte (ferroviário, vias navegáveis interiores, rodoviário, transporte marítimo e autoestradas do mar, transporte aéreo e transporte multimodal) existentes e planeadas da rede, devendo estar concluída até 2050.12.31;

e outra,

- A Rede Principal (*Core Network*), abrangendo as partes da rede estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T, devendo ser concluída até 2030.12.31.

A Rede Principal é constituída por 9 corredores multimodais, abrangendo os fluxos de longa distância mais importantes da RTE-T, atravessando cada corredor, pelo menos, 2 fronteiras e envolvendo, se possível, pelo menos 3 modos de transporte, incluindo, se adequado, as Autoestradas do Mar, conforme ilustrado na figura seguinte.





In https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Nesses inclui-se o Corredor Atlântico, o único Corredor com seções em território nacional, prolongando-se também por Espanha, França e Alemanha, ligando a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até Estrasburgo/Mannheim na Alemanha, conforme apresentado na figura que se segue.

O Corredor Atlântico, que inclui em Portugal designadamente os portos de Leixões, Lisboa e Sines, tem uma marcante dimensão marítima, dada o seu posicionamento no cruzamento das rotas marítimas globais, a qual deve ser mais explorada, designadamente através da implementação das já mencionadas Autoestradas do Mar e Transporte Marítimo de Curta Distância ao longo dos portos do corredor.



Fonte: Plano de Trabalhos do Coordenador Europeu do Corredor Atlântico

Os objetivos estratégicos definidos no Plano de Trabalhos do Coordenador Europeu do Corredor Atlântico apontam nomeadamente para o aumento da multimodalidade e integração modal, reequilibrando a atual repartição modal (altamente dependente da rodovia), reforçando a dimensão externa com suporte na conectividade marítima e resolvendo as questões relativas à interoperabilidade ferroviária.

Nesta senda, tenderá a promover marginalmente o crescimento e o fortalecimento de todo o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, captando tráfego marítimo que passará em trânsito pelos portos nacionais para o interior da Europa.

O PAPEL DOS PORTOS

As especificidades do transporte marítimo impõem a adequação e a especialização das infraestruturas e serviços associados, em especial dos portos que desempenham um papel chave de interconexão com a infraestrutura terrestre da cadeia logística de transporte ao nível europeu e, mais do que isso, constituem verdadeiros nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais da RTE-T.

No contexto descrito, aos portos cabe o fundamental papel de agilizar quer o acesso às suas instalações para a execução das operações, designadamente de movimentação da carga e logísticas, com a máxima celeridade, diminuindo o mais possível o *transit time* dos navios em porto.

Para tanto, é fundamental estarem dotados de uma adequada capacidade infraestrutural, incluindo equipamentos, para operação dos navios e cargas mais exigentes no mercado que servem, bem como manter e promover a melhoria contínua de procedimentos, abertos e transparentes, que permitam uma prestação de serviços eficiente e de elevada qualidade aos navios e cargas, reduzindo os custos de contexto e potenciando a contribuição da logística.

A par desses fatores, são indispensáveis adequadas acessibilidades, quer marítimas quer ao *hinterland* terrestre, nomeadamente a disponibilidade de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias com elevado grau de fluidez, o contínuo progresso na digitalização e associada integração na cadeia logística, com base em sistemas de janela única e em linha, e reforço da sustentabilidade do ecossistema, em particular na componente ambiental, sendo, deste modo, compreensível, que uma parte significativa dos investimentos prioritários a implementar correntemente versem essas componentes.

A garantia das condições de operacionalidade e funcionalidade dos portos cabe em primeiro lugar às próprias administrações portuárias que detêm a respetiva jurisdição e em segundo lugar às empresas de estiva, nomeadamente às que operam sob contratos de concessão de serviço público, sem menosprezar o papel das atividades auxiliares de serviço ao navio e à carga, assinalando-se como das mais relevantes, a pilotagem (hoje exclusivamente por gestão direta das próprias administrações portuárias), o reboque e amarração dos navios, *pool* de mão de obra portuária, etc..

No contexto do papel dos portos, assinalam-se os aspetos mais relevantes dos perfis dos principais portos comerciais do continente:

- **VIANA DO CASTELO**

Tendo perdido a quota de mercado que detinha no início do milénio, de cerca de 1,8%, correspondente a mais de um milhão de toneladas, para a atual cerca de 0,4%, correspondente a cerca de 400 mil toneladas, este porto tem elevada importância para os agentes

económicos inseridos no *hinterland* regional, com um relevante pendor exportador e vocacionado para a carga fracionada, concedendo particular apoio à fábrica de pás eólicas da ENERCOM, alojando na sua área de jurisdição parte das suas instalações e assegurando as suas exportações para o norte da Europa.

- **LEIXÕES**

Porto com vocação multifuncional e multimodal, que constitui uma referência no sistema logístico, detendo uma posição consolidada nos mercados da carga contentorizada, dos granéis líquidos e dos granéis sólidos, estando a afirmar-se no segmento dos cruzeiros turísticos.

Está a apostar, igualmente, no desenvolvimento da via navegável do Douro para o transporte fluvial de mercadorias.

- **AVEIRO**

Desenvolve a sua competitividade apostando no Transporte Marítimo de Curta Distância e alargamento do seu *hinterland*, aproveitando a sua localização estratégica no Eixo Aveiro Vilar Formoso - Valladolid - Mannheim/Estrasburgo, que constitui um corredor multimodal no âmbito do Corredor Atlântico, constituindo-se um excelente apoio ao desenvolvimento do polo logístico e industrial localizado na sua área de influência.

- **FIGUEIRA DA FOZ**

Sendo um pequeno porto no contexto do sistema portuário do Continente, tem vindo a afirmar-se como um importante instrumento de apoio à exportação da indústria da região, nomeadamente da pasta para papel, com vocação para a carga fracionada e granéis sólidos, tendo vindo a assistir-se a um relativo crescimento da carga contentorizada, sendo, ainda, de assinalar que a sua área de influência extravasa bastante o seu *hinterland* natural.

- **LISBOA**

Constitui uma referência no sistema logístico e detém uma vocação multifuncional e multimodal.

Tem uma posição consolidada nos mercados da carga contentorizada e dos granéis sólidos agroalimentares e é uma referência incontornável como porto de cruzeiros nas rotas turísticas internacionais.

Encontra-se em perspetiva o incremento do transporte fluvial na ligação dos principais terminais portuários à zona da Castanheira do Ribatejo, num contexto de funcionamento em termos de plataforma portuária logística alargada e integrada, tendo já hoje alguma relevância o transporte de cimento da Cimpor, em Alhandra, em barcaças que alimentam o carregamento dos navios ancorados ao largo.

- **SETÚBAL**

Desenvolve a sua estratégia de forma integrada com o porto de Lisboa, sendo de relevar a sua posição consolidada no mercado da carga geral, em especial da carga fracionada onde é líder de mercado no embarque e desembarque de viaturas, sendo a estrutura

portuária utilizada no escoamento da produção da Fábrica da Autoeuropa (Ford/VW), registando forte crescimento no mercado de Contentores.

- **SINES**

Afirma-se como um porto de águas profundas, sendo o porto nacional com maior movimento do País e detendo uma quota superior a 50% do volume total de carga movimentada no Continente.

É o principal porto energético do País e também o principal porto em tráfego de Contentores, sendo uma referência internacional neste segmento de mercado, encontrando-se já no TOP 15 dos portos de contentores europeus. É igualmente um elemento motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



3. CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

3.1. QUADRO GERAL

A escolha da solução logística por parte do agente que pretende fazer trasladar um bem do local de produção para o local de consumo, depende de uma diversidade de fatores, uns de natureza mais elástica, outros de elevada rigidez, nomeadamente a inclusão do transporte marítimo se se tratar de transportar continentes sem ligações terrestres.

Neste ponto será apreciada a participação de cada modo de transporte no tráfego de mercadorias entre os locais de produção e de consumo, e que reflete a vitalidade da economia, quer na vertente do comércio internacional, quer no mercado interno, tendo em perspetiva os diversos modos pelos quais se processa a transferência de bens, nomeadamente o marítimo, rodoviário, ferroviário, aéreo e instalações fixas de transporte.

O quadro seguinte mostra que em 2017 foram movimentadas cerca de 261,4 milhões de toneladas, das quais 59,9% em tráfego nacional e 40,1% em tráfego internacional, tendo excedido o volume do ano anterior em +4,3%. Este aumento resultou dos parcelares +6,2% para

Modo de transporte	2013		2014		2015		2016		2017		Δ%
	10 ³ Tons	%									
Marítimo	78 249	33.3%	80 721	34.0%	86 905	35.2%	91 345	36.5%	92 581	35.4%	+1.4%
Nacional	12 282	8.6%	11 608	8.2%	10 984	7.5%	14 854	10.1%	12 713	8.1%	-14.4%
Internacional	65 967	71.4%	69 112	72.4%	75 922	76.0%	76 490	74.1%	79 868	76.1%	+4.4%
Rodoviário	147 304	62.7%	145 990	61.6%	149 010	60.3%	148 626	59.3%	157 961	60.4%	+6.3%
Nacional	121 477	85.2%	120 272	84.9%	125 611	85.3%	122 779	83.3%	133 445	85.3%	+8.7%
Internacional	25 827	28.0%	25 718	27.0%	23 399	23.4%	25 847	25.0%	24 515	23.4%	-5.2%
Ferroviário	9 191	3.9%	10 291	4.3%	11 094	4.5%	10 420	4.2%	10 632	4.1%	+2.0%
Nacional	8 800	6.2%	9 853	7.0%	10 614	7.2%	9 721	6.6%	10 276	6.6%	+5.7%
Internacional	391	0.4%	439	0.5%	480	0.5%	699	0.7%	356	0.3%	-49.1%
Aéreo (Carga e Correio)	142	0.2%	150	0.2%	147	0.1%	150	0.1%	179	0.2%	+19.1%
TOTAL	234 886	100.0%	237 152	100.0%	247 157	100.0%	250 541	100.0%	261 352	100.0%	+4.3%
Δ% n / n-1	-	-	+1.0%	-	+4.2%	-	+1.4%	-	+4.3%	-	-
Nacional	142 559	60.7%	141 733	59.8%	147 209	59.6%	147 354	58.8%	156 435	59.9%	+6.2%
Internacional	92 327	39.3%	95 419	40.2%	99 947	40.4%	103 186	41.2%	104 918	40.1%	+1.7%

Fonte: INE - Estatísticas do Comércio Internacional / Estatísticas de Transportes e Comunicações

Tratamento: AMT

o tráfego nacional e +1,7% para o tráfego internacional, sendo que o primeiro 'beneficiou' de um movimento extraordinário e circunstancial de 3,4 milhões de toneladas (correspondente a 2,2%) motivado pela inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões, durante cerca de seis meses, para manutenção da monoboia em estaleiro.

Sublinha-se a preponderância do transporte rodoviário no tráfego nacional, que representou 85,3% do total, tendo registado um crescimento de +8,7% face a 2016, enquanto o transporte marítimo representou 8,1% e o ferroviário cerca de 6,6%.

No tráfego internacional o transporte marítimo representou 76,1%, após um crescimento de +4,4% face a 2016, contra 23,4% do rodoviário e apenas 0,3% do ferroviário e 0,2% do aéreo.

3.2. COMÉRCIO INTERNACIONAL

O volume de mercadorias transacionadas por Portugal (Continente e Regiões Autónomas) no âmbito do comércio internacional, atingiu em 2017 um total de 102,6 milhões de toneladas correspondente a um valor de 124,1 mil milhões de euros, a preços correntes, superior aos respetivos valores registados em 2016 em +5,6% e +11,5%.

A distribuição modal deste volume de mercadorias confere uma quota maioritária de 58,8% ao transporte marítimo em tonelagem e de 60,6% para o transporte rodoviário em valor, o que reflete a natural preferência por este transporte terrestre para a carga de maior valor, com um valor unitário de 2200 m€/ton, sendo de cerca de 580 m€/ton para o transporte marítimo.

Em termos de evolução anual, cujos valores mais detalhados e desde 2010 constam do Anexo 1, a leitura do quadro seguinte revela que no período de 2012 a 2017 o transporte marítimo registou um crescimento positivo de +2,9% em peso e negativo em -1,3% em valor, enquanto o rodoviário cresceu em ambos, segundo taxas médias anuais de +3,6% e de +5,9%⁽²⁾.

TOTAL DO COMÉRCIO INTERNACIONAL						Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)			
	2016 Peso (t)	2017				Δ% 2017/2016		Δ% média anual 2012-2017	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	56 564 696	60 388 667	34 991 473	58.8%	28.2%	+6.8%	+19.3%	+2.9%	-1.3%
Rodoviário	33 067 989	34 165 689	75 128 781	33.3%	60.6%	+3.3%	+7.2%	+3.6%	+5.9%
Aéreo	1 177 037	1 367 639	5 799 285	1.3%	4.7%	+16.2%	+15.5%	+7.5%	+2.6%
Ferroviário	896 268	516 576	659 491	0.5%	0.5%	-42.4%	+36.2%	+5.9%	-4.8%
Outros e n/e	5 510 738	6 207 360	7 481 914	6.0%	6.0%	+12.6%	+18.1%	+8.3%	+9.3%
Total	97 216 727	102 645 931	124 060 945	100.0%	100.0%	+5.6%	+11.5%	+3.5%	+3.6%
Δ% (n/n-1)	-0.8%	+5.6%	+11.5%	-	-			-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Tendo embora expressões pouco significativas, importa referir o transporte aéreo e o transporte ferroviário, que no conjunto representaram 1,8% do total da carga transacionada em comércio internacional em peso e 5,2% em valor, cabendo ao ferroviário, em ambos, apenas 0,5 pontos percentuais. Sublinha-se, no entanto, que a evolução da tonelagem de carga transportada em ambos os modos tem subjacente tendências positivas de crescimento, sendo de +7,5% no aéreo e de +5,9% no ferroviário, sendo para este último transferida progressivamente carga com menor valor, o que determina o apuramento de uma taxa média anual de crescimento negativa de -4,8%, enquanto no aéreo é positiva em +2,6% a preços correntes.

Na rubrica 'Outros e Não especificados' modos incluem-se as 'instalações fixas de transporte' que em 2017 foram responsáveis por 2,1 milhões de toneladas, correspondentes a 2,1% do total, e, residualmente, a 'propulsão própria' (6,7 mil toneladas) e as 'remessas postais' (326 toneladas), sendo os restantes 4,1 milhões de toneladas relativos a carga cujo modo de transporte não foi especificado, podendo, no entanto, adiantar-se que maioritariamente se trata de operações comerciais com a Espanha (50,6%), França (13,2%), Alemanha (12,8%) e Itália (7,4%).

⁽²⁾ A tendência de evolução média anual foi calculada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados.

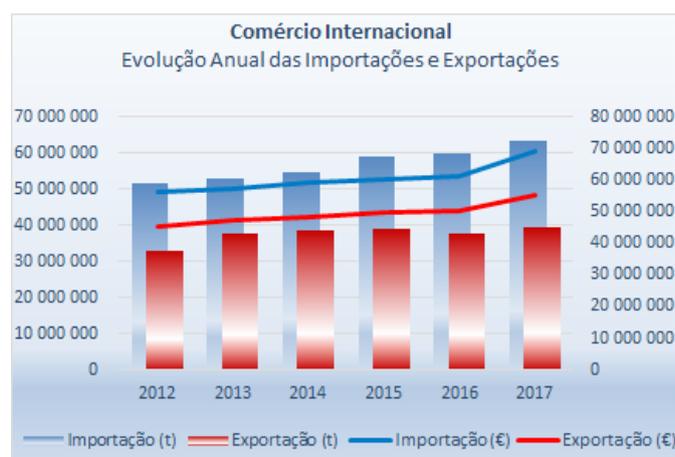
Em termos globais a evolução dos tráfegos de importação e de exportação em peso e em valor são apresentados resumidamente no quadro seguinte e mais detalhadamente nos pontos seguintes.

Tráfego	Indicador	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Importação	Peso (ton)	51 780 689	52 941 532	54 857 434	58 847 216	59 723 331	63 283 854
	Valor (m€)	56 374 083	57 012 825	59 032 121	60 344 800	61 242 880	68 966 924
Exportação	Peso (ton)	32 872 787	37 745 731	38 507 249	39 176 401	37 493 396	39 362 077
	Valor (m€)	45 213 016	47 302 913	48 053 696	49 634 001	50 022 263	55 094 021
Total	Peso (ton)	84 653 476	90 687 263	93 364 683	98 023 616	97 216 727	102 645 931
	Valor (m€)	101 587 099	104 315 738	107 085 816	109 978 801	111 265 142	124 060 945
% Exportação / Total	Peso	38,8%	41,6%	41,2%	40,0%	38,6%	38,3%
	Valor	44,5%	45,3%	44,9%	45,1%	45,0%	44,4%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Da leitura do quadro constata-se que as exportações representam cerca de 40% em peso e 45% em valor do total dos bens transacionados em comércio internacional, sendo o ano de 2017 o que revela *ratios* mais baixos. Sublinha-se, no entanto, que em ambos os fluxos se assiste a uma tendência de evolução positiva, quer em peso, quer em valor, mais acentuada em peso nas importações (4,2% contra 3,7%) e em valor nas exportações (3,5% contra 2,5%).



3.3. TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

As importações representam a quota mais significativa do comércio internacional e em 2017 representaram 61,7% em peso, correspondente a 63,3 milhões de toneladas, e 55,6% em valor, correspondente a quase 69 mil milhões de euros, superiores em +6% e +12,6%, aos respetivos volumes observados em 2016, tendo evoluído nos últimos seis anos a taxas médias anuais de crescimento de +4,2% e +3,7%.

O tráfego de importação conta com o apoio maioritário do transporte marítimo para a sua realização, que em 2017 representou 61,6% da respetiva tonelagem e de 26,2% do seu valor. Estes indicadores refletem a preferência dos carregadores por este modo de transporte para as mercadorias de grande volume e menor valor unitário, destacando-se o Petróleo Bruto que representa 22,1% do total das importações e 35,8% do total importado por via marítima. No modo rodoviário a relação destes fatores inverte-se, representando 29,9% do peso e 61% do valor. O valor unitário situa-se na casa dos 463 m€/ton para o modo marítimo e de 2223 m€/ton para o rodoviário.

Em termos de evolução constata-se o registo de taxas médias anuais positivas para ambos os modos referidos no que toca ao peso da carga, +3,6% e +4,2%, respetivamente, sendo que em valor (a preços correntes) o transporte marítimo regista um crescimento negativo de -1,9% e o rodoviário positivo em +5,6%.

No volume das importações o modo ferroviário representa uma quota praticamente residual de cerca de 0,6%, enquanto o modo aéreo representa apenas 0,1% em termos de peso, mas ascende a 4,1% em termos de valor. A tendência de evolução a que se tem vindo a assistir tem subjacente taxas médias anuais de crescimento positivo em ambos os modos, sendo de +7,5% no ferroviário e de +11,3% no aéreo.

