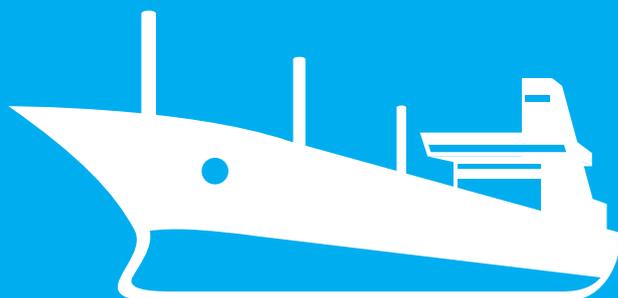




**TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS**

**TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS**



**TRANSPORTES
MARÍTIMOS, FLUVIAIS
E PORTOS COMERCIAIS**

O TRÁFEGO MARÍTIMO DE MERCADORIAS NO CONTEXTO DA INTERMODALIDADE

2018



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**



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 dos respetivos navios, entre outros.

Sublinha-se o facto de toda a informação estatística relativa a tonelagem 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. NOTA INTRODUTÓRIA	9
1. FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2018	15
2. ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS	21
Alguns fatores relevantes do contexto internacional de trocas comerciais	23
O papel dos portos	26
3. CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS	29
3.1. Quadro Geral	29
3.2. Comércio Internacional	30
3.3. Tráfego de Importação	31
3.4. Tráfego de Exportação	33
3.5. Transporte de curta distância	35
3.6. Comércio de Mercadorias por Zonas Económicas e Modo de Transporte	37
4. TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE	39
4.1. Enquadramento Geral	39
4.2. Movimento Geral de Mercadorias nos Portos do Continente	40
Por Porto	40
Por Carga	41
Por Fluxo de Tráfego	43
4.3. Comércio Internacional	44
Importação e Principais Mercados	44
Exportação e Principais Mercados	44
4.4. Cabotagem Continental e Insular	45
Total do Tráfego de Cabotagem	45
Mercadorias Transportadas em Tráfego Doméstico	47
Cabotagem Insular	48
4.5. Nacionalidade dos Operadores	50
4.6. Nacionalidade do Registo dos Navios	51
4.7. Movimento de Contentores	52
4.8. Movimento de Navios	53
5. FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA	57



ÍNDICE

6. ANEXOS

Anexo 1 - Mercadorias transacionadas em Comércio Internacional, por Modo de Transporte, Peso e Valor - Evolução Anual 2011-2018	61
Anexo 2 - Mercadorias transacionadas em Comércio Internacional, por Modo de Transporte e Continente, em 2018	62
Anexo 3 - Comércio Intracomunitário de Mercadorias por Modo de Transporte - 2018	63
Anexo 4 - Mercadorias Carregadas e Descarregadas no Sistema Portuário Nacional	64
Anexo 5 - Movimento de Mercadorias por Tipologia de Carga para os Principais Portos	65
Anexo 6 - Principais Mercados de Importação – País / Mercadoria	66
Anexo 7 - Principais Mercados de Exportação – País / Mercadoria	67
Anexo 8 - Cabotagem Continental por Tipologia de Carga - 2018	68
Anexo 9 - Principais Mercadorias Movimentadas em Cabotagem Continental e Insular - 2018	69
Anexo 10 - Cabotagem Insular por Região Autónoma e Tipologia de Carga - 2017	70
Anexo 11 - Movimento de Navios – Evolução do Número de Escalas por Porto e Volume de Arqueação Bruta por Nacionalidade e Dimensão	71
Anexo 12 - Movimento de Navios – Número de Escalas por País de Registo e Tráfego	72
Anexo 13 - Evolução do Número de Escalas por Nacionalidade do Registo e Dimensão	73



0. NOTA INTRODUTÓRIA

Enquanto regulador económico independente, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) exerce a sua missão visando promover e defender o interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável (MobLES), enquanto direito de cidadania e enquanto componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório sólido com regras claras e estáveis que incentivem o investimento, público e privado, em inovações sociais, tecnológicas, financeiras e económicas que promovam, como referido, a inclusividade, a eficiência e a sustentabilidade da mobilidade.

A MobLES integra, numa visão holística, as seguintes dimensões estruturantes:

- **Inclusividade** - Envolvendo elevados padrões de segurança, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva a todas as Pessoas;
- **Eficiência** - Incorporando as exigências de competitividade e do combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas da globalização; e
- **Sustentabilidade** - Agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável.