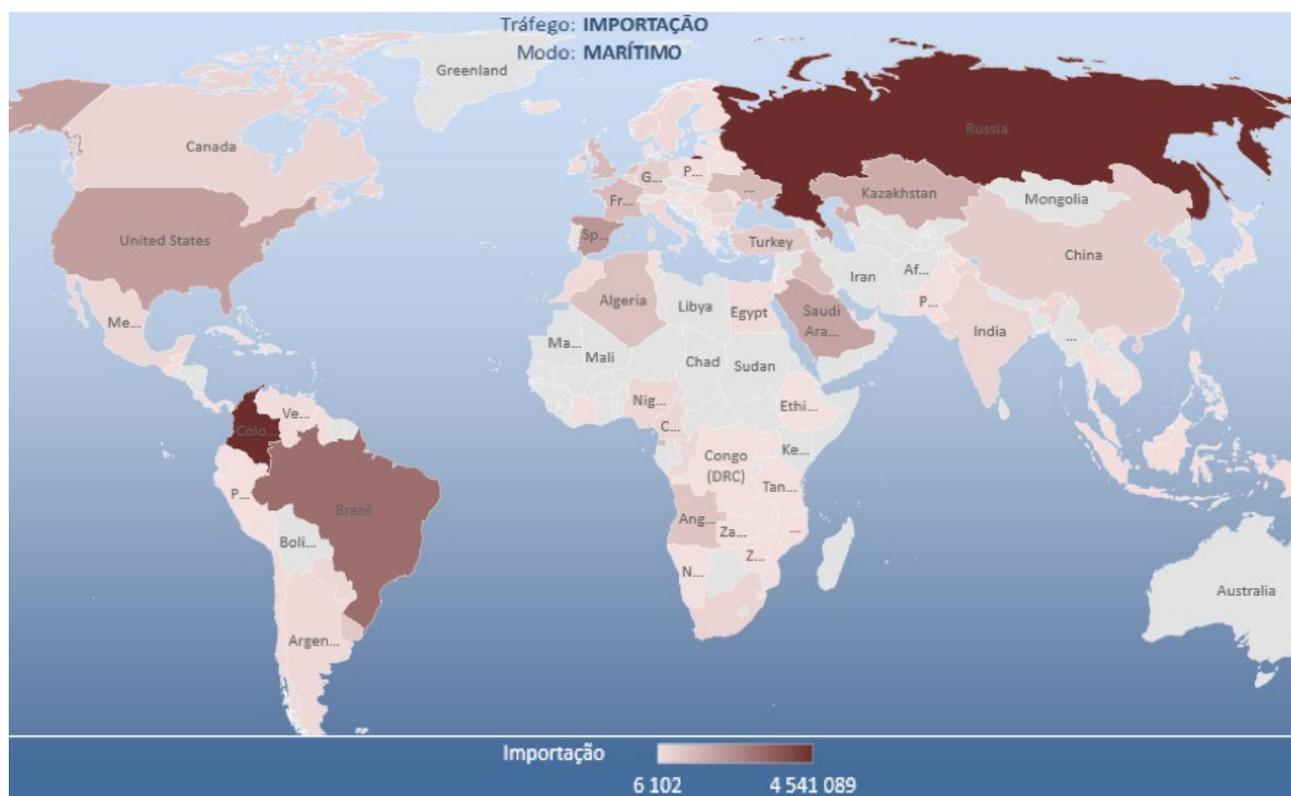
IMPORTAÇÃO Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

	2016 Peso (t)	2017				Δ% 2017/2016		Δ% média anual 2012-2017	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	36 218 668	38 991 773	18 054 361	61.6%	26.2%	+7.7%	+21.2%	+3.6%	-1.9%
Rodoviário	18 084 202	18 936 163	42 104 220	29.9%	61.0%	+4.7%	+8.5%	+4.2%	+5.6%
Aéreo	41 690	53 770	2 841 805	0.1%	4.1%	+29.0%	+19.8%	+11.3%	+7.2%
Ferroviário	699 108	355 750	326 437	0.6%	0.5%	-49.1%	+15.1%	+7.5%	-1.0%
Outros e n/e	4 679 663	4 946 398	5 640 101	7.8%	8.2%	+5.7%	+15.7%	+9.4%	+9.9%
Total	59 723 331	63 283 854	68 966 924	100.0%	100.0%	+6.0%	+12.6%	+4.2%	+3.7%
Δ% (n/n-1)	+1.5%	+6.0%	+12.6%	-	-	-	-	-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Para além do 'Petróleo Bruto', com 35,8% (vindo principalmente da Federação da Rússia, Azerbaijão, Arábia Saudita, Cazaquistão e Brasil, no conjunto 68,5% do total), as mercadorias que têm uma importância significativa nas importações por via marítima são a 'Hulha' (14,4%, maioritariamente da Colômbia, mas também dos EUA), 'Cereais' (8%, principalmente da Ucrânia, França e Brasil), 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' (6,4%, nomeadamente da Bolívia e EUA) e ainda 'Derivados energéticos' (4,8%, nomeadamente da Espanha e Federação da Rússia), perfazendo um total de 69,4%, ao atingirem os 27,1 milhões de toneladas.



No tocante às mercadorias importadas pelo modo rodoviário destaca-se a sua elevada dispersão, sendo necessário considerar as principais mercadorias para se atingir as 9,7 milhões de toneladas e assim ultrapassar os 50%, a saber 1) 'Outros produtos manufacturados' (11,4%); 2) 'Outros produtos químicos' (10%); 3) 'Madeira e cortiça' (7,8%); 4) 'Cereais' (5,3%); 5) 'Produtos químicos de base' (4,6%); 6) 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (4,3%); 7) 'Produtos alimentares perecíveis' (4,2%); e 8) 'Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos' (3,4%), com a particularidade de terem proveniência maioritária da Espanha, não tendo apenas maioria absoluta nos 'Cereais' (41%), onde a Alemanha e a França têm também algum significado (30% e 18%, respetivamente).



As principais mercadorias que utilizam o modo ferroviário nas suas importações são as 'Chapas e arcos em aço' e 'Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos' que representam 66,2% do total, totalizando o volume quase simbólico de 235,5 mil toneladas, cuja proveniência é quase integralmente da Espanha.

Acresce referir a importância, em termos de tonelagem, que representa nos 'Outros e n/e' modos, a mercadoria 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' importados por 'Instalações de transporte fixas', no caso 'oleodutos', que ascenderam a 2,1 milhões de toneladas em 2017, vindas integralmente de Espanha.

Importa ainda sublinhar que a rubrica 'não aplicável', incluída também em 'Outros e n/e', tem registadas cerca de 2,8 milhões de toneladas, 64,1% das quais provenientes de Espanha com elevado grau de dispersão de mercadorias que a integram, sendo as mais destacadas os 'Outros produtos manufacturados', 'Cimento, cal', 'Outras matérias-primas de origem animal ou vegetal' e 'Alimentos para animais e desperdícios de produtos alimentares', que representam no seu conjunto cerca de 39%.

Como corolário do que ficou apresentado sublinha-se que o transporte marítimo assegurou a importação de 61,6% do total de bens importados por Portugal em 2017, dos quais 21,5% tiveram a origem na Europa, continente de onde vieram 29,9% das mercadorias em transporte rodoviário.

RESUMO DO TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO POR MODO E CONTINENTE EM 2017

	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros	Total Geral	%
EUROPA	13 627 588	18 894 706	349 348	15 218	4 946 087	37 832 947	59.8%
AFRICA	4 323 554	18 228	365	2 074	21	4 344 242	6.9%
AMERICA	11 579 849	3 980	1 059	21 543	267	11 606 698	18.3%
ASIA	7 645 441	15 837	4 959	14 878	22	7 681 136	12.1%
AUSTRALIA E OCEANIA	97 975	77		55	1	98 108	0.2%
OUTROS e N/E	1 717 367	3 336	20	0		1 720 723	2.7%
Total Geral	38 991 773	18 936 163	355 750	53 770	4 946 398	63 283 854	100.0%
	% 61.6%	29.9%	0.6%	0.1%	7.8%	100.0%	

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]
Tratamento: AMT

3.4. TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

As exportações nacionais representaram em 2017 cerca de 38,3% da tonelagem total de mercadorias transacionadas no comércio internacional, correspondente a 39,4 milhões de toneladas, tendo em valor representado 44,4% do total correspondente a 55,1 mil milhões de euros. Comparativamente aos números de 2016, as exportações registaram um crescimento de +5% em peso e de +10,1% em valor, a preços correntes.

Também neste tráfego, a preponderância dos modos reparte-se pelo marítimo e pelo rodoviário, sendo igualmente o primeiro mais significativo em peso, representando 54,4%, com 30,7% em valor, e o segundo, com 38,7% em peso, mas 59,9% em valor, refletindo valores unitários respetivos de 792 €/ton e de 2 168 €/ton. Comparativamente a 2016 o transporte marítimo nas exportações cresceu +5,2% em peso e +17,2% em valor, sendo de +1,6% em peso e de +5,6% em valor para o transporte rodoviário.

A tendência anual de evolução das exportações no período dos últimos seis anos é traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +1,9% para o transporte marítimo e de +3% para o transporte rodoviário, em volume de tonelagem transportada, sendo respetivamente negativa em -0,6% e positiva em +6,3% se avaliada em termos de valor dos bens.

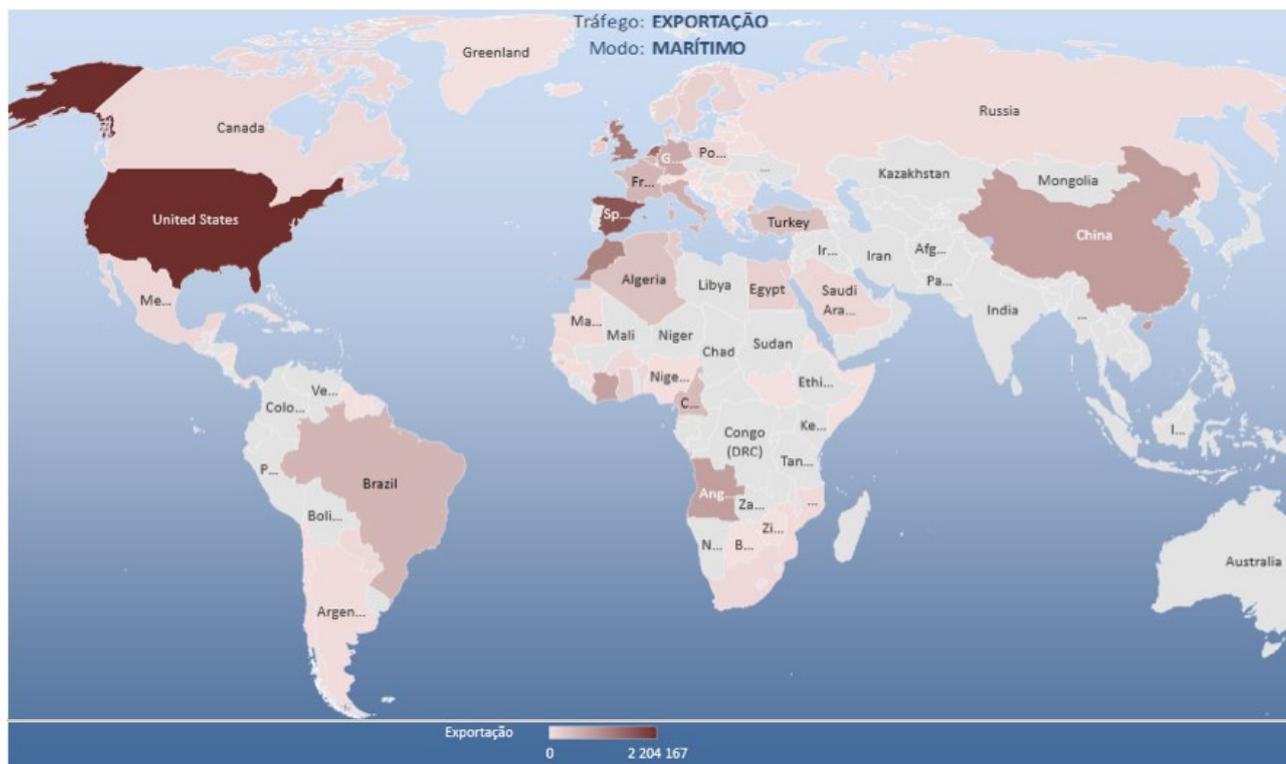
Os restantes modos de transporte apresentam um significado reduzido, sendo, em peso, de 3,3% no transporte aéreo (a que corresponde 5,4% em valor) e de 0,4% no transporte ferroviário (correspondendo a 0,6% em valor). Acresce referir que os 'Outros e n/e' modos se referem maioritariamente a modos não especificados, cujo destino principal é a Espanha e França.

EXPORTAÇÃO	Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)								
	2016 Peso (t)	2017				Δ% 2017/2016		Δ% média anual 2012-2017	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	20 346 028	21 396 894	16 937 113	54.4%	30.7%	+5.2%	+17.2%	+1.9%	-0.6%
Rodoviário	14 983 787	15 229 526	33 024 561	38.7%	59.9%	+1.6%	+5.6%	+3.0%	+6.3%
Aéreo	1 135 347	1 313 869	2 957 479	3.3%	5.4%	+15.7%	+11.5%	+7.4%	-0.8%
Ferrovário	197 159	160 825	333 054	0.4%	0.6%	-18.4%	+65.8%	+1.7%	-8.7%
Outros e n/e	831 075	1 260 963	1 841 814	3.2%	3.3%	+51.7%	+26.3%	+3.9%	+7.7%
Total	37 493 396	39 362 077	55 094 021	100.0%	100.0%	+5.0%	+10.1%	+2.5%	+3.5%
Δ% (n/n-1)	-4.3%	+5.0%	+10.1%	-	-			-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]

Tratamento: AMT

As mercadorias que mais determinam a utilização do modo marítimo para as suas exportações são os 'Derivados energéticos', que representam 29,6% e têm como destino preferencial os EUA (22,2%), Espanha (17,3%), Gibraltar (8,2%) e 'abastecimentos a bordo' (7,7%); e o 'Cimento, cal', que representa 14,2% do total e tem como destino a Costa do Marfim (24%) e Camarões (15,4%), e ainda, com menor expressão, os 'Outros produtos manufacturados' (para os EUA e Reino Unido) e 'Pasta de papel e desperdícios de papel' (para a Holanda e China).



No modo rodoviário, as principais mercadorias exportadas são ‘Outros produtos manufaturados’ (15,2%), ‘Outros produtos químicos’ (8,8%), ‘Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos’ (7,5%) e ‘Outros materiais de construção’ (6,9%) e tem como destinos preferenciais a Espanha, que recebe cerca de 63,2% do total expedido por este modo, seguindo-se a França (13,2%), Alemanha (5,8%), Reino Unido (3,5%) e Itália (3,2%).

Das mercadorias exportadas e afetas ao transporte aéreo merecem destaque os ‘Derivados energéticos’ utilizados para abastecimento das aeronaves de países da União Europeia (51,7%) e países terceiros (44,9%).

No transporte ferroviário têm particular preponderância a ‘Pastas de papel e desperdícios de papel’ (47,7%), ‘Chapas e arcos em aço’ (22,5%), ‘Material de transporte’ (12,7%) e ‘Semiprodutos siderúrgicos laminados’ (9,9%), tendo, globalmente, como principais destinos a Espanha (81,2%) e a França (14,1%).



No tráfego de exportação os outros modos de transporte não apresentam qualquer relevância, sendo que os 3,2% apresentados no quadro respeitam a ausência de informação relativamente ao modo utilizado, sendo que têm a Espanha e França como destinos preferenciais (55% e 26%, respetivamente), e estão distribuídas por grande diversidade de bens.

Do exposto resulta que o transporte marítimo assegura a exportação de 54,4% do total de

bens, sendo que 23,5% destes têm a Europa como destino, quota inferior à que recebe por modo rodoviário, de cerca de 38,6%.

	Marítimo	Rodoviário	Ferrovial	Aéreo	Outros	Total Geral	%
EUROPA	9 245 225	15 181 489	157 434	6 588	1 212 589	25 803 324	65.6%
AFRICA	5 909 354	30 014	365	12 515	84	5 952 332	15.1%
AMERICA	3 383 292	6 887	113	12 397	286	3 402 975	8.6%
ASIA	1 957 709	10 822	2 908	11 259	6	1 982 704	5.0%
AUSTRALIA E OCEANIA	64 555	219	5	568	18	65 366	0.2%
OUTROS e N/E	836 760	94		1 270 542	47 980	2 155 376	5.5%
Total Geral	21 396 894	15 229 526	160 825	1 313 869	1 260 963	39 362 077	100.0%
	%	54.4%	38.7%	0.4%	3.3%	3.2%	100.0%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]

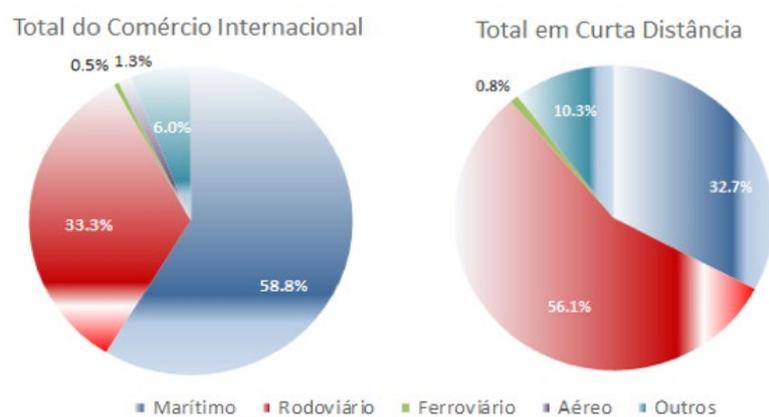
3.5. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CURTA DISTÂNCIA

A preponderância das transações comerciais com os países limítrofes, nomeadamente a Espanha e França, sugere o conceito de transporte de curta distância e a distribuição e complementaridade a que se assistirá, nomeadamente entre os modos marítimo e rodoviário, uma vez que o transporte ferroviário tem um registo pouco significativo no comércio internacional, representando cerca de 1,5% nas trocas com Espanha e de 0,9% no geral.

Para efeito desta análise e consideram-se no perímetro de 'curta distância' os países da costa dos mares Mediterrâneo (sul da Europa e norte de África) e Adriático, e ainda os banhados pelo mar do Norte e Báltico, com quem Portugal tem trocas comerciais superiores a 100 mil toneladas, a saber, Espanha, França, Gibraltar, Países Baixos, Dinamarca, Alemanha, Áustria, Polónia, Bélgica, Itália, Grécia, Turquia, Reino Unido, Irlanda, Suécia, Noruega, e ainda Marrocos, Argélia, Egipto e Tunísia.