A promoção e defesa da MobLES entrosa, naturalmente, com a metodologia de aplicação adotada pela AMT para o cumprimento da plenitude da sua missão enquanto regulador económico independente, ancorada no paradigma sistémico de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), especificamente nos seus pilares estratégicos de (1) avaliação de *compliance* das vertentes determinantes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes; (2) conhecimento compreensivo e atualizado deste ecossistema; (3) supressão de falhas de mercado; (4) sem geração de falhas de Estado e (5) promoção do equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas, dos Investidores, das Pessoas (profissionais, empreendedores, utentes/consumidores e cidadãos) e dos Contribuintes.

Por conseguinte, a produção deste relatório integra-se particularmente no 2.º pilar do REEQ, onde é exigido um conhecimento profundo e permanentemente atualizado dos diversos mercados presentes no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, abrangendo um universo de mais de vinte mil entidades reguladas pela AMT.

Especificamente, integra diversos mercados de mobilidade associados a cada modo de transporte, a saber: 1) transporte rodoviário; 2) Transporte ferroviário e outros sistemas de transporte guiado (exemplo: metropolitanos, funiculares, teleféricos, etc.); 3) Transporte marítimo; 4) Transporte fluvial; e ainda, 5) Transporte aéreo, sendo que este último não se encontra submetido à atuação da AMT.

Todos estes mercados, que incluem as respetivas infraestruturas e estruturas conexas, constituem realidades próprias, embora interligados num contexto de intermodalidade e multimodalidade, têm exigências, requisitos e particularidades próprias, que têm de ser tidas em consideração no processo que conduz ao seu profundo conhecimento.

Neste domínio assume particular relevância o ecossistema marítimo-portuário, já objeto de várias ações da AMT, em particular:

- 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 con-

cessão, 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 (2016);

- 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 (2017);

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 (2017), serviço este que já se encontra em operação, que decorre entre os meses de julho a setembro, desde o ano de 2018;

- Decisão que pôs fim ao regime de exclusividade na prestação de serviços de reboque com origem/destino no estaleiro naval da Mitrena (2018);
- Emissão de linhas de orientação para a elaboração e aprovação das propostas de revisão de Regulamentos de Tarifas das Administrações Portuárias do Continente (2018);
- Avaliação e aprovação anual dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias do Continente, desde o início das funções da AMT em 2015; e
- Emissão de pronúncia para definição da “Estratégia Portugal 2030” no âmbito do quadro financeiro plurianual pós-2020, com a visão relativamente à área da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, incluindo os principais desafios e oportunidades inerentes ao novo quadro financeiro (2018).

No âmbito do referido ecossistema marítimo-portuário e em particular na atividade *core* ali desenvolvida, de movimentação portuária de carga, existem entidades com distintas naturezas e tipologias das quais se distinguem as administrações portuárias e as empresas de estiva, concessionárias ou não de terminais portuários.

A movimentação portuária de carga, sucede e precede o seu transporte marítimo, para cujo exercício concorrem agentes económicos de diversa natureza, que apoiam desde as operações de acostagem dos navios, até ao movimento da carga nos terminais, cais ou terraplenos inseridos no perímetro da jurisdição do porto, explorados em regime de concessão, de serviço público ou de uso privativo, ou por licenciamento de utilização de bens do domínio público.

No que respeita especificamente à atividade de movimentação de cargas, considerada de interesse público, importa referir que as Administrações Portuárias (de capital social exclusivamente 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, 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 SOCARPOR, Figueira da Foz e ainda Faro e Portimão, sob jurisdição das respetivas administrações portuárias.

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 Continente¹, 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%

Acresce referir que a APDL, para além dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, exerce ainda jurisdição sobre a Via Navegável do Douro.

Refere-se ainda que os valores adquiridos na exploração do exercício de 2017, traduzem para estas Administrações Portuárias um ativo de quase 1,1 milhões de euros, capitais próprios de cerca de 677,4 M€ (2,75 vezes o capital social), um EBITDA de 74,2 M€ e resultados líquidos de 27,5 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 Proveitos	Total de Custos	EBITDA	Resultado Líquido do Período	Rentabilidade dos Proveitos	Rentabilidade dos Capitais Próprios
APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	251	469.8	365.6	64.1	56.9	33.6	+7.23	+11.3%	+2.0%
APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.	98	369.2	226.4	19.5	17.6	10.2	+1.32	+9.9%	+0.8%
APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.	37	15.9	14.7	6.6	7.3	1.2	-0.76	-11.5%	-5.2%
APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A.	297	368.7	217.0	50.5	46.1	20.8	+4.41	+8.7%	+2.0%
APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.	152	110.6	83.3	20.0	16.6	7.7	+3.42	+17.1%	+4.1%
APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.	177	582.4	377.1	69.0	49.4	45.7	+19.67	+28.5%	+5.2%
TOTAL	626	1 061.7	677.4	139.5	112.0	74.2	+27.50	+19.7%	+4.1%

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).

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:

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 Multiusos do Beato, Operações Portuárias, S.A.	€ 998 000.00
	TSA - Terminal Santa Apolonia, Lda.	€ 1 000 000.00
Setúbal	SADOPORT - 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

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

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 **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 ainda a
- 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.;

das 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 HerfindahlHirschman à distribuição do capital social, associado ao poder de decisão, (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 apresentadas 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 Portimão	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 AVEIPOINT 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.



FACTOS MAIS RELEVANTES DE 2018

1. O volume de mercadorias transportadas no âmbito do território nacional durante o ano de 2018, considerando os quatro modos clássicos de transporte, ascendeu a 252,4 milhões de toneladas, valor inferior em 1,2% ao registado em 2017, do qual 58,5% se processou em tráfego nacional e 41,5% em tráfego internacional.

A movimentação deste volume de carga, foi efetuada maioritariamente em tráfego rodoviário, num total de 62,5%, resultante da conjugação de 89,9% no tráfego nacional e de 23,9% no tráfego internacional, a que o elevado volume de trocas comerciais com a Espanha, efetuadas preferencialmente por este modo, não é alheio. O transporte marítimo foi responsável por 33,2%, refletindo uma quota de 4,4% no tráfego nacional e de 73,8% no tráfego internacional.

A quota do modo ferroviário fixou-se em 4,2% (5,6% no tráfego nacional e 2,2% no internacional) e a do modo aéreo em 0,2%.

2. Considerando as estatísticas produzidas pelo INE no âmbito do comércio internacional, constata-se que o volume global de mercadorias transacionadas por Portugal (Continente e Regiões Autónomas) atingiu em 2018 um total de 101,6 milhões de toneladas correspondente a um valor de 133 mil milhões de euros, a preços correntes, respetivamente inferior em -1,4% e superior em +6,8% aos valores registados no ano anterior. A quota das exportações representa 38,5% em peso e 43,6% em valor.

Não obstante o peso das trocas comerciais com Espanha corresponder a 32,1% do total e cerca de 72,4% dessas trocas serem efetuadas por transporte rodoviário, a distribuição modal do volume total de mercadorias em tráfego internacional, em tonelagem, confere uma quota maioritária de 56,5% ao transporte marítimo, de 34,7% ao rodoviário, de 1,5% ao aéreo e de 0,5% ao ferroviário. As correspondentes quotas em termos de valor dos bens transacionados altera-se ligeiramente, destacando-se a redução do modo marítimo para 28,6% e a subida do rodoviário para um máximo absoluto de 59,6%, sendo que o aéreo triplica a sua quota para 4,5%.

O volume de importações correspondeu a 62,4 milhões de toneladas, correspondentes a 75,1 mil milhões de euros, o que, comparativamente a 2017, refletem respetivamente uma quebra de -1,9% e um acréscimo de +8%. Considerando a repartição modal das mercadorias importadas, constata-se que uma maioria de 60,5%, em termos de peso bruto, foi efetuada por transporte marítimo, descendo esta percentagem para 26,7% se atendermos ao respetivo valor. No modo rodoviário a relação destes indicadores inverte-se, representando 30,7% do peso e 60% do valor.

O volume de exportações cifrou-se em 39,2 milhões de toneladas a que correspondeu um valor total de 57,9 mil milhões de euros, que traduziram, respetivamente, uma quebra de -0,6% e um acréscimo de +5,3%. A quota do transporte marítimo associada a este fluxo de mercadorias corresponde a 50,1% em tonelagem e de 31,1% em valor, descendo o primeiro para 41,2% e subindo o segundo para 59,2%, se considerarmos o transporte rodoviário.