Nesta base, constatamos que o volume total de mercadorias transacionadas entre Portugal e os países atrás referidos, no conjunto de importações e exportações, ascenderam a 59,3 milhões de toneladas, correspondente a 57,8% da tonelagem total do comércio internacional, sendo que o *ratio* entre o volume transportado em 'curta distância' e o total transportado no respetivo modo é de 32,1% no transporte marítimo e de 97,4% no transporte rodoviário, como é natural.

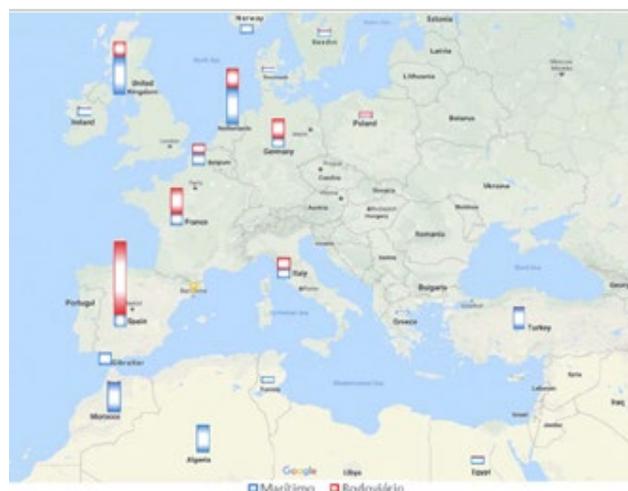
Naturalmente também no transporte de 'curta distância' o volume de bens transportados por rodovia varia na razão inversa da distância, como decorre da leitura dos gráficos e mapa seguintes.



		Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros	Total
Total do Comércio Internacional	ton	60 388 667	34 165 689	516 576	1 367 639	6 207 360	102 645 931
	%	58.8%	33.3%	0.5%	1.3%	6.0%	100.0%
Total em Curta Distância	ton	19 404 590	33 287 044	497 708	21 018	6 102 985	59 313 346
	%	32.7%	56.1%	0.8%	0.0%	10.3%	100.0%
% Curta Distância / Total, por Modo		32.1%	97.4%	96.3%	1.5%	98.3%	57.8%
% Curta Distância / Total Comércio Internacional		18.9%	32.4%	0.5%	0.0%	5.9%	57.8%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]

Tratamento: AMT



À semelhança do referido nos pontos anteriores, o tráfego com a Espanha assume um papel e peso preponderante, representando 53% do total, no conjunto de todos os modos, e 44,6% considerando os modos marítimo e rodoviário, seguida da França com 9,6% e 8,3%, respetivamente.

3.6. COMÉRCIO INTRA-UNIÃO EUROPEIA POR MODO DE TRANSPORTE E NUTS II

Nos capítulos anteriores foi tratado o Comércio Internacional em termos do total nacional, sem ter presente a contribuição de cada região, para esse tráfego, de importação e exportação.

Neste capítulo vamos caracterizar o comércio efetuado entre Portugal e os outros países da União Europeia, pela forma como se processa a nível de cada modo de transporte e por NUTS II, com dados do INE relativos a 2016.

No contexto do referido anteriormente e dado estarmos na presença maioritária de situações de transporte de curta distância, sem surpresa se constata que a quota mais significativa do volume total de transações em comércio intracomunitário, no conjunto de operações de importação e de exportação, se encontra no transporte rodoviário, com 65,5%, das quais cerca de um terço (33,1%) tem a região Centro como principal protagonista, seguindo-se o Norte, com 31,6%, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) com 23,3% e o Alentejo com 10,2%.

O transporte marítimo representa 28% da tonelagem total destas operações e regista a sua quota mais significativa na região Norte, onde se insere o porto de Leixões, com 27,6%, embora poucos pontos percentuais acima do Alentejo, onde se insere Sines, que detém 23,8%, bem como da AML, em cujo limite se encontram os portos de Lisboa e de Setúbal e representa, 23,6% e ao Centro, que por efeito do movimento assegurado por Aveiro e Figueira da Foz detém 22,5%.

COMÉRCIO INTRA-UNIÃO EUROPEIA POR MODO DE TRANSPORTE E NUTS II EM 2016

Unidade: Ton

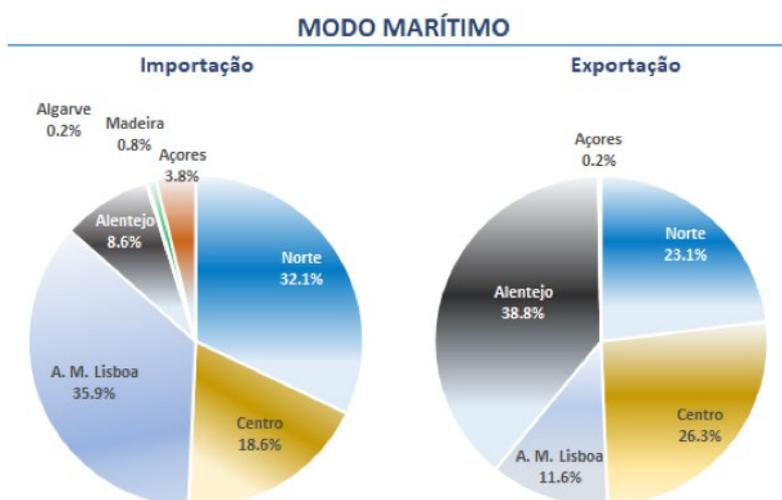
NUTS II	Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros (*)	Total Geral	%	%	
									Marítimo	Rodoviário
Norte		3 858 667	10 348 189	158 055	2 590	126 770	14 494 271	29.0%	27.6%	31.6%
Centro		3 145 001	10 845 433	387 958	2 988	1 841	14 383 221	28.7%	22.5%	33.1%
Área Metropolitana de Lisboa		3 306 643	7 643 066	199 878	6 360	458 671	11 614 618	23.2%	23.6%	23.3%
Alentejo		3 338 965	3 356 680	102 099	598	1 835 528	8 633 870	17.2%	23.8%	10.2%
Algarve		14 034	532 134	302	125	180	546 775	1.1%	0.1%	1.6%
Madeira		59 185	32 761	-	217	262	92 425	0.2%	0.4%	0.1%
Açores		278 836	21 436	-	553	171	300 996	0.6%	2.0%	0.1%
Total Geral		14 001 332	32 779 699	848 291	13 430	2 423 424	50 066 176	100.0%	100.0%	100.0%
		% 28.0%	65.5%	1.7%	0.0%	4.8%	100.0%			

(*) Remessas postais, Instalações fixas e Propulsão própria
 Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional (INE) Tratamento: AMT

Detalhando o modo marítimo por tráfego de importação e de exportação, constata-se a existência de alterações significativas entre as respetivas estruturas comparadas por NUTS II, conforme evidencia a leitura do gráfico seguinte, por razões que se prendem com a especialização dos terminais e portos que servem essas regiões e pela proximidade da localização das indústrias.

A alteração mais notória é sem dúvida a do Alentejo que passa de 8,6% nas importações para 38,8% nas exportações, que, seguramente, muito se deve à exportação de 'Produtos petrolíferos refinados' efetuada maioritariamente por utilização do porto de Sines.

Comportamento no sentido inverso se verifica na AML onde a quota das importações é de 35,9% e das exportações de 11,6%, onde a exportação de 'Produtos alimentares, bebidas e tabaco' é claramente suplantada pela importação de 'Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca'.



Na região Norte verifica-se um certo equilíbrio provido nomeadamente pela exportação de 'Produtos petrolíferos refinados' e importação de 'Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas...', 'Matérias-primas secundárias; ...' e 'Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca'.

É igualmente de sublinhar que os portos do Centro, Aveiro e Figueira da Foz, contêm uma componente exportadora significativa, a que não é alheia a 'Pasta, papel e cartão e seus artigos' que assumem mais significado do que os 'Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas, ...' e 'Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca'.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



4. TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

4.1. ENQUADRAMENTO NACIONAL

O tráfego marítimo de mercadorias assegurado pelo sistema portuário comercial nacional ascendeu a 92,6 milhões de toneladas, superior em +1,4% ao registado em 2016, por efeito conjugado de variações positivas observadas no conjunto dos portos do Continente, da Região Autónoma da Madeira (RAM) e da Região Autónoma dos Açores (RAA), onde se assinalaram variações positivas de +1,3%, +4,8% e +2,4%, tendo subjacentes quotas de 96,3%, 1,3% e 2,4%, respetivamente, conforme Anexo 2.

Importa salientar que o comportamento dos portos do Continente em 2017 foi amortecido pelo acréscimo extraordinário de 3,4 milhões de toneladas de Petróleo Bruto, objeto de transbordo em Sines por motivo de inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões durante cerca de seis meses. Sublinha-se o facto de que sem esta circunstância, por um lado, o tráfego de mercadorias no sistema portuário do Continente em 2017 teria excedido em +5,4% o do ano anterior, e por outro, o segmento do tráfego de cabotagem nacional teria registado uma variação positiva de +11% ao invés de uma variação negativa de -14,4%.

EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS NO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 %	Δ% 2017/2016	Δ% média anual
Continente		64 547 210	75 048 824	77 700 233	83 856 557	88 056 942	89 188 634	96.3%	+1.3%	+6.3%
Madeira		1 093 335	1 125 268	1 095 510	1 056 184	1 105 681	1 158 244	1.3%	+4.8%	+0.6%
Açores		2 318 629	2 074 661	1 924 895	1 992 752	2 182 071	2 234 131	2.4%	+2.4%	-0.0%
Total Geral	Q	67 959 174	78 248 753	80 720 638	86 905 493	91 344 694	92 581 009	100.0%	+1.4%	+6.0%
	%	+0.7%	+15.1%	+3.2%	+7.7%	+5.1%	+1.4%	-	-	-
Total NACIONAL	Q	11 629 800	12 281 871	11 608 241	10 983 750	14 854 289	12 713 007	13.7%	-14.4%	+2.9%
	%	-6.4%	+5.6%	-5.5%	-5.4%	+35.2%	-14.4%	-	-	-
Total INTERNACIONAL	Q	56 329 374	65 966 882	69 112 397	75 921 743	76 490 405	79 868 002	86.3%	+4.4%	+6.6%
	%	+2.3%	+17.1%	+4.8%	+9.9%	+0.7%	+4.4%	-	-	-

Fonte: INE - Estatísticas de Transportes e Comunicações

Tratamento: AMT

Da leitura do quadro ressalta que a tendência de evolução do tráfego marítimo nacional se processa segundo uma taxa média anual de crescimento de +6%, com parciais de +6,3% para os portos do Continente, de +0,6% para os portos da Madeira e nula para o conjunto dos portos dos Açores, com variações respetivas face ao ano anterior de +1,3%, +4,8% e +2,4%. Para a taxa média anual global de crescimento, contribuiu o tráfego nacional com +2,9% e o internacional com +6,6%.

O comportamento dos portos dos Açores é fundamentalmente condicionado pelos portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória, que, com quotas respetivas de 62,2% e 21,5%, registaram variações de +3,7% e -0,2% face a 2106, apresentando uma taxa média anual de crescimento de +1,3% e de -3,5%, respetivamente. Com quotas de movimento na casa dos 4% assinalam-se os portos do Cais do Pico, Horta e Velas.

Na Região Autónoma da Madeira o porto do Caniçal movimentou 92,9% do total da carga com origem e destino nessa região, enquanto ao Funchal coube 5,3% e a Porto Santo apenas 1,9%.

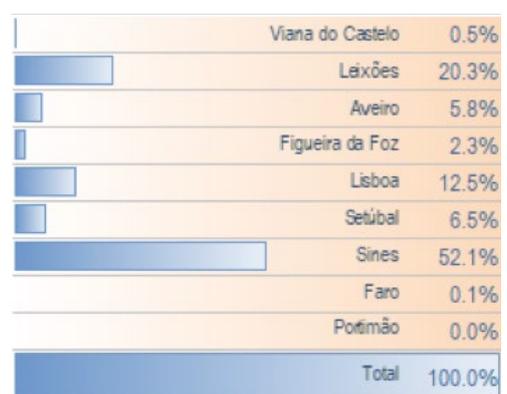
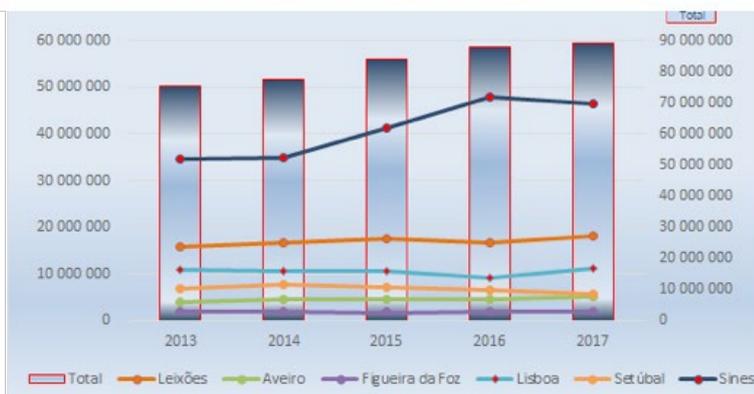
4.2. MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS

POR PORTO

O conjunto dos portos comerciais do Continente movimentou um total de 89,2 milhões de toneladas de mercadorias, nas diversas formas de acondicionamento e sem contar com o peso das respetivas taras. Este valor representa a melhor marca de sempre e excedeu +1,3% o registado em 2016, em resultado do confronto de variações positivas de +19,1% de Lisboa, +13,5% de Aveiro, +7,2% de Leixões e +5,3% de Viana do Castelo, e de variações negativas de -0,4% na Figueira da Foz, -3,3% em Sines, -12,6% em Setúbal e -46,3% em Faro.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

Fluxo de tráfego	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação 2016>2017	Variação 2013>2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	496 359	457 135	425 261	391 177	411 868	0.5%	+5.3%	-17.0%	-5.3%
Leixões	15 872 364	16 661 651	17 458 638	16 867 498	18 079 667	20.3%	+7.2%	+13.9%	+2.8%
Aveiro	3 937 936	4 482 463	4 656 104	4 541 538	5 152 579	5.8%	+13.5%	+30.8%	+5.6%
Figueira da Foz	2 098 772	2 115 654	1 956 006	2 032 161	2 023 330	2.3%	-0.4%	-3.6%	-1.1%
Lisboa	10 867 782	10 766 164	10 527 867	9 364 311	11 149 425	12.5%	+19.1%	+2.6%	-0.8%
Setúbal	6 965 540	7 808 194	7 221 709	6 649 463	5 814 763	6.5%	-12.6%	-16.5%	-4.9%
Sines	34 599 607	35 053 807	41 218 469	48 055 982	46 472 582	52.1%	-3.3%	+34.3%	+9.5%
Faro	357 371	356 641	396 275	158 389	85 104	0.1%	-46.3%	-76.2%	-26.5%
Portimão	0	0	0	0	899	0.0%	-	-	-
Total	75 195 731	77 701 709	83 860 329	88 060 519	89 190 217	100.0%	+1.3%	+18.6%	+4.8%
Δ % Anual	+19.8%	+3.3%	+7.9%	+5.0%	+1.3%	-	-	-	-



Após a variação observada em 2017 a tendência de evolução anual ficou com uma taxa média anual de crescimento de +4,8%, por efeito das suas correspondentes verificadas em Sines, de +9,5%, Aveiro de +5,6% e Leixões de +2,8%, contrariadas pelas taxas negativas observadas nos outros portos, com destaque para Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, com valores respetivos de -0,8%, -4,9% e -1,1%.

Na variação agregada de 2013 para 2017 sublinha-se o facto de Lisboa apresentar uma variação positiva de +2,6%.

No tocante às quotas que cada porto representa, destaca-se Sines que movimentou 52,1% do total das mercadorias, seguido de Leixões, com 20,3%, e Lisboa, com 12,5%.

POR CARGA

Na evolução anual do volume de mercadorias movimentadas por forma de acondicionamento, merece particular destaque a Carga Contentorizada, quer pela quota que representa, 31,1%, quer pela tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de +8,9%, após uma variação face a 2016 de +2,1%. Não tendo, embora, evidência estatística no contexto da Diretiva Marítima, pode adiantar-se que este comportamento da Carga Contentorizada se deveu ao tráfego de *transhipment* que no porto Sines registou um crescimento muito acelerado.

Assinala-se o facto de a Carga Fracionada vir desde 2015 a sofrer acentuados decréscimos, de -12,6% no último ano, vindo a sua evolução a ser processada a uma média de -7,2% ao ano.

Não obstante a sua dimensão quase simbólica, traduzida por uma quota de 1,4%, a mercadoria movimentada em operações Ro-Ro tem registado um acentuado crescimento de +39,5% ao ano, após um acréscimo de +22,1% em 2017 face a 2016.

Em termos de dimensão das respetivas quotas sublinham-se as mercadorias movimentadas em Granéis Líquidos que representam a maior expressão, de 38,7%, seguida da Carga Contentorizada e dos Granéis Sólidos, representando estes 22,5%, com variações respetivas, face a 2016, de -1,5%, +2,1% e +9,2%.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR CLASSES DE CARGA

Classes de carga	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação 2016>2017	Variação 2013>2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	20 139 902	22 079 759	23 562 144	27 218 062	27 779 937	31.1%	+2.1%	+37.9%	+8.9%
C. G. Fracionada	7 480 393	7 881 518	7 706 309	6 424 721	5 612 407	6.3%	-12.6%	-25.0%	-7.2%
Roll-On/Roll-Off	281 094	569 940	862 443	991 051	1 210 173	1.4%	+22.1%	+330.5%	+39.5%
Granéis Sólidos	16 596 163	18 284 579	19 037 783	18 366 376	20 056 919	22.5%	+9.2%	+20.9%	+3.9%
Granéis Líquidos	30 698 179	28 885 913	32 691 650	35 060 309	34 530 781	38.7%	-1.5%	+12.5%	+4.4%
Outros	5 965	0	0	0	0	0.0%	-	-100.0%	-
Total	75 201 696	77 701 709	83 860 329	88 060 519	89 190 217	100.0%	+1.3%	+18.6%	+4.8%



Conforme elementos apresentados no Anexo 3, a evolução destas tipologias de carga para os principais portos, assinala-se o comportamento excecional da Carga Ro-Ro em Leixões, dos Granéis Sólidos em Aveiro, em Lisboa a Carga Fracionada pela positiva e a Carga Ro-Ro pela negativa, a Carga Contentorizada e Ro-Ro em Setúbal, e em Sines a evolução da Carga Contentorizada (conforme acima referido) e a dos Granéis Sólidos.