No comércio internacional o peso do transporte ferroviário e aéreo é quase residual, sendo de respetivamente 0,5% e 0,1% no caso das importações, e de 0,5% e de 3,7% nas exportações, não sendo alheio a este último a atividade de abastecimento de combustível aos aviões estrangeiros nos aeroportos portugueses.

Naturalmente a estrutura do comércio internacional, considerando os continentes como origem e destino das mercadorias importadas e exportadas, revela uma forte predominância da Europa, traduzida por uma quota de

58,4% nas importações e de 69,4% nas exportações. A Europa concentra 99,7% de todo o tráfego rodoviário em ambos os fluxos, mais de 98,2% do tráfego ferroviário e 31,5% e 47,3% do tráfego marítimo de importação e exportação, respetivamente.

No transporte marítimo a América detém uma quota de 28,8% nas importações e de 15,6% nas exportações, enquanto em África representa 23,6% nas exportações e de 15,5% nas importações.

3. Para contextualizar o transporte marítimo de curta distância sublinha-se o facto de uma parte significativa das transações comerciais internacionais se efetuar com países geograficamente próximos, localizados fundamentalmente na 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 globalmente um volume significativo de trocas comerciais.

Constata-se, assim, que o volume total de mercadorias transacionadas entre Portugal e os países incluídos na zona referida, no conjunto de importações e exportações, ascendeu a 55,8 milhões de toneladas, correspondente a 55% 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 33,6% no transporte marítimo e de 97,2% no transporte rodoviário. As quotas modais no transporte de curta distância para a zona referida são de 56,5% para o transporte marítimo e de 34,7% para o transporte rodoviário, sendo este maioritário no comércio com a Espanha, França, Alemanha, Polónia e Áustria.

4. O tráfego marítimo de mercadorias assegurado pelo sistema portuário comercial nacional ascendeu a quase 90,4 milhões de toneladas, inferior em 3,2% ao verificado em 2017, das quais 86,9 milhões foram movimentadas nos portos do Continente, refletindo uma quebra de -3,4%, 1,2 milhões movimentadas nos portos da Madeira, que traduz um acréscimo de +1%, e 2,3 milhões movimentadas nos portos dos Açores, correspondente a um acréscimo de +4,6%.

Atendendo ao sentido do fluxo das operações, os portos do Continente registaram variações negativas em ambos os fluxos, de 5,1% nos embarques (que representaram 39,3% do total) e de 2,3% nos desembarques, sendo que na Madeira os embarques (com um peso de apenas 12,6%) registaram uma quebra de -4,4% e os desembarques um acréscimo de +1,9%, e nos Açores ambos os fluxos registaram variações positivas, de +4,5% nos embarques (que representaram 25% do total movimentado) e de +4,6% nos desembarques.

Em termos globais as operações de embarque, onde se incluem as operações de exportação, representaram uma quota de 38,6% e registam uma quebra de -5%, enquanto os desembarques, que incluem as importações, representando 61,4% do total, recuaram -2%.

5. Considerando apenas os portos do Continente, constata-se que no ano de 2018 foi efetuada uma movimentação de quase 87 milhões de toneladas de mercadorias, nas diversas tipologias e sem considerar a tara dos contentores nos casos em que estes as acondicionam, sendo inferior em -2,5% ao registado no ano anterior. Este desempenho global decorre do comportamento negativo da maioria dos portos, já que apenas Aveiro, Setúbal e Faro observaram uma variação positiva no respetivo volume de mercadorias movimentadas, com acréscimos respetivos de +9,2%, +12,7% e +71,3%, com quotas de 6,5%, 7,5% e de apenas 0,2%.

Dos portos que viram reduzir o peso total das mercadorias que movimentaram, importa destacar os de dimensão mais significativa, a saber, Sines, cujo movimento representa 50,9% do total e regista uma quebra de -4,6%, Leixões, com uma quota de 20,3% recua -2,4%, Lisboa, que detém 11,9% do total observa um decréscimo de -6,8%, e Figueira da Foz, com um peso de 2,3% recua -2,1% face a 2017.

Importa, no entanto, referir que a tendência de evolução no período dos últimos cinco anos é positiva e refletida por uma taxa média anual de crescimento de +2,8%, formada pelo comportamento de Leixões (+1,5%),

Aveiro (+5,9%) e Sines (+5,7%), já que os restantes portos evoluíram segundo um declive negativo (com Lisboa a apresentar uma taxa de 0,1%).

Considerando as tipologias de carga agregadas por Carga Contentorizada, Carga Fracionada, carga Roll-On/Roll-Off, Granéis Sólidos e Granéis Líquidos, constata-se que a classe com um maior volume de tonelage de mercadorias é a dos Granéis Líquidos que representa 36,4% e diminuiu 8,3% face a 2017, seguida da Carga Contentorizada com uma quota de 32,8%, que registou um acréscimo de +2,6%, e dos Granéis Sólidos que representou 23,1% e também registou um crescimento anual, de +0,2%. Embora com quotas de expressão mais reduzida, sublinha-se a Carga Fracionada que representa 6,2% e traduz uma quebra de -4%, e a carga Ro-Ro que representa apenas 1,6% do total e cresceu +12,2% face a 2017.

Atendendo à natureza dos fluxos de mercadorias observados em 2018, destaca-se que às importações cabe a quota mais significativa, de 56,1% num total de 48,8 milhões de toneladas, inferior ao de 2017 em -1%; as exportações que se cifraram em 28,5 milhões de toneladas, correspondentes a 32,8%, registaram um decréscimo de -5,1%; tendo a cabotagem nacional representado um total de 11,1%, sendo de 8,4% a continental, cujo volume correspondente registou uma quebra anual de -3,1%, de 1,2% a relativa à Região Autónoma da Madeira, que cresceu +3,3% face ao ano anterior, e de 1,5% a relativa à Região Autónoma dos Açores, que registou um acréscimo anual de +2,5%.

6. No âmbito do comércio internacional importa sublinhar a importância desempenhada pelo porto de Sines, quer no tráfego de importação, quer no tráfego de exportação, onde o volume do seu movimento representa respetivamente 54% e de 50,5%. Seguem-se em ordem de importância Leixões, com 19,8% e 16,1%, e Lisboa, com 10,8% e 11,2%, sendo que na quarta posição surge Aveiro nas importações (7,3%) e Setúbal nas exportações (10,5%).

Os países que maior quota detêm nas importações são, 1) a Federação da Rússia que representa 10,5% do total (dos quais 8,7 pontos percentuais respeitam a 'petróleo bruto' desembarcado em Sines); 2) a Colômbia, com uma quota de 9,5% (com 9,4 pontos percentuais para "Produtos de coqueria"); 3) a Espanha, 7,3% do total (com elevado grau de dispersão, tendo os 'produtos petrolíferos refinados' apresentado a quota mais elevada, de 1,6 pontos percentuais); 4) os Países Baixos com 6,4% (também com elevada dispersão, distinguindo-se os 'produtos químicos orgânicos de base' com 0,8 pontos percentuais); 5) os E.U.A. cuja quota representa 6,1% do total (com 'produtos de coqueria' a representar a maioria); e ainda 6) a Turquia (5,6%), 7) o Brasil (5,2%) e 8) Angola (4,9%) de onde se importou maioritariamente 'petróleo bruto'.

Dos principais mercados de destino das exportações por via marítima, o principal é 1) Espanha, com 13,3% do total (dos quais 54,4% respeitam a 'produtos petrolíferos refinados líquidos'); seguido dos 2) Países-Baixos (Holanda), com 12,6% (com razoável dispersão de mercadorias, distinguindo-se a 'pasta, papel e seus artigos' e 'produtos químicos orgânicos de base' representando 17,5% e 14,1%, respetivamente); do 3) Reino Unido, com 9,8% do total (com 'ferro e aço de base e ferro-ligas [...] e 'outros resíduos e matérias-primas secundárias' a serem os mais significativas); e ainda 4) E.U.A. (8,9%); 5) Marrocos (5,3%); e 6) França (4%).

7. Considerando a cabotagem em termos globais constituída pelas operações realizadas nos portos do Continente, isto é, excluindo as mercadorias movimentadas interportos das Regiões Autónomas, quer em operações de carga, quer em operações de descarga, com a circunstância da duplicação do volume de mercadorias movimentadas entre portos do Continente, o tráfego total cifrou-se em 9,7 milhões de toneladas, inferior em -173 mil toneladas, isto é, -1,8% inferior ao de 2017.