POR FLUXO DE TRÁFEGO

Da tonelagem total de mercadorias movimentadas nos portos comerciais do Continente, cerca de 49,3 milhões de toneladas, correspondentes a 55,3%, dizem respeito ao tráfego de importação, e cerca de 30,1 milhões, ou seja, 33,7%, ao tráfego de exportações, tendo o primeiro crescido +7,3% face a 2016 e o segundo mantido sensivelmente o mesmo volume.

As restantes cerca de 9,9 milhões de toneladas foram movimentadas em tráfego de cabotagem, continental (e, neste caso, sujeitas a dupla movimentação, à carga e à descarga) num total de 7,6 milhões de toneladas, insular com a Região Autónoma da Madeira num total de um milhão e com a Região Autónoma dos Açores num total de 1,2 milhões de toneladas.

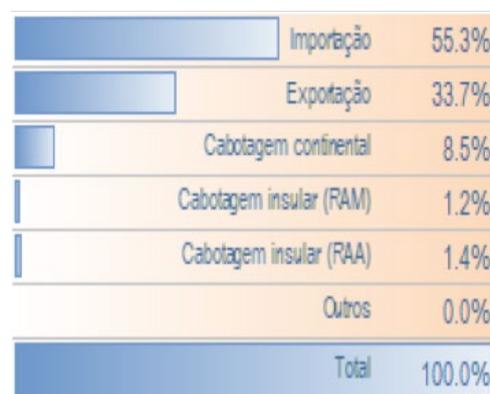
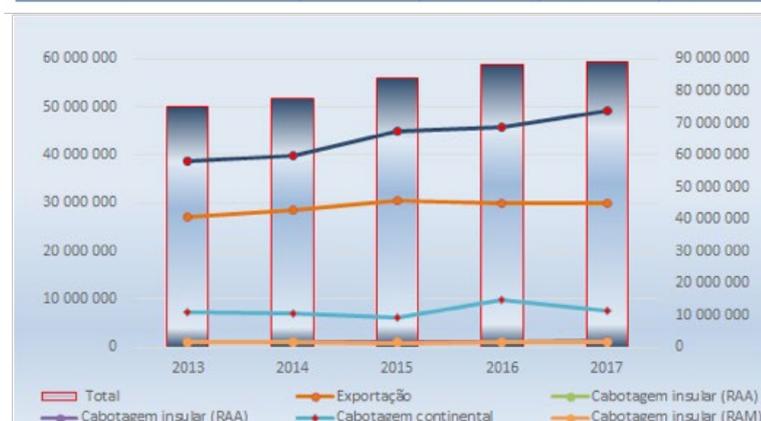
A cabotagem continental regista uma quebra de -22,9% provocada pela já referida operação extraordinária de transbordo de Petróleo Bruto em Sines com destino a Leixões realizada no ano anterior, que empolou o volume de mercadorias movimentado em 3,4 milhões de toneladas (sem considerar o movimento extraordinário, o tráfego de 2017 havia registado um acréscimo de cerca de +17,8%).

Salienta-se o facto de todos estes fluxos terem subjacente uma tendência de evolução positiva, com taxas médias anuais de crescimento de +6,4% nas Importações, de +2,6% nas Exportações, de +4,6% na Cabotagem Continental e de +1% e +2,7% na Cabotagem Insular da Madeira e dos Açores, respetivamente.

Estes tráfegos são objeto de análise mais detalhada nos pontos seguintes.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR FLUXO DE TRÁFEGO

Fluxo de tráfego	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação % 2017/2016	Variação % 2017/2013	Δ% média anual
Importação	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	49 280 577	55.3%	+7.3%	+27.1%	+6.4%
Exportação	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	30 058 202	33.7%	-0.0%	+11.4%	+2.6%
Cabotagem continental	7 300 481	6 977 537	6 294 037	9 835 331	7 578 277	8.5%	-22.9%	+3.8%	+4.6%
Cabotagem insular (RAM)	1 005 173	994 168	982 201	1 034 075	1 034 429	1.2%	+0.0%	+2.9%	+1.0%
Cabotagem insular (RAA)	1 118 052	1 133 639	1 112 162	1 203 682	1 238 732	1.4%	+2.9%	+10.8%	+2.7%
Outros	5 965	0	0	0	0	0.0%	-	-100.0%	-
Total	75 195 731	77 701 709	83 860 329	88 060 519	89 190 217	100.0%	+1.3%	+18.6%	+4.8%
Δ % Anual	-	+3.3%	+7.9%	+5.0%	+1.3%	-	-	-	-



4.3. COMÉRCIO INTERNACIONAL

IMPORTAÇÃO E PRINCIPAIS MERCADOS

O volume de Importações por utilização dos portos comerciais do Continente, e que constituiu o valor mais elevado de sempre, teve o maior contributo do porto de Sines que representou uma quota de 56,1%, com uma variação de +0,5% face a 2016 e tendo subjacente uma evolução média anual traduzida por uma taxa de +9,4%. Seguiu-se-lhe o porto de Leixões com uma quota de 19,7%, após registo de um acréscimo de +33,33% face ao ano anterior, recuperando da quebra de -23,6%, e mantendo uma evolução positiva de +3,1% ao ano. Pelo porto de Lisboa foram efetuadas importações correspondentes 11,4% do total, superior em +8,7% ao volume registado em 2016 e evoluindo segundo uma taxa média anual negativa de -0,7%.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
FLUXO DE TRÁFEGO: IMPORTAÇÃO

Fluxo de tráfego	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Varição 2016>2017	Varição 2013>2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	158 803	105 143	83 154	55 166	52 706	0.1%	-4.5%	-66.8%	-28.0%
Leixões	7 829 397	8 471 278	9 547 937	7 292 281	9 723 490	19.7%	+33.3%	+24.2%	+3.1%
Aveiro	1 675 399	1 786 645	2 220 834	2 596 889	3 223 630	6.5%	+24.1%	+92.4%	+19.3%
Figueira da Foz	924 381	832 357	612 699	729 362	721 355	1.5%	-1.1%	-22.0%	-6.5%
Lisboa	5 543 180	5 710 580	5 691 708	5 178 479	5 628 168	11.4%	+8.7%	+1.5%	-0.7%
Setúbal	2 279 682	2 424 955	2 542 460	2 588 060	2 300 920	4.7%	-11.1%	+0.9%	+0.9%
Sines	20 375 494	20 633 691	24 278 907	27 479 383	27 630 254	56.1%	+0.5%	+35.6%	+9.4%
Faro	0	25	0	0	0	0.0%	-	-	-100.0%
Portimão	0	0	0	0	54	0.0%	-	-	-
Total	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	49 280 577	100.0%	+7.3%	+27.1%	+6.4%
Δ % Anual	-38.2%	+3.0%	+12.5%	+2.1%	+7.3%	-	-	-	-

Os principais mercados de origem das importações e por utilização dos portos comerciais do Continente são a Federação da Rússia, com 89% das quais a ser representada por 'petróleo bruto' desembarcado em Sines; a Colômbia, para importação de "Coque" que representa 99%; a Espanha, maioritariamente de 'produtos petrolíferos refinados' por Lisboa (39%), Sines e Aveiro (21%) e Leixões (17%); o Brasil ('petróleo bruto' por Leixões, representando 42% do total e 'produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura' por Lisboa, com um peso de cerca de 25%), e ainda da Turquia (onde o 'Petróleo Bruto' representa 59%), EUA, Países Baixos (Holanda), Egito, Nigéria, França, Reino Unido, Bélgica, Guiné Equatorial e Argélia, para referir apenas aqueles cujo volume ultrapassa um milhão de toneladas.

No volume de importação de todos os países referidos poderão estar incluídas mercadorias que efetuaram operações de *transshipment*, que, embora, não constituam importações, uma vez que são reembarcados sem qualquer transformação, estão incluídas nas estatísticas apuradas por aplicação da metodologia definida pelo Eurostat, no âmbito da Diretiva Marítima.

No Anexo 4 apresenta-se algum detalhe da informação apresentada.

EXPORTAÇÃO E PRINCIPAIS MERCADOS

O volume de mercadorias que constitui o tráfego de exportação, ligeiramente inferior ao registado em 2016 (cerca de dez mil toneladas a menos), registou o maior contributo do porto de Sines, que movimentou 49,9% do total exportado, após registo de um decréscimo de -3,6%, mantendo, embora, uma taxa média anual de crescimento positivo de +11,2%. A este,

segue-se o porto de Leixões com uma quota de 16% após acréscimo de +2,8% face a 2016, mas tendo subjacente uma tendência negativa apurada entre 2013 e 2017 de -1,7%. Com uma quota de 12,6% surge Lisboa que registou um acréscimo de +39,8% no volume movimentado em tráfego de exportação, recuperando a perda verificada em 2016 e ultrapassando mesmo os valores observados no triénio imediatamente anterior, não tendo sido, no entanto, suficiente para infletir a tendência negativa média de -1,3% ao ano.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
FLUXO DE TRÁFEGO: EXPORTAÇÃO

Fluxo de tráfego	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Varição 2016>2017	Varição 2013>2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	289 327	306 350	316 910	320 906	338 388	1.1%	+5.4%	+17.0%	+3.7%
Leixões	4 958 440	5 250 505	4 790 432	4 682 983	4 811 797	16.0%	+2.8%	-3.0%	-1.7%
Aveiro	1 858 016	2 148 094	2 229 576	1 703 836	1 692 389	5.6%	-0.7%	-8.9%	-4.0%
Figueira da Foz	1 165 447	1 206 435	1 209 232	1 171 561	1 167 492	3.9%	-0.3%	+0.2%	-0.3%
Lisboa	3 631 896	3 426 905	3 340 539	2 701 978	3 777 871	12.6%	+39.8%	+4.0%	-1.3%
Setúbal	4 264 104	5 061 156	4 435 501	3 787 540	3 260 178	10.8%	-13.9%	-23.5%	-7.6%
Sines	10 455 123	10 875 630	13 799 167	15 570 748	15 002 727	49.9%	-3.6%	+43.5%	+11.2%
Faro	357 371	356 616	372 873	128 259	6 515	0.0%	-94.9%	-98.2%	-39.3%
Portimão	0	0	0	0	845	0.0%	-	-	-
Total	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	30 058 202	100.0%	-0.0%	+11.4%	+2.6%
Δ % Anual	-57.0%	+6.1%	+6.5%	-1.4%	-0.0%	-	-	-	-

Dos principais mercados de destino das exportações efetuadas por via marítima, são de destacar os EUA e Espanha que recebem nomeadamente 'produtos petrolíferos refinados' de Sines, que representam 37% e 53% do total exportado; os Países Baixos (Holanda) que recebem 'Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear' e também 'produtos petrolíferos refinados', de Leixões e Sines, totalizando 38% do total; o Reino Unido, para onde se exporta, em particular via Setúbal, Leixões e Sines, e nomeadamente 'Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento', 'Produtos alimentares, bebidas e tabaco' e 'Outros produtos minerais não metálicos', representando no conjunto cerca de 50% do total; Marrocos, com os 'produtos petrolíferos refinados' e 'Metais de base; produtos metálicos transformados, ...', que representam 63% e são expedidos maioritariamente de Sines, mas também Setúbal, Leixões e Lisboa; e ainda, Angola, Costa do Marfim, Canadá, Brasil, França, Itália.

Repete-se relativamente às exportações o dito sobre as importações no tocante à margem de erro introduzida pelo facto de se incluir mercadoria movimentada em *transshipment*.

No Anexo 5 apresenta-se algum detalhe da informação apresentada.

4.4. CABOTAGEM CONTINENTAL E INSULAR

TOTAL DO TRÁFEGO DE CABOTAGEM (CONTINENTAL E INSULAR E OPERAÇÕES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE)

Neste primeiro ponto será abordada a cabotagem em termos globais excluindo as mercadorias movimentadas interportos das Regiões Autónomas, isto é, consideraremos as mercadorias movimentadas entre portos do Continente e entre estes e os das Regiões Autónomas, quer em operações de carga, quer em operações de descarga.

Com a circunstância da natural duplicação do volume de mercadorias movimentadas entre portos do Continente, o tráfego total de cabotagem cifrou-se em 9,9 milhões de toneladas,

inferior em -2,2 milhões (-18,4%) ao de 2016, ano que registou o acréscimo extraordinário de 3,4 milhões de toneladas de Petróleo Bruto transbordado em Sines com destino a Leixões, por motivos meramente circunstanciais.

Não obstante esta 'quebra' incidental, a tendência de evolução mantém-se globalmente positiva de +4%, com suporte nos portos de Leixões (+8,6%, não obstante a quebra de -27,6% face a 2016), da Figueira da Foz (+44,8%) e Sines (+4,2%, não obstante a quebra de -23,3%), que anularam o efeito das tendências negativas dos restantes portos, com destaque para Lisboa (-0,3%, não obstante o acréscimo de +17,5%), Setúbal (-12,2%) e Aveiro (-18,8%).

Porto Declarante	2013	2014	2015	2016	2017	Estrutura (%) 2017	Varição 2016→2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	48 229	45 642	25 197	15 105	20 774	0.2%	+37.5%	-26.7%
Leixões	3 084 527	2 939 868	3 120 269	4 892 234	3 544 380	36.0%	-27.6%	+8.6%
Aveiro	404 521	547 724	205 694	240 813	236 560	2.4%	-1.8%	-18.8%
Figueira da Foz	8 944	76 862	134 075	131 238	134 483	1.4%	+2.5%	+44.8%
Lisboa	1 692 706	1 628 679	1 495 620	1 483 854	1 743 386	17.7%	+17.5%	-0.3%
Setúbal	421 754	322 083	243 748	273 863	253 665	2.6%	-7.4%	-12.2%
Sines	3 768 990	3 544 486	3 140 395	5 005 851	3 839 601	39.0%	-23.3%	+4.2%
Faro	0	0	23 402	30 130	78 589	0.8%	+160.8%	-
Portimão	0	0	0	0	0	0.0%	-	-
TOTAL	9 429 671	9 105 344	8 388 400	12 073 088	9 851 438	100.0%	-18.4%	+4.0%
Varição anual	-	-3.4%	-7.9%	+43.9%	-18.4%	-	-	-

Os portos que maiores quotas detêm neste tráfego são Sines e Leixões, a que a distribuição de Produtos Petrolíferos originados nas refinarias localizadas nas respetivas áreas de jurisdição não serão, necessariamente, alheias, e cujos valores se elevam a 39% e 36%, respetivamente. Segue-se Lisboa, com 17,7%, e Setúbal e Aveiro, com uma pequena dimensão na casa dos 2,5%.

Esta realidade surge mais clara com a informação do quadro seguinte, com dados relativos a 2017, para cabotagem continental, mas com as mercadorias a surgirem ainda duplamente movimentadas.

Sublinha-se o facto de Sines ter declarado 45,1% das mercadorias movimentadas, 76% das quais são com Leixões, seguindo-se Leixões que declarou 38,4% do total tendo 90% re-

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE - 2017
CARGA TOTAL**

Origem/Destino	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-					20 774		20 774	0.3%
Leixões		-	38 359	115 659	67 174	79 586	2 607 732	2 908 510	38.4%
Aveiro		45 226	-			35 578	146 746	227 550	3.0%
Figueira da Foz		121 400		-		13 083		134 483	1.8%
Lisboa		68 227			-	2 858	629 051	700 136	9.2%
Setúbal	20 774	73 599	30 374	5 053	4 332	-	37 952	172 084	2.3%
Sines		2 592 193	176 661		609 163	36 723	-	3 414 740	45.1%
Faro									
Portimão									
TOTAL	20 774	2 900 645	245 394	120 712	680 669	188 602	3 421 481	7 578 277	100.0%
Estrutura (%) Origem/Destino	0.3%	38.3%	3.2%	1.6%	9.0%	2.5%	45.1%	100.0%	---

sultado de trocas com Sines, e Lisboa com 9,2%, das quais cerca de 90% resulta de trocas com Sines.

No Anexo 6 é apresentada com mais detalhe a informação por tipologia de carga, de cuja leitura ressalta a predominância dos Granéis Líquidos, que, acrescenta-se, são constituídos fundamentalmente por 'Produtos petrolíferos refinados líquidos', 'Petróleo bruto' e 'Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos', que representam 81,2% do total.

No entanto, importa observar a evolução do tráfego doméstico em termos agregados a tipologia de carga, apresentada no quadro seguinte, de cuja leitura se conclui que a única carga que apresenta uma tendência de evolução negativa é a dos Granéis Sólidos, que regista um acréscimo de +0,1% relativamente a 2016 e uma taxa média anual de crescimento de -5,8%.

A quota mais significativa é assinalada, com naturalidade, nos Granéis Líquidos que representa 68,5% do total e deriva da necessidade de distribuição por todo território dos 'produtos petrolíferos refinados' nas refinarias da Galp em Sines e Matosinhos. No entanto, o acréscimo de +68,5% face a 2016 resultou da já referida circunstância que se prende com a inoperacionalidade temporária do Terminal Oceânico de Leixões em 2016, que conduziu à necessidade de transbordo de Petróleo Bruto em Sines, com destino a Leixões.

Classe de Carga	2013	2014	2015	2016	2017	Estrutura (%) 2017	Varição 2016→2017	Δ% média anual
Granéis Líquidos	6 766 804	6 533 714	5 713 334	9 113 542	6 744 950	68.5%	-26.0%	+3.7%
Granéis Sólidos	497 567	460 762	385 800	400 067	400 280	4.1%	+0.1%	-5.8%
C. G. Contentorizada	2 119 104	2 068 826	2 226 269	2 480 031	2 567 457	26.1%	+3.5%	+5.9%
C. G. Fracionada	45 169	41 024	61 812	78 311	137 502	1.4%	+75.6%	+42.5%
Roll-On/Roll-Off	1 027	1 018	1 185	1 137	1 249	0.0%	+9.9%	+5.2%
TOTAL	9 429 671	9 105 344	8 388 400	12 073 088	9 851 438	100.0%	-18.4%	+4.0%

TRÁFEGO DOMÉSTICO EM OPERAÇÕES DE EMBARQUE

Considerando apenas as operações de embarque, contata-se que o tráfego doméstico se traduziu pela trasladação de cerca de 5,7 milhões de toneladas, maioritariamente embarcadas em Sines e Leixões, porque constituídas, também na sua maioria, por 'produtos petrolíferos refinados', que representaram 42,1% e 35,1%, respetivamente.