Na perspetiva do tráfego marítimo de mercadorias, isto é, eliminando a duplicação de operações entre os portos do Continente, constata-se que o tráfego doméstico se traduziu pelo movimento marítimo de cerca de 5,6 milhões de toneladas, inferior em -1,1% ao registado em 2017, maioritariamente embarcadas em Sines e

Leixões, porque constituídas, também na sua maioria, por 'produtos petrolíferos refinados', que representaram respetivamente 86,6% e 71,2%, com a segunda mercadoria mais relevante, 'cimento, cal e gesso', a representar globalmente 3,7%.

No contexto da cabotagem insular foi movimentado um volume superior a 2,3 milhões de toneladas, que ultrapassou o de 2017 em +2,9%, com os principais portos envolvidos no serviço de cabotagem a registar variações positivas, a saber +6,7% o de Leixões, +4,3% o de Lisboa e 3,8% o de Sines.

- 8.** O transporte marítimo de mercadorias movimentadas nos portos do Continente em 2018, excluindo os portos de Lisboa e de Setúbal que não disponibilizam esta informação, mobilizou navios operados por operadores de cerca de sessenta e duas nacionalidades distintas, com destaque para a Suíça, que detém uma quota de 29,7%, seguindo-se os Países Baixos (Holanda) e a Grécia com 8,3% e 8%, respetivamente, e depois a Espanha e Dinamarca com 7,3% e 7%, tendo os quatro primeiros países reforçado o volume de mercadorias que haviam movimentado em 2017 (com destaque para a Suíça com +18,4% e Países Baixos com +23,1%).

Não pode deixar de se realçar a quebra verificada no volume de mercadorias transportada por navios com operadores registados no Reino Unido, que perdem -38% do volume de 2017, cuja responsabilidade poderá ser, pelo menos parcialmente, imputada ao processo do *Brexit*.

No tráfego de cabotagem nacional, surgem naturalmente os operadores nacionais na primeira posição com uma quota maioritária absoluta de 73,3%, superior em 3,6 pontos percentuais ao registado em 2017, embora o volume de mercadorias tenha recuado -0,3%. Nas posições seguintes encontram-se a Alemanha, com 7,4% após crescimento de +25,4%, os Países Baixos (Holanda), com 6,8% (tendo recuado -14%) e a Suíça, com uma quota de 4,7%.

- 9.** No que concerne à nacionalidades dos pavilhões que os navios que escalam os portos do Continente arvoram, constata-se que o seu número ascendeu em 2018 a um total superior a setenta, sendo que no volume de mercadorias transportadas há a realçar o Panamá, que mantém a primeira posição com 15,6% do total e um crescimento ligeiro de +1,4% face ao volume de 2017, seguido da Libéria e de Malta, com quotas de 15,2% e de 12,2%, que reforçam as suas posições de 2017 com acréscimos de +7,8% e de +4,5%, e ainda as Ilhas Marshall com uma quota de 7,5%, correspondente a um volume que diminuiu -16,4% face ao ano anterior. Neste *ranking*, Portugal subiu uma posição para o quinto lugar, representando 7,2% do total após um acréscimo de +38,4%, obrigando a Grécia a descer para a sexta posição com 4,6%, após um recuo de -12%. Este comportamento de Portugal, que mais que triplicou a tonelagem transportada em navios sob a sua bandeira nos últimos seis anos (com um CAGR de 27%), tem muito que ver com a forte adesão de navios estrangeiros, nomeadamente alemães, ao Registo Internacional da Madeira.

No tráfego doméstico Malta reforça a posição cimeira de 2017 crescendo +12,5% no volume de mercadorias e aumentando a sua quota em 4,6 pontos percentuais para 36,7%. Na segunda posição surge Portugal com 21% da tonelagem total após recuo ligeiro de -1,7%.

- 10.** No âmbito do movimento de contentores sublinha-se o facto de o sistema portuário do Continente ter movimentado em 2018 um total de 2 934 885 TEU, volume idêntico ao registado no ano anterior, que, além dos portos com atividade regular de contentores, inclui 237 TEU movimentados em Viana do Castelo e 48 em Aveiro. A variação nula referida sucede a um acréscimo de +9,3% de 2016 para 2017 e tem subjacente uma taxa média anual de crescimento nos últimos cinco anos de +4,9%, formada por efeito das suas correspondentes de Sines e de Setúbal, cujos valores são +9,8% e +6,6%, respetivamente.

Das variações observadas a nível dos portos, sublinha-se que os únicos com comportamento positivo em 2018 face a 2017 são Leixões e Sines com +5,7% e +4,9%, tendo Lisboa registado uma quebra de -13,6%, Figueira da Foz -19,4% e Setúbal -25,3%.

Apreciando este segmento de mercado medido em número de contentores e na perspetiva da sua dimensão, constata-se um crescimento global de +1,6% unidades face a 2017, resultante da quebra do volume de contentores com dimensão entre os 20 e os 40 pés e de 40 pés, de respetivamente -18,3% e -1,5%, e do acréscimo do volume de contentores de 20 pés e superiores a 40 pés, de +5,9% e de +12,9%.

Considerando a estrutura do movimento de 2018 por dimensão e porto, verifica-se que o tráfego de contentores de 20 e de 40 pés é mais intenso em Sines, representando 42,6% e 57,2% (ficando apenas 0,2% para as outras dimensões), sendo de destacar que na Figueira da Foz se movimentam 97,4% de contentores de 40 pés.

Em termos globais assinala-se que Sines assume a liderança absoluta com uma quota de 60,4%, seguido de Leixões com 20,1%, Lisboa com 15,1%, Setúbal com 3,9% e Figueira da Foz com 0,5%.

- 11.** Durante o ano de 2018 foram registadas 10 325 escalas nos portos do Continente, a que correspondeu uma arqueação bruta de cerca de 205,5 milhões, refletindo ambos os indicadores uma quebra face a 2017, de 3,1% e de 0,3%, respetivamente. O número de escalas tem subjacente uma tendência nos últimos cinco anos de evolução negativa de -0,7%, enquanto a arqueação bruta (GT) tem crescido a um ritmo anual de +3,2%, refletindo o progressivo aumento da dimensão dos navios.

O porto que detém a quota mais elevada no número de escalas é Leixões, representando 24,3% do total, seguido de Lisboa com 22,8% e de Sines de 20,3%, após registo de quebras respetivas de -3,6%, -7,4% e -5,1%. As correspondentes quotas em termos de arqueação bruta revelam uma situação bastante distinta, surgindo em primeiro lugar Sines com 42,6% do volume global, seguido de Lisboa com 23,9% e Leixões com 16,7%, tendo os dois primeiros valores surgido após quebras respetivas de 2017 de -2,9% e de -2,3%, e o último após um aumento de +2,7%.

A variação global negativa referida no número de escalas, resulta da conjugação de uma variação positiva de +1,2% no que respeita às 1 259 escalas de navios com pavilhão nacional e de -3,6% relativamente às 9066 escalas de navios com pavilhão estrangeiro.

A tipologia de navios que maior número de escalas registou foi de Carga Geral (34%, correspondentes a 23,7% de navios com bandeira nacional e 35,5% com bandeira estrangeira), seguida de Porta-Contentores, com 30,5% (63,7% e 25,9%, respetivamente com registo nacional e estrangeiro) e de Granéis Líquidos, representando 21,1%. Na quarta posição surgem os Navios de Cruzeiros, com uma quota de 5%.

- 12.** No que diz respeito à frota operacional de bandeira portuguesa, há a considerar que sob registo convencional se encontravam em 2018 as mesmas três embarcações que no final de 2017, a saber, dois navios de contentores da Empresa de Navegação Madeirense afetos ao serviço de cabotagem, e um batelão da Socarmar em serviço costeiro internacional. Desde 1980, ano em que existiam 92 unidades, o número de navios tem vindo a diminuir, com forte intensidade até 2005 e alguma estabilidade até 2016, tendo reduzido 6 unidades em 2017 pela saída de cinco navios da Transinsular e do navio de passageiros Santa Maria Manuela, do armador Recheio Cash and Carry, do grupo Jerónimo Martins.

Por sua vez, o RIN-MAR no ano de 2018 abrandou o crescimento que vinha manifestando nos últimos anos (taxa média anual de 31% desde 2014), elevando-se, no final do ano, a 510 registos que traduz um acréscimo de +7,1% no número de embarcações (+34 unidades). No entanto, a nível do respetivo volume de arqueação bruta foi observado um recuo ligeiro de -2,7%, para 14,9 milhões.