Este tráfego regista uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de +3,9%, por influência positiva de Sines (+3,9%), Leixões (+5,6%) e Figueira da Foz (+48,7%)

Porto Declarante	2013	2014	2015	2016	2017	Estrutura (%) 2017	Varição 2016→2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	0	0	0	0	0	0.0%	-	-
Leixões	1 659 434	1 513 689	1 831 683	1 803 336	1 990 855	35.1%	+10.4%	+5.6%
Aveiro	105 151	146 052	75 970	57 099	15 914	0.3%	-72.1%	-33.2%
Figueira da Foz	3 210	76 862	134 075	130 822	134 483	2.4%	+2.8%	+48.7%
Lisboa	839 703	819 893	777 639	750 097	852 265	15.0%	+13.6%	-0.6%
Setúbal	215 186	199 301	178 262	208 504	205 173	3.6%	-1.6%	-0.5%
Sines	2 557 828	2 430 159	1 803 319	3 764 529	2 387 119	42.1%	-36.6%	+3.9%
Faro	0	0	23 402	30 130	78 589	1.4%	+160.8%	-
Portimão	0	0	0	0	0	0.0%	-	-
TOTAL	5 380 512	5 185 956	4 824 350	6 744 517	5 664 398	100.0%	-16.0%	+3.9%
Varição anual	-	-3.6%	-7.0%	+39.8%	-16.0%	-	-	-

que anularam as tendências de evolução negativa registadas nos restantes portos, dos quais se assinala Lisboa e Setúbal (com variações ligeiras de -0,6% e -0,5%) e Aveiro, que regista uma quebra significativa (-33,2%).

Dos dados constantes do quadro seguinte, onde se considera apenas a cabotagem continental, ressalta o facto de Leixões ter como destino preferencial o porto de Sines (96%), sendo que Sines tem também Leixões como mais significativo (60%), seguido de Lisboa (30%) e Aveiro (9%).

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE E PORTO DE DESTINO - 2017
CARGA TOTAL

Destino	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-								
Leixões		-	38 359		17 297	421	1 431 764	1 487 841	39.0%
Aveiro		1 700	-			5 204		6 904	0.2%
Figueira da Foz		121 400		-		13 083		134 483	3.5%
Lisboa		50 055			-	2 858	46 173	99 086	2.6%
Setúbal	20 774	73 181	30 374			-		124 329	3.3%
Sines		1 169 497	172 974		583 064	36 723	-	1 962 258	51.4%
Faro									
Portimão									
TOTAL	20 774	1 415 833	241 707		600 361	58 289	1 477 937	3 814 901	100.0%
Estrutura (%) Destino	0.5%	37.1%	6.3%		15.7%	1.5%	38.7%	100.0%	---

CABOTAGEM INSULAR

O volume de mercadorias movimentadas entre os portos do Continente e das Regiões Autónomas tem vindo a aumentar nos últimos anos, com uma ligeira inflexão em 2015, a uma taxa média anual de crescimento de +1,9%, resultante da conjugação de +1% nas trocas com a Madeira e de +2,7% com os Açores e suportadas pelos portos de Leixões e de Lisboa, cujos acréscimos médios anuais se situaram em +7,4% e +1,8%, anulando a evolução tendencial negativa de Sines, que se cifra em -4%.

MADEIRA e AÇORES

Ano	2013	2014	2015	2016	2017	Estrutura (%) 2017	Varição 2016→2017	Δ% média anual
Viana do Castelo							-	-
Leixões	499 833	534 427	598 625	683 514	635 870	28.0%	-7.0%	+7.4%
Aveiro	47 244	110 244	43 021	36 531	9 010	0.4%	-75.3%	-29.9%
Figueira da Foz	8 737						-	-
Lisboa	959 410	955 087	967 875	957 298	1 043 250	45.9%	+9.0%	+1.8%
Setúbal	100 806	88 891	55 228	106 061	81 581	3.6%	-23.1%	-2.4%
Sines	507 195	439 158	406 212	424 223	424 861	18.7%	+0.2%	-4.0%
Faro			23 402	30 130	78 589	3.5%	+160.8%	-
Portimão							-	-
TOTAL	2 123 225	2 127 807	2 094 363	2 237 757	2 273 161	100.0%	+1.6%	+1.9%
Δ % Anual	-	+0.2%	-1.6%	+6.8%	+1.6%	-	-	-
Resumo por R.A.:								
MADEIRA	1 005 173	994 168	982 201	1 034 075	1 034 429	45.5%	+0.0%	+1.0%
AÇORES	1 118 052	1 133 639	1 112 162	1 203 682	1 238 732	54.5%	+2.9%	+2.7%

As cerca de 2,3 milhões de toneladas movimentadas com as Regiões Autónomas são maioritariamente constituídas por mercadorias transportadas em Carga Geral Contentorizada, num total de 64,5%, de natureza muito diversa, das quais se salientam como mais significativas a 'Outros produtos alimentares n.e. e produtos de tabaco', 'Bebidas' e 'Mercadorias grupadas', expedidas de Lisboa (66,3%) e Leixões (33,7%).

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR POR PORTO E CLASSE DE CARGA EM 2017
CARGA TOTAL - REGIÕES AUTÓNOMAS DA MADEIRA E DOS AÇORES

Porto Declarante	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2017
Viana do Castelo								
Leixões		115 908		494 594	25 368		635 870	28.0%
Aveiro			9 010				9 010	0.4%
Figueira da Foz								
Lisboa			45 338	971 246	26 666		1 043 250	45.9%
Setúbal			80 074		258	1 249	81 581	3.6%
Sines		424 861					424 861	18.7%
Faro					78 589		78 589	3.5%
Portimão								
TOTAL		540 769	134 422	1 465 840	130 881	1 249	2 273 161	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		23.8%	5.9%	64.5%	5.8%	0.1%	100.0%	-

TRÁFEGO DE MERCADORIAS COM AS REGIÕES AUTÓNOMAS					
ORIGEM		PORTO DE DESTINO/ORIGEM	DESTINO		
Madeira	Açores		Madeira	Açores	
50 762		Leixões	262 113	240 901	
	82 094	Aveiro		9 010	
89 443		Lisboa	385 645	367 534	
	200 628	Setúbal	60 479	20 365	
	737	Sines	185 987	238 874	
		Faro		78 589	
140 205	283 459	Tráfego Total	894 224	955 273	
423 664			1 849 497		
18.6%		2 273 161		81.4%	

Na ordem seguinte em termos de volume surgem os Granéis Líquidos constituídos principalmente por 'Produtos petrolíferos refinados líquidos', dos quais 78,6% expedidos por Sines e o remanescente por Leixões.

No Anexo 7 apresenta-se esta informação separadamente para cada uma das Regiões Autónomas.

Nos quadros seguintes apresenta-se um resumo do volume de carga recebida e expedida de e para cada uma das Regiões Autónomas por porto do Continente.

Porto de Carga/Descarga	TOTAL GERAL			Estrutura (%) TOTAL GERAL
	MADEIRA	AÇORES	TOTAL	
Viana do Castelo				
Leixões	312 875	322 995	635 870	28.0%
Aveiro		9 010	9 010	0.4%
Figueira da Foz				
Lisboa	475 088	568 162	1 043 250	45.9%
Setúbal	60 479	21 102	81 581	3.6%
Sines	185 987	238 874	424 861	18.7%
Faro		78 589	78 589	3.5%
Portimão				
TOTAL	1 034 429	1 238 732	2 273 161	100.0%
Estrutura (%) Destino	45.5%	54.5%	100.0%	---

PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL E INSULAR

Consideradas individualmente, as principais mercadorias que são expedidas de uns para outros portos do Continente e para as Regiões Autónomas são principalmente os ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’ que representam 60% do total das mercadorias movimentadas.

As restantes mercadorias encontram-se dispersas por cerca de setenta classificações distintas, segundo a nomenclatura NST (2007) (*Standard goods classification for transport statistics*), das quais se apresentam as mais significativas no quadro seguinte, com a particularidade de a classificação ‘desconhecidas’ e ‘outras mercadorias não identificáveis’ representarem no conjunto 6%.

Mercadoria	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	%
Produtos petrolíferos refinados líquidos	1 381 019			53 129	4	1 918 356	3 352 508	60.0%
Cimento, cal e gesso	896	9 010	31	3 450	202 586		215 973	3.9%
Petróleo bruto				1		161 035	161 036	2.9%
Pasta, papel e seus artigos	6 330	3 297	122 619	9 376		25	141 647	2.5%
Mercadorias grupadas	139 281						139 281	2.5%
Bebidas	67 993			64 994		60	133 047	2.4%
Outros produtos alimentares n.e. e produtos de tabaco (excepto)	22 829			103 839		172	126 840	2.3%
Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos	22 833			38		91 323	114 194	2.0%
Produtos farmacêuticos e paraquímicos, incluindo pesticidas	9 795			68 308		68	78 171	1.4%
Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelana	22 086		59	41 912		33	64 090	1.1%
Outros materiais de construção, produtos manufacturados	43 348	1 907		11 924	20		57 199	1.0%
Outras frutas e produtos hortícolas frescos	3 134			52 336		156	55 626	1.0%
Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)	5 880			47 502			53 382	1.0%
Mobiliário	48 740			3 619		191	52 550	0.9%
Outras mercadorias								
TOTAL	1 990 855	15 914	134 483	852 265	205 173	2 387 119	5 585 809	100.0%

No Anexo 8 apresenta-se um quadro com uma relação mais extensa de mercadorias e a informação adicional das principais formas de acondicionamento que é utilizada para o respetivo transporte marítimo.

Em consonância com o já referido, e considerando que os ‘produtos petrolíferos refinados’ são transportados quase exclusivamente em navios-tanque, é com naturalidade que se constata o facto de os Granéis Líquidos ‘acondicionarem’ cerca de dois terços do total das mercadorias embarcadas em tráfego doméstico, seguidos da Carga Contentorizada que, incluindo elevada heterogeneidade de bens, representa 28,6%.

Surgem depois os Granéis Sólidos com uma quota de 4,8% e a Carga Fracionada com 0,9%.

4.5. NACIONALIDADE DOS OPERADORES

Sendo um dos expoentes máximos da globalização da economia e dos mercados, o transporte marítimo das mercadorias movimentadas no sistema portuário do Continente foi assegurado por operadores de cerca de cinquenta e cinco nacionalidades distintas, sem considerar as escalas nos portos de Lisboa e de Setúbal, que não disponibilizam esta informação. Decorrente da relevância que a Carga Contentorizada representa no conjunto das operações de

embarque e desembarque, e, dentro desta, o tráfego de *transshipment* nomeadamente no tráfego internacional, as estatísticas apresentadas estão naturalmente também influenciadas por esse facto.

Assim, e tendo presente que o tráfego internacional efetuado nos portos do Continente, excluindo Lisboa e Setúbal, inclui as operações de *transshipment*, constata-se que os operadores que agenciaram o maior volume de carga tiveram nacionalidade Suíça, com uma quota de 24,4%, equivalente a cerca de 16 milhões de toneladas, valor, no entanto, inferior em -7,4% ao de 2016. Naturalmente a este facto não é alheia a circunstância de o *transshipment* ser na sua maioria efetuado em Sines cujo terminal opera os navios da MSC.

VOLUME DE CARGA (%)
POR NACIONALIDADE DO OPERADOR

Tráfego Internacional

País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	%Carga	Δ% 2017/2016
Suíça	15 688 275	24,4%	-7,4%
Reino Unido	6 758 582	10,5%	+6,5%
Dinamarca	5 295 242	8,2%	+10,8%
Grécia	4 749 286	7,4%	+9,3%
Países Baixos (Holanda)	4 208 285	6,5%	+3,1%
Espanha	4 094 228	6,4%	+6,2%
Alemanha	3 628 163	5,6%	-8,5%
Singapura	2 787 057	4,3%	+35,3%
Noruega	2 384 415	3,7%	+32,1%
Portugal	1 565 733	2,4%	-5,4%
Brasil	1 416 574	2,2%	+228,4%
Turquia	1 287 073	2,0%	-21,3%
Emiratos Árabes Unidos	1 195 826	1,9%	+261,7%
E. U. A.	1 046 362	1,6%	+3,1%
Não especificados	8 266 467	12,8%	

VOLUME DE CARGA POR PAÍS DE REGISTO DO NAVIO
Tráfego de Cabotagem Nacional

País		%Carga 2017	Δ% 2017/2016
Malta	3 161 933	32,1%	-39,4%
Portugal	2 077 377	21,1%	+6,1%
Itália	1 352 706	13,7%	+111,6%
Espanha	750 401	7,6%	+28,3%
Reino Unido	517 474	5,3%	+33,8%
Gibraltar	478 228	4,9%	+41,6%
Chipre	288 353	2,9%	+97,9%
Alemanha	282 058	2,9%	
Libéria	127 755	1,3%	-73,1%
Países Baixos (Holanda)	43 186	0,4%	+159,7%
Panamá	43 155	0,4%	+36,1%
Marshall, Ilhas	32 245	0,3%	-94,4%
Antígua e Barbuda	31 039	0,3%	-75,7%
Outros e Não especificados	665 164	6,8%	

Na segunda posição surge o Reino Unido, com 10,5%, a Dinamarca com 8,2%, e a Grécia, com 7,4%. O volume de mercadorias movimentadas por operadores registados em Portugal registou um recuo aproximado de -5,4% face a 2016, cerca de -0,3 pontos percentuais, representando cerca de 2,4% do total.

No tráfego nacional Portugal mantém naturalmente a 1ª posição como país de registo preferencial dos operadores deste tráfego, com 69,7%, superior em +3,4% a 2016. A Holanda subiu para 2º lugar, com 7,5% da tonelagem movimentada, seguindo-se a Alemanha com 5,6% e a Suíça com 5,2%.

4.6 NACIONALIDADE DO REGISTO DE BANDEIRA

As considerações efetuadas no número anterior relativamente à influência do *transshipment* nos valores apresentados, nomeadamente em relação ao tráfego internacional, mantêm-se válidas para este ponto, relativo à distribuição do peso das mercadorias movimentadas pelos navios que as transportaram em função da nacionalidade de registo das respetivas bandeiras.

Para o tráfego internacional verifica-se que continua a ser o Panamá o país de preferência de registo da bandeira dos navios, que em 2017 foi responsável pela movimentação de cerca de 12 milhões de toneladas, que, tendo ainda decrescido -7% face a 2016, corresponde a uma quota de 15%, seguido da Libéria com 13,8%, após crescimento de 20%, e de Malta com 11%, após redução de -8,6% no volume das mercadorias. Sublinha-se o crescimento das Ilhas Marshall de +22,8%, quando em 2016 haviam já registado um acréscimo de +28%.

VOLUME DE CARGA POR PAÍS DE REGISTO DO NAVIO
Tráfego Internacional

País		%Carga 2017	Δ% 2017/2016
Panamá	11 896 577	15.0%	-7.0%
Libéria	10 942 890	13.8%	+20.0%
Malta	9 011 344	11.4%	-8.6%
Marshall, Ilhas	6 991 831	8.8%	+22.8%
Grécia	4 061 297	5.1%	+10.4%
Portugal	4 008 442	5.1%	+58.5%
Antígua e Barbuda	3 647 499	4.6%	-32.6%
Chipe	3 585 468	4.5%	+33.5%
Países Baixos (Holanda)	3 200 913	4.0%	+18.9%
Hong Kong	2 709 417	3.4%	-13.7%
Baamas	2 402 945	3.0%	-1.9%
Reino Unido	2 012 387	2.5%	+6.6%
Singapura	1 700 475	2.1%	-30.1%
Bermudas	1 518 581	1.9%	+70.0%
Turquia	980 080	1.2%	-17.7%
Espanha	966 510	1.2%	-3.0%
Alemanha	877 999	1.1%	+21.4%
Outros e Não especificados	8 824 807	11.1%	

A restante carga é distribuída por mais de sessenta nacionalidades, tendo a maioria um peso meramente simbólico.

4.7 MOVIMENTO DE CONTENTORES

O volume de contentores movimentados no sistema portuário do Continente atingiu em 2017 um total de 2,9 milhões de TEU, superior em +9,3% ao registado em 2016, no seguimento de uma tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +6,9%.

Esta variação global positiva não foi acompanhada por todos os portos onde o movimento de contentores tem significado, mas resulta de tendências com inclinações distintas, sendo negativas em Leixões e Lisboa, de -1,7% e -4,4%, respetivamente, contrariadas pelas de Sines, +14,5%, de Setúbal, +22,5%, e Figueira da Foz, +9,3%.

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE TEU
(NOS PRINCIPAIS PORTOS DO CONTINENTE)

Porto	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2016 → 2017	Δ% média anual
Leixões	620 005	627 153	568 349	602 673	580 469	19.8%	-3.7%	-1.7%
Figueira da Foz	12 130	28 972	21 702	24 210	24 354	0.8%	+0.6%	+9.3%
Lisboa	549 114	501 868	480 963	390 896	495 185	16.9%	+26.7%	-4.4%
Setúbal	71 516	103 549	120 362	152 948	165 067	5.6%	+7.9%	+22.5%
Sines	931 011	1 227 710	1 332 205	1 513 100	1 669 068	56.9%	+10.3%	+14.5%
TOTAL	2 183 776	2 489 252	2 523 581	2 683 827	2 934 143	100.0%	+9.3%	+6.9%
Δ % anual	+24.4%	+14.0%	+1.4%	+6.3%	+9.3%	-	-	-

Neste capítulo Portugal regista também um comportamento digno de nota, ao crescer +58,5% para uma quota de 5,1%, a par da Grécia, aumentando 1,1 pontos percentuais face a 2016.

No tráfego doméstico assinala-se a manutenção de Malta na posição cimeira, perdendo 8,4 pontos percentuais para uma quota de 32,1%, seguida de Portugal com 21,1%, com um acréscimo de +6,1%, da Itália que representa 13,7% após mais que duplicar o volume de carga, da Espanha e Reino Unido que representam 7,6% e 5,3%, respetivamente.

VOLUME DE CARGA (%)
POR NACIONALIDADE DO OPERADOR

Tráfego de Cabotagem Nacional

País de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	%Carga	Δ% 2017/2016
Portugal	5 477 297	69,7%	+3,4%
Países Baixos (Holanda)	586 368	7,5%	-29,8%
Alemanha	442 279	5,6%	+229,1%
Suíça	407 977	5,2%	+38,0%
Reino Unido	305 260	3,9%	+50,6%
Dinamarca	210 489	2,7%	+17,8%
Itália	113 830	1,4%	-
Luxemburgo	72 785	0,9%	-19,0%
Malta	71 821	0,9%	+38,6%
Panamá	38 695	0,5%	+1164,1%
Não especificados	127 591	1,6%	-

O porto de Sines após ter crescido +10,3% face a 2016, passou a deter uma quota de 56,9%, ocupando Leixões a segunda posição, com 19,8% após recuo de -3,7%, e Lisboa a terceira, representando 16,9% após crescer +26,7%. Setúbal detém uma quota de 5,6% e registou um crescimento de +7,9%, e Figueira da Foz, uma quota simbólica de 0,8% registou em 2017 um incremento de +0,6% face a 2016.

Apreciando a evolução deste segmento de mercado na perspetiva da dimensão dos contentores, constata-se que os contentores de 20' registaram uma quebra em 2017 face a 2016, embora a tendência se mantenha positiva de +0,2% e representem ainda 38,8% do total. O melhor desempenho foi observado nos contentores de 40' que representaram 59% do total, cresceram +11,9% face ao ano anterior e evoluem segundo uma tendência associada a uma taxa média anual de crescimento de +9,6%. Importa sublinhar o crescimento significativo observado nos contentores superiores a 40', que em 2017 representaram 2% do total e cresceram +29%.

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE CONTENTORES POR DIMENSÃO

DIMENSÃO	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2016 → 2017	Δ% média anual
Contentores de 20 pés	663 640	770 105	718 041	710 884	702 017	38.8%	-1.2%	+0.2%
Contentores >20 pés e <40 pés	3 629	2 487	2 042	2 437	4 250	0.2%	+74.4%	+4.1%
Contentores de 40 pés	727 205	826 182	874 632	954 412	1 068 329	59.0%	+11.9%	+9.6%
Contentores >40 pés	28 989	24 659	24 336	27 898	35 999	2.0%	+29.0%	+6.3%
Total	1 423 463	1 623 433	1 619 051	1 695 631	1 810 595	100.0%	+6.8%	+5.3%
Δ% anual	-	+14.0%	-0.3%	+4.7%	+6.8%	-	-	-

O movimento de contentores distribuído pelos seus escalões de dimensão e porto, apresentado resumidamente no quadro seguinte, evidencia que os contentores de 20' têm maior representatividade em Lisboa, onde detêm 45,6% do total, seguido de Sines onde representam 39,5% e de Leixões com 36,2%. Já os contentores mais utilizados, de 40', têm a sua expressão máxima no porto da Figueira da Foz, onde representam 96,5%, não obstante a pequena dimensão do porto. Segue-se o porto de Setúbal com 69,7%, Sines com 60,3%, Leixões com 58,1% e Lisboa com 51,5%.

TRÁFEGO DE CONTENTORES EM 2017 POR PORTO E DIMENSÃO DO CONTENTOR

DIMENSÃO	Contentores de 20 pés	Contentores >20 pés e <40 pés	Contentores de 40 pés	Contentores >40 pés	Total Geral	%
Leixões	127 399 36.2%	1 611 0.5%	204 598 58.1%	18 491 5.3%	352 099 100.0%	19.4%
Figueira da Foz	432 3.5%	0 0.0%	11 961 96.5%	0 0.0%	12 393 100.0%	0.7%
Lisboa	146 455 45.6%	974 0.3%	165 397 51.5%	8 164 2.5%	320 990 100.0%	17.7%
Setúbal	16 933 19.8%	1 615 1.9%	59 573 69.7%	7 306 8.6%	85 427 100.0%	4.7%
Sines	410 798 39.5%	50 0.0%	626 800 60.3%	2 038 0.2%	1 039 686 100.0%	57.4%
TOTAL	702 017	4 250	1 068 329	35 999	1 810 595	100.0%
%	38.8%	0.2%	59.0%	2.0%	100.0%	-

Em resultado das particularidades e especificidades dos diversos mercados, ocorre com frequência que um mercado receba mercadorias em contentores, sem ter mercadorias de retor-

no. Esta normal situação implica a necessidade de os diversos operadores procederem ao transporte de contentores vazios para os mercados que deles têm necessidade, criando desequilíbrios entre os fluxos de contentores cheios e de contentores vazios. Em média geral, no sistema portuário do Continente circulam cerca de 26,9% de contentores vazios, sendo

que o porto onde se regista maior disparidade é o da Figueira da Foz, onde os 'vazios' atingem 49,4%. O porto com um *ratio* de contentores cheios sobre o total é mais elevado é Sines, com 92%, muito influenciado pela forte relevância que o tráfego de *transshipment* detém neste porto. Segue-se Leixões com 77,2%, Setúbal com 70,1% e Lisboa com 65,3%.

CONTENTORES CHEIOS / TOTAL (%)

	Contentores de 20 pés	Contentores >20 pés e <40 pés	Contentores de 40 pés	Contentores >40 pés	Total Geral
Leixões	73.3%	71.5%	79.9%	73.4%	77.2%
Figueira da Foz	63.7%	-	50.1%	-	50.6%
Lisboa	61.6%	68.6%	67.3%	90.8%	65.3%
Setúbal	68.8%	80.0%	66.9%	96.7%	70.1%
Sines	91.7%	70.0%	92.3%	95.1%	92.0%
Total Geral	81.5%	74.0%	84.2%	83.3%	83.1%

4.8. MOVIMENTO DE NAVIOS

O movimento de navios registado em 2017 é caracterizado por atingir 10 651 escalas e uma arqueação bruta de 206 milhões, traduzindo, face a 2016, respetivamente uma redução de -1,2% e um acréscimo de +0,7%, com tendências de evolução positivas em ambos os indicadores de, respetivamente, +0,8% e +5,8%, factos que refletem um crescimento da dimensão média dos navios que escalam os portos.

Este resultado é o reflexo de comportamentos distintos a nível dos vários portos, sendo de destacar o aumento do número de escalas em Lisboa e Aveiro, de +11,2% e +2,5%, respetivamente, acompanhado por variações positivas também na arqueação bruta, e a diminuição em Leixões, Setúbal e Sines, com valores respetivos de -1,1%, -13,8% e -8,2%, sendo que Leixões apresenta uma variação positiva no volume GT.

O porto que detém o número mais elevado de escalas é Leixões, com uma quota de 24,4%, seguido de Lisboa com -0,6 pontos percentuais, e Sines de 20,7%. As correspondentes quotas em termos de GT revelam uma situação de paridade em Lisboa, inferior 8,2 pontos percentuais em Leixões e superior em Sines em 23,1 pontos percentuais, subindo para uma quota de 43,8%.

NÚMERO DE ESCALAS POR PORTO E ARQUEAÇÃO BRUTA

Porto						Estrutura % 2017		Variação 2016 → 2017		Δ% média anual	
	2013	2014	2015	2016	2017	# Escalas	GT	# Escalas	GT	# Escalas	GT
Viana do Castelo	198	180	180	179	213	2.0%	0.4%	+19.0%	+19.1%	+1.5%	+4.3%
Leixões	2 532	2 590	2 619	2 625	2 597	24.4%	16.2%	-1.1%	+2.3%	+0.6%	+3.3%
Douro	29	13	23	21	27	0.3%	0.0%	+28.6%	+30.3%	+1.8%	-0.1%
Aveiro	926	989	1 023	1 038	1 064	10.0%	2.7%	+2.5%	+10.3%	+3.3%	+9.8%
Figueira da Foz	532	528	493	523	498	4.7%	0.9%	-4.8%	-3.3%	-1.4%	+2.1%
Lisboa	2 765	2 709	2 590	2 283	2 539	23.8%	24.4%	+11.2%	+8.6%	-3.4%	-0.2%
Setúbal	1 203	1 507	1 581	1 620	1 397	13.1%	10.8%	-13.8%	-0.7%	+3.5%	+8.5%
Sines	1 981	1 981	2 162	2 405	2 208	20.7%	43.8%	-8.2%	-4.7%	+4.2%	+9.9%
Faro	80	74	81	31	18	0.2%	0.0%	-41.9%	-35.7%	-28.6%	-25.8%
Portimão	42	37	57	55	90	0.8%	0.8%	+63.6%	+93.4%	+24.0%	+18.1%
Total	10 288	10 608	10 809	10 780	10 651	100.0%	100.0%	-1.2%	+0.7%	+0.8%	+5.8%
Variação anual	+9.9%	+3.1%	+1.9%	-0.3%	-1.2%						
Volume Total da Arqueação Bruta (10³)	165 539	178 629	197 933	204 632	206 021						
Variação anual	+18.5%	+7.9%	+10.8%	+3.4%	+0.7%						

No Anexo 9 apresenta-se informação mais detalhada sobre a evolução do volume GT por porto, mas da leitura do quadro acima mostra que, com exceção de Lisboa, os portos mais importantes registam uma tendência de evolução positiva, com destaque para Sines e Aveiro que registam taxa média anual de crescimento de quase 10%, sendo que a de Setúbal é de +8,5% e Leixões de +3,3%.

Naturalmente a evolução referida corresponde à totalidade dos navios que escalaram os portos, independentemente da sua tipologia e nacionalidade do registo de bandeira.

Sobre a nacionalidade do registo de bandeira apresenta-se um resumo detalhado por país no Anexo 10, para o tráfego nacional e internacional, de cuja leitura se constata que Malta apresenta o maior número de navios a escalar os portos do Continente, com 1295 escalas, correspondente a 12,2% do total, seguido de Portugal (11,7%), Antígua e Barbuda (9,8%), Países Baixos (Holanda) (8,6%), Chipre (7,7%), Panamá (7,4%), Libéria (6,2%) e Reino Unido (5,8%). Em termos de tráfego doméstico o número de escalas com navios de bandeira portuguesa representa o valor mais elevado, de 23,5%, seguido de Malta com 12,5%.

Nos quadros seguintes apresenta-se um resumo do número de escalas por tipologia de navio e por nacionalidade do pavilhão, nacional ou estrangeiro, de cuja leitura se conclui ter havido 11,7% de navios com pavilhão nacional e que esta proporção é a mais elevada do período em presença.

Sobre a respetiva tipologia, os navios de Contentores e de Carga Geral representam quotas iguais e as mais expressivas, um terço do total, seguindo-se os de Granéis Líquidos, com 20,3%, Navios de Cruzeiro, com 5%, de transporte de Granéis Sólidos, com 4%, e de Carga Seca, com 3,8%.

TIPOLOGIA E NACIONALIDADE DO REGISTO DOS NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS EM 2017

Tipo de Navio	Nacional	Estrangeiro	Total	Estrutura %			% Nacional / Total
				Nacional	Estrangeiro	Total	
Contentores	761	2 783	3 544	61.2%	29.6%	33.3%	21.5%
Carga geral	282	3 270	3 552	22.7%	34.8%	33.3%	7.9%
Granéis líquidos	68	2 094	2 162	5.5%	22.3%	20.3%	3.1%
Navios de Cruzeiro	20	510	530	1.6%	5.4%	5.0%	3.8%
Granéis sólidos	35	389	424	2.8%	4.1%	4.0%	8.3%
Transporte especializado (carga seca)	72	334	406	5.8%	3.6%	3.8%	17.7%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	3	21	24	0.2%	0.2%	0.2%	12.5%
Outros	6	27	33	0.5%	0.3%	0.3%	18.2%
Total	1 244	9 407	10 651	100.0%	100.0%	100.0%	11.7%

Nacionalidade	2013	2014	2015	2016	2017	Estrutura % 2017	Varição 2016 → 2017	Δ% média anual
Nacional	682	795	829	1 127	1 244	11.7%	+10.4%	+17.5%
Estrangeiro	9 606	9 813	9 980	9 653	9 407	88.3%	-2.5%	-0.6%
% Pavilhão Nacional / Total	6.6%	7.5%	7.7%	10.5%	11.7%	---	---	---

Estes valores são globais, sendo que os de pavilhão nacional com maior quota são os de Contentores (61,2%) e de pavilhão estrangeiro são os de Carga Geral (34,8%) seguido de perto pelo transporte de Contentores, que representam 29,6%.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



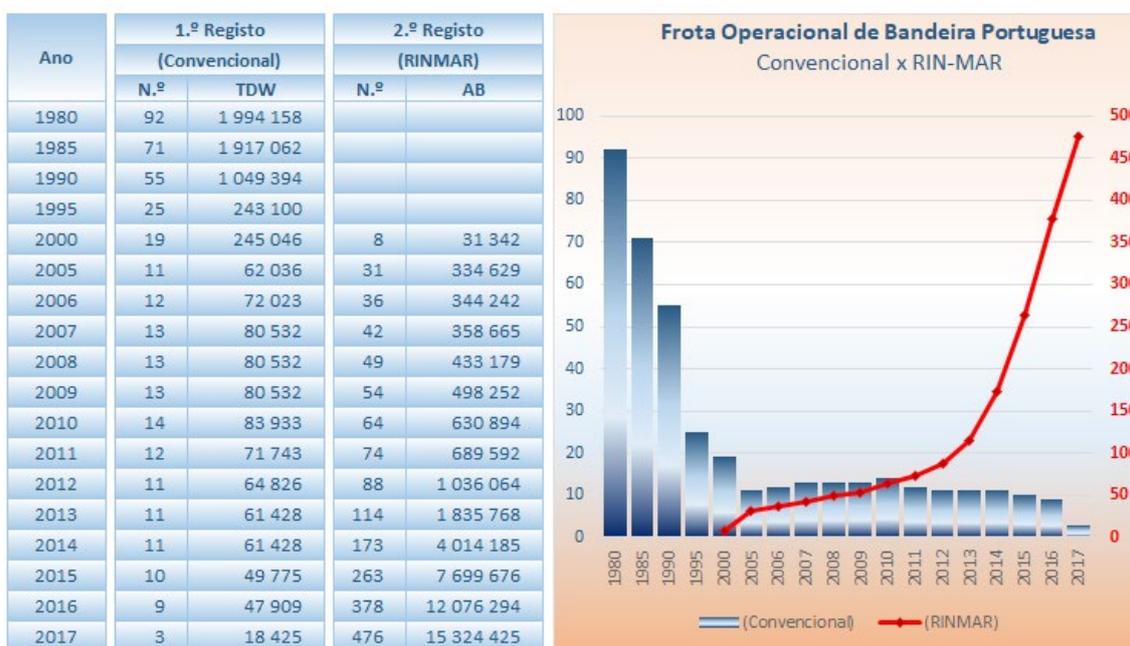
5. FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA

Sob bandeira portuguesa o Registo Convencional apresentava no final de 2017 apenas três embarcações, sendo dois porta-contentores da Empresa de Navegação Madeirense em serviço de cabotagem, e um batelão da Socarmar em serviço costeiro internacional.

Este efetivo é inferior em seis unidades ao registado no final do ano de 2016, após saída do veleiro Santa Maria Manuela, agora da propriedade do armador Recheio Cash & Carry, S.A. (grupo Jerónimo Martins), e dos cinco navios porta-contentores da Transinsular - Transportes Marítimos Insulares, S. A., cujo registo foi transferido para o Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR).

Por sua vez, o RIN-MAR mantém o ritmo de crescimento acelerado, elevando-se o número de navios que se encontra aí registado a 476 unidades no final de 2017, após 137 novos registos e saída de -39, o que corresponde a um aumento líquido de +25,9%.

Relativamente à capacidade assinala-se que as três embarcações em registo convencional detêm um porte (*'deadweight tonnage'* - TDW) de 18,4 mil, enquanto as embarcações registadas no RIN-MAR ascendem a 15,3 milhões de arqueação bruta.



Fonte: IMT, I.P. (registo convencional)
Comissão Técnica do RIN-MAR

Tratamento: AMT

Conforme ressalta dos valores apresentados no quadro seguinte, a tipologia de navios mais representativa no RIN-MAR é a dos Porta-Contentores com uma quota de 51,1% tendo 34,6% entrado em 2017 e cerca de 22% em cada um dos anos imediatamente anteriores, seguida dos de Carga Geral e Graneleiros, que representam respetivamente 15,1% e 13,2%, e de Transporte de Químicos/Gás com uma quota de 9,5%.

No que respeita à antiguidade do registo dos navios que contavam do RIN-MAR no final de 2017, salienta-se que neste ano ‘entraram’ 28,8%, sendo que os valores acumulados dos últimos três anos totalizam 67,6%.

**FROTA REGISTRADA NO RIN-MAR EM 31.DEZEMBRO.2017
(NÚMERO DE NAVIOS E ARQUEAÇÃO BRUTA MÉDIA)
POR TIPO DE NAVIO E ANTIGUIDADE DE REGISTO**

Tipo de navio	N.º AB média	Até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2012	Em 2013	Em 2014	Em 2015	Em 2016	Em 2017	Total Geral	%
Porta Contentores	N.º			1		12	40	52	54	84	243	51,1%
	AB média	-	-	3 981	-	38 419	38 835	51 563	43 484	38 108	42 177	+66,9%
Carga Geral	N.º		3	5	2	1		13	22	26	72	15,1%
	AB média	-	2 369	2 952	8 008	7 532	-	9 748	7 940	8 090	7 738	+3,6%
Graneleiros	N.º				3	5	6	14	15	20	63	13,2%
	AB média	-	-	-	28 732	31 678	44 345	49 366	67 858	51 151	51 471	+21,2%
Transporte de Químicos/Gás	N.º		5	8	20	2	1	2	3	4	45	9,5%
	AB média	-	18 856	3 672	16 373	5 390	3 430	3 557	16 138	32 470	14 461	+4,2%
Ro-Ro	N.º	1		7		1	1	1	7		18	3,8%
	AB média	8 191	-	15 640	-	15 224	10 471	13 112	23 255	-	17 737	+2,1%
Passageiros	N.º	1	3	3	2						9	1,9%
	AB média	1 342	8 623	36 486	28 175	-	-	-	-	-	21 447	+1,3%
Ferry	N.º		1		1						2	0,4%
	AB média	-	8 072	-	22 359	-	-	-	-	-	15 216	0,2%
Outros	N.º	4	5	6	2	1	1		2	3	24	5,0%
	AB média	4 747	11 297	435	315	140	445	-	46	949	3 427	0,5%
Total Geral	N.º	6	17	30	30	22	49	82	103	137	476	100,0%
		1,3%	3,6%	6,3%	6,3%	4,6%	10,3%	17,2%	21,6%	28,8%	100,0%	-
	AB média	4 754	11 283	8 989	16 967	29 686	37 425	42 919	36 427	33 337	32 194	-

Fonte dos dados : Comissão Técnica do RIN-MAR Tratamento: AMT

Importa ainda salientar que a idade média geral dos navios registados no RIN-MAR é de 11,1 anos, registando razoável dispersão se atendermos à respetiva tipologia. A que apresenta uma idade média menor é a dos Graneleiros, com 4,5 anos, seguida dos Porta-Contentores com 10,7 anos, os de Carga Geral e de Transporte de Químicos/Gás na casa dos 11 anos. A idade média mais elevada verifica-se nos nove navios de Passageiros que têm 32,8 anos.

**FROTA REGISTRADA NO RIN-MAR EM 31.DEZEMBRO.2017
POR TIPO DE NAVIO E ANO DE CONSTRUÇÃO**

Tipo de navio	Até 1949	De 1950 até 1974	De 1975 até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2014	De 2015 até 2016	Em 2017	Total	Idade Média	
Porta-Contentores			24	52	110	38	12	7	243	10,7	
Graneleiros			2	2	7	17	27	8	63	4,5	
Carga Geral			13	10	27	18	1	3	72	11,6	
Transporte de Químicos/Gás			4	16	7	16		2	45	11,3	
Ro-Ro			8	7		1	2		18	15,2	
Passageiros	1	1	5	1	1				9	32,8	
Ferry			1	1					2	16,5	
Outros		1	9	2	6	5	1		24	19,1	
TOTAL	N.º	1	2	66	91	158	95	43	20	476	11,1
		0,2%	0,4%	13,9%	19,1%	33,2%	20,0%	9,0%	4,2%	100,0%	-
	Idade média	69,0	49,0	23,4	15,2	10,1	5,7	1,3	11,1	-	

Fonte dos dados : Comissão Técnica do RIN-MAR Tratamento: AMT

Salienta-se ainda o facto de que 87,2% dos navios do RIN-MAR se encontram registados para navegação ‘worldwide’, seguidos de 1,9% para a ‘Europa, Mediterrâneo e África Ocidental’ e 1,5% apenas ‘Europa’.



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



6. ANEXOS

Anexo 1 - Mercadorias transacionadas em Comércio Internacional, por Modo de Transporte, Peso e Valor – Evolução Anual 2010-2017

TOTAL													
PESO (tn)						VALOR (m€)							
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Grand Total
2010	47 843 120	29 377 279	910 512	358 128	6 517 471	85 006 509	2010	27 830 664	56 403 620	4 034 839	418 030	7 227 646	95 915 298
2011	40 302 710	29 801 284	938 415	363 529	5 066 595	84 542 541	2011	32 454 857	59 079 715	4 565 935	566 722	5 712 246	102 379 475
2012	50 989 507	28 163 149	943 177	498 045	4 069 598	84 653 476	2012	34 170 974	57 066 493	5 063 379	740 055	4 529 397	101 507 099
2013	54 621 761	30 113 977	1 008 795	541 748	4 400 982	90 687 263	2013	35 072 983	58 605 011	4 752 605	687 887	5 197 252	104 315 738
2014	54 015 725	32 478 121	993 194	597 519	5 280 123	93 364 883	2014	33 500 056	62 449 037	4 662 457	626 383	5 847 883	107 085 816
2015	57 312 366	33 520 766	1 127 730	667 070	5 395 685	98 023 616	2015	31 653 647	67 406 013	4 701 688	600 004	5 617 449	109 978 801
2016	56 564 696	33 067 989	1 177 037	896 268	5 510 738	97 216 727	2016	29 338 264	70 085 345	5 023 086	484 352	6 334 095	111 265 142
2017	60 388 667	34 165 689	1 367 639	516 576	6 207 360	102 645 931	2017	34 991 473	75 128 781	5 799 285	659 491	7 481 914	124 060 945

IMPORTAÇÕES													
PESO (tn)						VALOR (m€)							
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Grand Total
2010	32 843 904	16 308 675	40 533	302 479	4 994 325	54 489 916	2010	16 330 649	34 293 426	2 102 232	389 291	6 531 794	58 647 391
2011	32 465 562	16 460 391	35 064	266 151	3 613 207	52 840 353	2011	18 553 436	34 632 236	1 960 010	364 652	4 041 107	59 551 442
2012	32 916 838	15 377 543	29 307	323 930	3 132 471	51 780 689	2012	18 304 844	32 383 480	2 021 325	331 015	3 333 419	56 374 083
2013	33 308 400	15 738 442	33 929	390 985	3 469 776	52 941 532	2013	17 988 159	32 839 017	1 977 377	322 118	3 886 154	57 012 825
2014	32 482 271	17 642 509	37 451	438 759	4 246 444	54 857 434	2014	17 035 335	35 092 349	2 028 337	333 227	4 542 874	59 032 121
2015	36 288 641	17 631 159	38 065	479 571	4 409 780	58 847 216	2015	16 046 056	37 405 226	2 002 634	350 400	4 452 404	60 344 800
2016	36 218 668	18 084 202	41 600	699 108	4 679 663	59 723 331	2016	14 890 638	38 821 523	2 371 595	283 508	4 875 616	61 242 880
2017	38 991 773	18 936 163	53 770	355 750	4 946 398	63 283 854	2017	18 054 361	42 104 220	2 841 805	326 437	5 640 101	68 968 924

EXPORTAÇÕES													
PESO (tn)						VALOR (m€)							
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Total Geral		Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferrovário	Outros	Grand Total
2010	14 099 216	13 068 604	869 978	66 649	1 523 146	30 516 603	2010	11 499 915	22 110 194	1 932 607	29 339	1 695 852	37 267 907
2011	15 837 166	13 420 892	903 362	97 379	1 443 388	31 702 187	2011	13 901 421	24 447 479	2 606 925	202 070	1 671 139	42 828 033
2012	18 072 669	12 785 606	913 270	174 115	927 127	32 872 787	2012	15 874 131	24 883 013	3 042 054	417 839	1 195 978	45 213 016
2013	21 313 361	14 375 535	974 867	150 762	931 206	37 745 731	2013	17 084 824	25 765 994	2 775 228	365 769	1 311 098	47 302 913
2014	21 523 455	14 835 612	955 743	158 760	1 033 679	38 507 249	2014	16 464 722	27 356 688	2 634 121	293 156	1 305 009	48 053 696
2015	21 023 725	15 809 607	1 089 665	187 499	905 905	39 176 401	2015	15 607 591	30 000 787	2 619 054	241 524	1 165 045	49 634 001
2016	20 346 028	14 983 787	1 135 347	197 159	831 075	37 493 396	2016	14 447 626	31 263 822	2 661 492	200 844	1 458 479	50 022 263
2017	21 396 894	15 229 526	1 313 869	160 826	1 260 963	39 362 077	2017	16 937 113	33 024 561	2 957 479	333 054	1 841 814	56 094 021

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2016 dados provisórios, 2017 dados preliminares]

Anexo 2 - Movimento Geral de Mercadorias no Sistema Portuário Nacional - Evolução Anual

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual
Continente	64 547 210	75 048 824	77 700 233	83 856 557	88 056 942	89 188 634	100,0%	+1,3%	+6,3%
Viana do Castelo	502 912	496 363	457 136	422 537	391 176	411 860	0,5%	+5,3%	-5,0%
Aveiro	3 298 172	3 964 309	4 482 463	4 656 104	4 541 538	5 152 579	5,8%	+13,5%	+7,7%
Figueira da Foz	1 753 291	2 099 449	2 115 654	1 956 006	2 032 161	2 023 330	2,3%	-0,4%	+1,4%
Lisboa	10 056 897	10 865 402	10 765 285	10 527 059	9 363 574	11 148 652	12,5%	+19,1%	+0,2%
Setúbal	5 958 751	6 859 157	7 807 711	7 221 460	6 648 728	5 815 394	6,5%	-12,5%	-0,8%
Sines	27 423 001	34 599 557	35 053 742	41 218 406	48 055 947	46 472 597	52,1%	-3,3%	+11,3%
Faro	269 219	292 205	356 641	396 285	158 390	83 734	0,1%	-47,1%	-13,8%
Portimão	2 684					899	0,0%		-150,4%
Douro									-
Leixões	15 282 283	15 872 382	16 661 601	17 458 700	16 865 428	18 079 589	20,3%	+7,2%	+3,1%
Vila Real de Santo Antón									-
Madeira	1 093 335	1 125 268	1 095 510	1 056 184	1 105 681	1 158 244	100,0%	+4,8%	+0,6%
Canical	875 623	932 330	931 008	965 780	1 027 604	1 075 521	92,9%	+4,7%	+4,0%
Funchal	194 138	171 620	139 594	69 453	59 305	61 034	5,3%	+2,9%	-27,2%
Porto Santo	23 574	21 318	24 908	20 951	18 772	21 689	1,9%	+15,5%	-2,7%
Açores	2 318 629	2 074 661	1 924 895	1 992 752	2 182 071	2 234 131	100,0%	+2,4%	-0,0%
Angra do Heroísmo									-
Cais do Pico	99 996	107 884	90 141	92 524	95 679	89 299	4,0%	-6,7%	-2,6%
Calheta									-
Horta	99 479	93 552	80 042	85 197	87 227	99 246	4,4%	+13,8%	-0,5%
Lajes das Flores	22 809	24 665	23 835	20 235	24 785	34 925	1,6%	+40,9%	+6,8%
Lajes do Pico									-
Madalena									-
Ponta Delgada	1 372 075	1 209 961	1 142 284	1 221 989	1 339 693	1 389 713	62,2%	+3,7%	+1,3%
Praia da Graciosa	30 742	28 659	25 434	25 895	28 901	30 278	1,4%	+4,8%	-0,1%
Praia da Vitória	582 933	506 865	468 583	450 238	480 527	479 640	21,5%	-0,2%	-3,5%
Santa Cruz da Graciosa									-
Santa Cruz das Flores									-
Velas	67 848	64 048	58 966	66 586	76 537	78 100	3,5%	+2,0%	+4,1%
Vila do Porto	42 747	39 027	35 610	30 088	48 722	32 930	1,5%	-32,4%	-1,9%
Vila Nova do Corvo									-
Total Geral	67 959 174	78 248 753	80 720 638	86 905 493	91 344 694	92 581 009	-	+1,4%	+6,0%
VARIAÇÃO ANUAL									
Continente	+1,4%	+16,3%	+3,5%	+7,9%	+5,0%	+1,3%	-	-	-
Madeira	-16,5%	+2,9%	-2,6%	-3,6%	+4,7%	+4,8%	-	-	-
Açores	-9,0%	-10,5%	-7,2%	+3,5%	+9,5%	+2,4%	-	-	-
Total Geral	+0,7%	+15,1%	+3,2%	+7,7%	+5,1%	+1,4%	-	-	-

Fonte: INE - Estatísticas de Transportes e Comunicações

Tratamento: AMT

Anexo 3 - Movimento de Mercadorias por Tipologia de Carga e para os Principais Portos

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE LEIXÕES

Classes de carga	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação 2016>2017	Variação 2013>2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	5 001 442	5 196 875	4 809 006	5 122 906	4 964 182	27.5%	-3.1%	-0.7%	-0.3%
C. G. Fracionada	888 129	1 022 638	1 144 718	1 197 538	1 121 210	6.2%	-5.4%	+26.2%	+6.2%
Roll-On/Roll-Off	62 930	323 179	584 029	715 965	845 238	4.7%	+18.1%	+1243.1%	+67.2%
Granéis Sólidos	2 095 350	2 317 598	2 567 992	2 381 202	2 353 183	13.0%	-1.2%	+12.3%	+2.5%
Granéis Líquidos	7 824 513	7 801 361	8 352 893	7 449 887	8 795 854	48.7%	+18.1%	+12.4%	+2.0%
Outros	56	0	0	0	0	0.0%	-	-100.0%	-
Total	15 872 420	16 661 651	17 458 638	16 867 498	18 079 667	100.0%	+7.2%	+13.9%	+2.8%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE AVEIRO

Classes de carga	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação 2016>2017	Variação 2013>2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	924	389	1 541	600	460	0.0%	-23.3%	-50.2%	-8.8%
C. G. Fracionada	1 552 027	1 723 334	1 685 907	1 457 178	1 286 229	25.0%	-11.7%	-17.1%	-5.1%
Roll-On/Roll-Off	462	301	0	6	26	0.0%	+333.3%	-94.4%	s/s
Granéis Sólidos	1 352 272	1 634 028	1 941 948	1 842 112	2 593 854	50.3%	+40.8%	+91.8%	+15.9%
Granéis Líquidos	1 032 251	1 124 411	1 026 708	1 241 842	1 272 010	24.7%	+2.4%	+23.2%	+5.4%
Outros	5 909	0	0	0	0	0.0%	-	-100.0%	-
Total	3 943 845	4 482 463	4 656 184	4 541 538	5 152 579	100.0%	+13.5%	+30.6%	+5.6%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE LISBOA

Classes de carga	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação 2016>2017	Variação 2013>2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	4 293 739	3 978 648	3 884 423	3 157 376	3 951 411	35.4%	+25.1%	-8.0%	-3.8%
C. G. Fracionada	95 163	81 771	252 824	232 637	177 882	1.6%	-23.5%	+86.9%	+21.9%
Roll-On/Roll-Off	19 658	12 155	11 586	5 056	10 098	0.1%	+99.7%	-48.8%	-21.4%
Granéis Sólidos	4 816 810	5 227 049	4 977 398	4 547 082	5 372 762	48.2%	+18.2%	+11.5%	+0.9%
Granéis Líquidos	1 642 412	1 466 541	1 421 636	1 422 160	1 637 272	14.7%	+15.1%	-0.3%	-0.4%
Outros	0	0	0	0	0	0.0%	-	-	-
Total	10 867 782	10 766 164	10 527 867	9 364 311	11 149 425	100.0%	+19.1%	+2.6%	-0.8%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE SETÚBAL

Classes de carga	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação 2016>2017	Variação 2013>2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	590 842	824 207	1 029 095	1 312 721	1 225 638	21.1%	-6.6%	+107.4%	+20.2%
C. G. Fracionada	2 892 995	3 187 009	2 847 877	2 043 832	1 568 470	27.0%	-23.3%	-45.8%	-14.5%
Roll-On/Roll-Off	197 998	234 305	265 566	261 928	349 042	6.0%	+33.3%	+76.3%	+13.7%
Granéis Sólidos	2 816 585	3 178 740	2 765 359	2 781 845	2 398 899	41.2%	-13.2%	-14.9%	-4.4%
Granéis Líquidos	487 129	383 933	313 812	289 137	274 714	4.7%	+2.1%	-41.2%	-14.0%
Outros	0	0	0	0	0	0.0%	-	-	-
Total	6 965 540	7 808 194	7 221 709	6 649 463	5 814 763	100.0%	-12.6%	-16.5%	-4.9%

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA
PORTO DE SINES

Classes de carga	2013	2014	2015	2016	2017	2017 (%)	Variação 2016>2017	Variação 2013>2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	10 124 668	11 945 266	13 712 891	17 465 885	17 498 570	37.7%	+0.2%	+72.8%	+15.9%
C. G. Fracionada	153 543	136 954	117 854	113 603	109 251	0.2%	-3.8%	-28.8%	-8.6%
Roll-On/Roll-Off	46	0	1 262	8 096	5 769	0.0%	-29.7%	s/s	s/s
Granéis Sólidos	4 615 430	4 894 916	5 849 939	5 862 787	6 360 998	13.7%	+8.5%	+37.8%	+8.5%
Granéis Líquidos	19 706 920	18 076 871	21 536 523	24 606 811	22 497 994	48.4%	-8.6%	+14.2%	+5.9%
Outros	0	0	0	0	0	0.0%	-	-	-
Total	34 599 607	35 053 807	41 218 469	48 055 982	46 472 582	100.0%	-3.3%	+34.3%	+9.5%

Anexo 4 - Principais Mercados de Importação – Mercadorias e Portos de Descarga

Pais / Mercadoria	Leixões	Aveiro	Lisboa	Setúbal	Sines	SOMA
⊖ Rússia, Federação da	74 930	15 355	4 215	28 334	5 165 919	5 288 753
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural					4 685 094	4 685 094
⊖ Colômbia			49 657	615	4 718 190	4 768 462
Coque e produtos petrolíferos refinados					4 718 190	4 718 190
⊖ Espanha	993 102	443 965	788 054	149 349	1 745 957	4 120 427
Coque e produtos petrolíferos refinados	186 885	232 076	433 447	22 694	232 305	1 107 407
⊖ Brasil	1 381 355	188 252	859 630	323 348	609 110	3 361 695
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 218 763				197 811	1 416 574
⊖ Turquia	33 557	309 046	12 881	42 110	2 739 800	3 137 394
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural					1 856 046	1 856 046
⊖ E. U. A.	73 829		300 853	191 368	1 944 429	2 510 479
Coque e produtos petrolíferos refinados				152 845	994 572	1 147 417
⊖ Países Baixos (Holanda)	1 325 433	439 878	417 142	182 447	143 338	2 508 238
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; comi	416 400	264 367	86 842	24 524	20 975	813 108
Coque e produtos petrolíferos refinados	31 659	131 184	72 979	6 863	47 402	290 087
⊖ Egípto	1 281 347	36 258		52 951	465 382	1 835 938
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 276 846				439 139	1 715 985
⊖ Nigéria	132 934			2 001	1 510 077	1 645 012
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	132 934				1 509 398	1 642 332
⊖ França	360 430	235 144	511 829	66 335	350 780	1 524 518
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros p	278 778	122 483	467 810	14 863	270	884 204
⊖ Reino Unido	437 522	236 309	319 376	179 078	240 955	1 413 240
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	345 302	7 115	164 265	52 703	208	569 593
⊖ Bélgica	224 029	60 892	26 891	186 429	908 450	1 406 691
Coque e produtos petrolíferos refinados	9 458	17 083		19	319 374	345 934
⊖ Guiné Equatorial	947 739		16		169 250	1 117 005
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	947 739				147 857	1 095 596
⊖ Argélia	260 482	4 500	96 062		753 180	1 114 224
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	258 208				682 964	941 172
⊖ China, República Popular da	50 956		16	26 855	902 658	980 485
⊖ Ucrânia	75 483	439 010	393 228	20 767	2 236	930 724
⊖ Iraque	34 205				826 819	861 024
⊖ Itália	2 441	130 249	32 190	128 154	562 359	855 393
⊖ Uruguai	512 162		163 842	131 229	1 196	808 429
⊖ Angola	557 479	2 205	14 377		206 383	780 444
⊖ Alemanha	95 278	48 828	129 987	77 325	285 401	636 819
⊖ Canadá	306	82 124	142 428		364 091	588 949
⊖ Catar					502 738	502 738
⊖ Malásia					411 226	411 226
⊖ México		10 577	1 592		345 546	357 715
⊖ Roménia		84 216	251 038	3 978	107	339 339
⊖ Suécia	44 389		69 873	13 324	185 914	313 500
⊖ Marrocos	132 008	4 511	47 932	81 439	22 209	288 099
⊖ Grécia	4 771	10 473		3 364	264 278	282 886
⊖ Camarões	269 306		804		703	270 813
⊖ África do Sul			50 020	29 934	165 547	245 501
⊖ Bulgária		69 217	170 762	211	656	240 846
⊖ Congo			834		239 707	240 541
⊖ Panamá			7 195		227 378	234 573
⊖ Noruega	46 130	12 745	20 192	16 123	93 213	188 403
⊖ Argentina		80 371	103 580		477	184 428
⊖ Irlanda	74 775		79 819	7 568	98	162 260
⊖ Diversos					133 455	133 455
⊖ Índia	63 344			24 480	39 349	127 173
⊖ Malta	3 873		1 903		120 845	126 621
⊖ Israel	10 757	41 432		61 037	3 220	116 446
⊖ Chile				102 754	3 191	105 945
⊖ Trindade e Tobago		82 027			20 839	102 866
⊖ Coreia (Sul), República da	45 202		22	14 362	38 139	97 725
⊖ Lituânia	491	26 648	52 466	7 559	327	87 491
⊖ Dinamarca	16 367	39 394	17 131	6 768	3 033	82 693
⊖ Estónia			37 578		41 863	79 441
⊖ Venezuela	30 101			47 946		78 047
⊖ Costa Rica			73 963	1 821	59	75 843
⊖ Polónia	24 726	7 400	34 218	2 314	1 908	70 566
⊖ Letónia		3 089	61 517	5 003	86	69 695
...						
Outros						
SOMA PARA OS PRINCIPAIS PORTOS	9 723 490	3 223 630	5 628 168	2 300 920	27 630 254	48 506 462

Anexo 5 - Principais Mercados de Exportação - Mercadorias e Portos de Carga

Pais / Mercadoria	Leixões	Aveiro	Lisboa	Setúbal	Sines	SOMA
⊖ E. U. A.	211 109		13 609	97 684	3 183 905	3 506 307
Coque e produtos petrolíferos refinados	16 065				1 297 544	1 313 609
⊖ Espanha	349 768	12 992	199 193	75 365	2 195 132	2 832 450
Coque e produtos petrolíferos refinados	285 658		1 912		1 219 641	1 507 211
⊖ Países Baixos (Holanda)	1 408 679	230 853	279 412	309 180	385 555	2 613 679
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; comi	221 316	118 704	25 227	4 251	136 434	505 932
Coque e produtos petrolíferos refinados	301 157		454		188 671	490 282
⊖ Reino Unido	511 307	275 591	212 401	581 800	416 172	1 997 271
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamentc	222 428	46 286	23	119 959	161	388 857
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	52 341		52 956	195 747	6 329	307 373
Outros produtos minerais não metálicos	57 024	65 455	126 577	52 782	1 674	303 512
⊖ Marrocos	235 339	35 015	223 676	318 985	540 584	1 353 599
Coque e produtos petrolíferos refinados	21 653		497	40	423 688	445 878
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamentc	85 824		5 894	310 993	2 954	405 665
⊖ Angola	188 935	996	474 164	123 150	143 078	930 323
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	54 696		283 022		19 504	357 222
Outros produtos minerais não metálicos	33 269		30 045	118 757	2 830	184 901
⊖ Costa do Marfim	4 924	23 603	662 120	132 351	1 661	824 659
Outros produtos minerais não metálicos	762	23 603	655 524	124 965	53	804 907
⊖ Canadá	327	364	33 707		775 216	809 614
Desconhecida (Mercadoria_em_Transshipment)					724 580	724 580
⊖ Brasil	7 164	14 998	109 081	5 211	662 437	798 891
Coque e produtos petrolíferos refinados			844		315 603	316 447
⊖ França	69 568	38 543	14 562	117 052	537 525	777 250
Coque e produtos petrolíferos refinados	18 665			50	380 440	399 155
⊖ Itália	130 447	52 455	172 820	129 033	267 277	752 032
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório		48 269	145 246	22 706	8 348	224 569
Coque e produtos petrolíferos refinados	92 578		292	21	125 453	218 344
⊖ China, Republica Popular da	127 231		331 342	45 441	78 877	582 891
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa; urânio e tório			131 263	17 020	64 411	212 694
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	83 350		40 903		491	124 744
⊖ Bélgica	170 923	104 986	5 000	81 672	217 776	580 357
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; comi	50 558	70 752	5 000	1 691	23 150	151 151
Coque e produtos petrolíferos refinados	33 322				92 991	126 313
⊖ Turquia	32 979	32 570	18 709	91 771	391 739	567 768
⊖ África do Sul	18 976		17 046		516 041	552 063
⊖ Alemanha	39 873	92 358	2	156 310	250 555	539 098
⊖ Gibraltar	44 512			271	475 277	520 060
⊖ Cabo Verde	112 491	185 164	124 410	59 551	128	481 744
⊖ Camarões	5 861	150 531	163 912	133 786	784	454 874
⊖ Emirados Árabes Unidos	35 992		15 043		359 310	410 345
⊖ Arábia Saudita	10 886	1 254	33 671	3 049	313 585	362 445
⊖ México	8 139		2 656		335 873	346 668
⊖ Índia	30 054	4 030	4 308		257 821	296 213
⊖ Tunísia	80 378	24 603	2 273	43 647	115 716	266 617
⊖ Guiné-Bissau	43 033	7 045	55 914	74 962	80 990	261 944
⊖ Argélia	58 789	45 892	63 345	79 499	6 612	254 137
⊖ Irlanda	130 613	1 305	45 645	65 553		243 116
⊖ Panamá	1 200		1 046		224 037	226 283
⊖ Líbano	187 294		3 991	26 757	1 219	219 261
⊖ Chile	3 083	911	1 594		213 314	218 902
⊖ Gana	5 253	14 277	45 379	306	148 965	214 180
⊖ Sri Lanka	271		313		201 523	202 107
⊖ Porto Rico	87		421		200 372	200 880
⊖ Grécia	73 891	3 865	147	13 523	103 243	194 669
⊖ Singapura	2 786		3 719	827	184 799	192 131
⊖ Peru	1 181		491		184 604	186 276
⊖ Dinamarca	81 349	52 446	5 596	5 647	38 093	183 131
⊖ Noruega	32 048	5 410	16	69 086	52 274	158 834
⊖ Dominicana, República	3 768		1 562		152 792	158 122
⊖ Togo	631		1 993	6 695	144 409	153 728
⊖ Egípto	20 486	49 786	10 837	33 661	34 258	149 028
⊖ Finlândia	14 760	5 855		123 858		144 473
⊖ Diversos					133 450	133 450
⊖ Baamas	26				119 651	119 677
...						
Outros						
SOMA PARA OS PRINCPAIS PORTOS	4 811 797	1 692 389	3 777 871	3 260 178	15 002 727	28 544 962

Anexo 6 - Cabotagem Continental por Tipologia de Carga - 2017

POR PORTO E TIPOLOGIA DE CARGA								
	PTVDC	PTLEI	PTAVE	PTDFD	PTLIS	PTSET	PTSIE	TOTAL
VIANA DO CASTELO						20 774		20 774
Granéis Sólidos						20 774		20 774
LEIXÕES			38 359	115 659	67 174	79 586	2 607 732	2 908 510
C. G. Contentorizada				115 659	5 035	541	415 590	536 825
C. G. Fracionada					1			1
Granéis Líquidos			38 359		62 138		2 192 142	2 292 639
Granéis Sólidos						79 045		79 045
AVEIRO		45 226				35 578	146 746	227 550
C. G. Fracionada						3 297		3 297
Granéis Líquidos		43 526					146 746	190 272
Granéis Sólidos		1 700				32 281		33 981
FIGUEIRA DA FOZ		121 400				13 083		134 483
C. G. Contentorizada		118 083				5 134		123 217
C. G. Fracionada						3 322		3 322
Granéis Sólidos		3 317				4 627		7 944
LISBOA		68 227				2 858	629 051	700 136
C. G. Contentorizada		6 084					3 928	10 012
C. G. Fracionada		1						1
Granéis Líquidos		62 142				2 858	625 123	690 123
SETÚBAL	20 774	73 599	30 374	5 053	4 332		37 952	172 084
C. G. Contentorizada		633		5 053			36	5 722
Granéis Líquidos					4 332		37 916	42 248
Granéis Sólidos	20 774	72 966	30 374					124 114
SINES		2 592 193	176 661		609 163	36 723		3 414 740
C. G. Contentorizada		421 541			4 263	37		425 841
Granéis Líquidos		2 170 652	176 661		604 900	36 686		2 988 899
TOTAL	20 774	2 900 645	245 394	120 712	680 669	188 602	3 421 481	7 578 277

POR TIPOLOGIA DE CARGA E PORTO								
	PTVDC	PTLEI	PTAVE	PTDFD	PTLIS	PTSET	PTSIE	TOTAL
C. G. CONTENTORIZADA		546 341		120 712	9 298	5 712	419 554	1 101 617
Leixões				115 659	5 035	541	415 590	536 825
Figueira da Foz		118 083				5 134		123 217
Lisboa		6 084					3 928	10 012
Setúbal		633		5 053			36	5 722
Sines		421 541			4 263	37		425 841
C. G. FRACIONADA		1			1	6 619		6 621
Leixões					1			1
Aveiro						3 297		3 297
Figueira da Foz						3 322		3 322
Lisboa		1						1
GRANÉIS LÍQUIDOS		2 276 320	215 020		671 370	39 544	3 001 927	6 204 181
Leixões			38 359		62 138		2 192 142	2 292 639
Aveiro		43 526					146 746	190 272
Lisboa		62 142				2 858	625 123	690 123
Setúbal					4 332		37 916	42 248
Sines		2 170 652	176 661		604 900	36 686		2 988 899
GRANÉIS SÓLIDOS	20 774	77 983	30 374			136 727		265 858
Viana do Castelo						20 774		20 774
Leixões						79 045		79 045
Aveiro		1 700				32 281		33 981
Figueira da Foz		3 317				4 627		7 944
Setúbal	20 774	72 966	30 374					124 114
TOTAL	20 774	2 900 645	245 394	120 712	680 669	188 602	3 421 481	7 578 277

Anexo 7 - Cabotagem Insular por Região Autónoma e Tipologia de Carga - 2017

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR POR PORTO E CLASSE DE CARGA EM 2017
CARGA TOTAL - REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Porto Declarante	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2017
Viana do Castelo								
Leixões		111 697		186 841	14 337		312 875	30.2%
Aveiro								
Figueira da Foz								
Lisboa			15 838	444 328	14 922		475 088	45.9%
Setúbal			60 479				60 479	5.8%
Sines		185 987					185 987	18.0%
Faro								
Portimão								
TOTAL		297 684	76 317	631 169	29 259		1 034 429	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		28.8%	7.4%	61.0%	2.8%		100.0%	-

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR POR PORTO E CLASSE DE CARGA EM 2017
CARGA TOTAL - REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Porto Declarante	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2017
Viana do Castelo								
Leixões		4 211		307 753	11 031		322 995	26.1%
Aveiro			9 010				9 010	0.7%
Figueira da Foz								
Lisboa			29 500	526 918	11 744		568 162	45.9%
Setúbal			19 595		258	1 249	21 102	1.7%
Sines		238 874					238 874	19.3%
Faro					78 589		78 589	6.3%
Portimão								
TOTAL		243 085	58 105	834 671	101 622	1 249	1 238 732	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		19.6%	4.7%	67.4%	8.2%	0.1%	100.0%	-

Anexo 8 - Principais Mercadorias Movimentadas em Cabotagem Continental e Insular

Mercadoria	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL
Forma de Acondicionamento							
Produtos petrolíferos refinados líquidos	1 381 019			53 129	4	1 918 356	3 352 508
Granéis Líquidos	1 376 277			48 045		1 918 356	3 342 678
C. G. Contentorizada	4 742			5 084			9 826
Cimento, cal e gesso	896	9 010	31	3 450	202 586		215 973
Granéis Sólidos		9 010			202 586		211 596
C. G. Contentorizada	896		31	3 450			4 377
Petróleo bruto				1		161 035	161 036
Granéis Líquidos						161 035	161 035
Pasta, papel e seus artigos	6 330	3 297	122 619	9 376		25	141 647
C. G. Contentorizada	6 330		119 297	9 376		25	135 028
Mercadorias grupadas	139 281						139 281
C. G. Contentorizada	139 229						139 229
Bebidas	67 993			64 994		60	133 047
C. G. Contentorizada	67 993			64 994		60	133 047
Outros produtos alimentares n.e. e produtos de tabaco (excepç	22 829			103 839		172	126 840
C. G. Contentorizada	22 829			103 839		172	126 840
Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos	22 833			38		91 323	114 194
Granéis Líquidos	22 754					91 323	114 077
Produtos farmacêuticos e paraquímicos, incluindo pesticidas i	9 795			68 308		68	78 171
Granéis Líquidos				46 718			46 718
C. G. Contentorizada	9 795			21 584		68	31 447
Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelai	22 086		59	41 912		33	64 090
C. G. Contentorizada	22 086		59	41 912		33	64 090
Outros materiais de construção, produtos manufacturados	43 348	1 907		11 924	20		57 199
C. G. Contentorizada	43 328			11 878	20		55 226
Granéis Sólidos		1 907					1 907
Outras frutas e produtos hortícolas frescos	3 134			52 336		156	55 626
C. G. Contentorizada	3 134			52 336		156	55 626
Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)	5 880			47 502			53 382
C. G. Contentorizada	5 880			47 502			53 382
Mobiliário	48 740			3 619		191	52 550
C. G. Contentorizada	48 740			3 619		191	52 550
Produtos da indústria automóvel	11 887			22 854	691	95	35 527
C. G. Fracionada	6 663			17 795	59		24 517
C. G. Contentorizada	5 224			5 059		95	10 378
Produtos da transformação de cereais e leguminosas, amidos,	9 993		298	24 524		540	35 355
C. G. Contentorizada	9 993		298	24 524		540	35 355
Óleos e gorduras animais e vegetais	2 668			31 765			34 433
Granéis Sólidos				26 031			26 031
Cereais	1 354			32 758			34 112
Granéis Sólidos				19 307			19 307
C. G. Contentorizada	1 354			13 451			14 805
Lactínios e gelados	19 141			14 851			33 992
C. G. Contentorizada	19 141			14 851			33 992
Produtos hortícolas e frutos preparados e conservados	3 922			24 751		51	28 724
C. G. Contentorizada	3 922			24 751		51	28 724
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transf	24 568		72	2 916	24	443	28 023
C. G. Fracionada	15 607			1 215			16 822
C. G. Contentorizada	8 961		72	1 701	24	443	11 201
Gás natural				25 626			25 626
C. G. Contentorizada				25 626			25 626
Outras mercadorias							
...
...
TOTAL	1 990 855	15 914	134 483	852 265	205 173	2 387 119	5 585 809

Anexo 9 - Movimento de Navios – Evolução do Número de Escalas por Porto e Volume de Arqueação Bruta por Nacionalidade e Dimensão

VOLUME DE ARQUEAÇÃO BRUTA DOS NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS

Unidade: 10³

Porto	2013	2014	2015	2016	2017	Estrutura % 2017	Variação 2016 → 2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	741	801	879	777	925	0.4%	+19.1%	+4.3%
Leixões	28 500	31 771	35 101	32 618	33 367	16.2%	+2.3%	+3.3%
Douro	44	20	32	30	39	0.0%	+30.3%	-0.1%
Aveiro	3 808	4 313	4 562	5 072	5 592	2.7%	+10.3%	+9.8%
Figueira da Foz	1 643	1 689	1 619	1 817	1 756	0.9%	-3.3%	+2.1%
Lisboa	49 668	48 027	51 039	46 217	50 174	24.4%	+8.6%	-0.2%
Setúbal	14 691	20 990	23 494	22 486	22 325	10.8%	-0.7%	+8.5%
Sines	65 176	70 224	80 033	94 674	90 184	43.8%	-4.7%	+9.9%
Faro	303	271	325	125	81	0.0%	-35.7%	-25.8%
Portimão	967	522	849	816	1 578	0.8%	+93.4%	+18.1%
Total	165 539	178 629	197 933	204 632	206 021	100.0%	+0.7%	+5.8%

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS DO CONTINENTE POR NACIONALIDADE E DIMENSÃO (GT)

Nacionalidade e Dimensão	2013	2014	2015	2016	2017	Estrutura % 2017	Variação 2016 → 2017	Δ% média anual
Nacional	682	795	829	1 127	1 244	11.7%	+10.4%	+17.5%
< 2 000	13	15	23	25	28	0.3%	+12.0%	+22.5%
2 000 a 4 999	310	284	243	294	381	3.6%	+29.6%	+5.2%
5 000 a 9 999	326	365	361	588	625	5.9%	+6.3%	+20.9%
10 000 a 19 999	22	117	160	161	112	1.1%	-30.4%	+23.0%
≥ 20 000	11	14	42	59	98	0.9%	+66.1%	+206.8%
Estrangeiro	9 606	9 813	9 980	9 653	9 407	88.3%	-2.5%	-0.6%
< 2 000	274	272	219	232	232	2.2%	+0.0%	-4.9%
2 000 a 4 999	3 470	3 486	3 292	3 180	3 202	30.1%	+0.7%	-2.5%
5 000 a 9 999	2 236	2 362	2 453	2 388	2 005	18.8%	-16.0%	-1.9%
10 000 a 19 999	1 422	1 256	1 101	1 093	1 280	12.0%	+17.1%	-3.6%
20 000 a 39 999	1 048	1 134	1 502	1 204	1 147	10.8%	-4.7%	+2.2%
≥ 40 000	1 156	1 303	1 413	1 556	1 541	14.5%	-1.0%	+7.7%
Ignorado	0	0	0	0	0	0.0%	-	-
Total	10 288	10 608	10 809	10 780	10 651	100.0%	-1.2%	+0.8%

Anexo 10 – Movimento de Navios – Número de Escalas por País de Registo e Tráfego

NUMERO DE ESCALAS EM 2017 POR PAIS DE REGISTO DOS NAVIOS
E POR TIPO DE TRÁFEGO

PAÍS DE REGISTO	Nacional		Internacional		Total		% Acc
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Malta	412	12.5%	883	12.0%	1 295	12.2%	12.2%
Portugal	776	23.5%	468	6.4%	1 244	11.7%	23.8%
Antigua e Barbuda	313	9.5%	731	9.9%	1 044	9.8%	33.6%
Países Baixos (Holanda)	287	8.7%	633	8.6%	920	8.6%	42.3%
Chipre	281	8.5%	543	7.4%	824	7.7%	50.0%
Panamá	62	1.9%	725	9.9%	787	7.4%	57.4%
Libéria	110	3.3%	548	7.5%	658	6.2%	63.6%
Reino Unido	228	6.9%	389	5.3%	617	5.8%	69.4%
Marshall, Ilhas	22	0.7%	404	5.5%	426	4.0%	73.4%
Itália	124	3.8%	247	3.4%	371	3.5%	76.8%
Baamas	120	3.6%	236	3.2%	356	3.3%	80.2%
Espanha	207	6.3%	143	1.9%	350	3.3%	83.5%
Gibraltar	91	2.8%	133	1.8%	224	2.1%	85.6%
Hong Kong	48	1.5%	172	2.3%	220	2.1%	87.6%
Alemanha	30	0.9%	100	1.4%	130	1.2%	88.9%
Turquia	19	0.6%	100	1.4%	119	1.1%	90.0%
Bermudas	8	0.2%	89	1.2%	97	0.9%	90.9%
Singapura	12	0.4%	81	1.1%	93	0.9%	91.8%
Grécia	8	0.2%	79	1.1%	87	0.8%	92.6%
Irlanda	12	0.4%	72	1.0%	84	0.8%	93.4%
Dinamarca	7	0.2%	48	0.7%	55	0.5%	93.9%
Barbados	15	0.5%	37	0.5%	52	0.5%	94.4%
Rússia, Federação da	9	0.3%	27	0.4%	36	0.3%	94.7%
Restantes 48 países	104	3.1%	459	6.2%	563	5.3%	100.0%
Total	3 305	100.0%	7 347	100.0%	10 652	100.0%	-