ENQUADRAMENTO GLOBAL E DESAFIOS

O Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, integrado pelos modos rodoviário, ferroviário e outros sistemas de transporte guiado, marítimo, fluvial e aéreo, é condicionado na sua evolução e desenvolvimento pelas opções tomadas pelos agentes económicos que o integram, bem como pelas políticas públicas definidas para a sua promoção e de apoio e captação de investimento sustentado, produtivo e estruturante.

Das primeiras opções que os agentes económicos, nomeadamente os carregadores ou donos da carga, têm que tomar para promover a transferência dos seus bens do local de origem ou produção, para o de destino ou consumo, quer seja em tráfego doméstico, quer seja em comércio internacional, é relativamente ao modo ou modos de transporte a utilizar. Estas opções dependem em primeiro lugar das características dos bens a transportar, sua dimensão, peso, natureza, etc., e em segundo das zonas geográficas em causa, de continuidade terrestre ou exigindo travessia de mares e oceanos que obrigam necessariamente ao transporte marítimo.

Assim, os modos de transporte a utilizar surgem no decurso de um processo de decisão determinado, quer por razões de natureza física, quer por razões de natureza económica, numa perspetiva de obter o menor custo possível para deslocar o bem em tempo útil entre a origem e o destino, sendo que, na maioria das vezes, a solução encontrada inclui mais do que um modo de transporte, articulados numa perspetiva de complementaridade, mais do que de concorrência.

Importa, neste contexto, 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 aos restantes modos, incapazes de chegar à 'porta' do agente económico.

Do mesmo modo, o desenvolvimento do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes em geral, e do Ecossistema Marítimo-Portuário em particular, dependem em larga medida das políticas públicas estabelecidas para estimular a competitividade, eficiência e investimento, sendo que no caso português se pode destacar o seguinte:

1. Estratégia para o Aumento Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026

Aprovada em 24 de novembro de 2017, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, apresenta como objetivos estratégicos:

- Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão média dos navios e da procura, e às ligações ao *hinterland*;
- Melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias; e
- Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.
- Visa:
- A criação de novos postos de trabalho;
- A instalação e criação de novas atividades de valor acrescentado aceleradoras de negócios e tecnologia;
- O aumento da carga movimentada e da eficiência das cadeias logísticas;

- A sustentabilidade da utilização do transporte marítimo através da promoção da utilização de combustíveis alternativos, designadamente do gás natural liquefeito; e
- A dinamização do turismo.

2. Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)

Apresentado pelo Governo em janeiro de 2019, constitui o instrumento mais atualizado de definição das prioridades de investimentos infraestruturais estratégicos de médio e longo prazo, que abrange as infraestruturas de nível nacional localizadas em Portugal Continental.

O PNI 2030 é estruturado por projetos ou programas com investimentos superiores a 75 milhões de euros, apresenta um horizonte temporal até 2030 e assenta nos seguintes 3 objetivos estratégicos:

- Coesão, reforçando a coesão territorial, em particular através do reforço da conectividade dos territórios e da atividade económica, valorizando o capital natural;
- Competitividade e inovação, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica; e
- Sustentabilidade e ação climática, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Visa constituir-se como um instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década, como sejam, designadamente no contexto da mobilidade e dos transportes:

- Descarbonização e promoção da economia circular;
- Preferência por soluções personalizadas e compatibilização com eficiência coletiva;
- Conectividade e digitalização;
- Novos modos de transporte (e aumento da capacidade de transporte) e modelos de negócio;
- Regulação e políticas sustentáveis.

Os eixos estratégicos definidos no PNI 2030, para o Ecosistema dos Transportes e Mobilidade, são:

- Acessibilidade equitativa, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso;
- Conectividade alargada, ampliando a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais;
- Mobilidade inteligente, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade;
- Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes; e
- Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência.

Com um investimento indicativo de cerca de 12,7 mil milhões de euros, a área temática da mobilidade e dos transportes representa a maior fatia do PNI 2030 (58% dos cerca de 22 mil milhões de euros), da qual aproximadamente 2,5 mil milhões de euros destinam-se à componente marítimo portuária e visando essencialmente a concretização dos objetivos estratégicos anteriormente identificados para a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente.

Praticamente 80% do investimento identificado para a componente marítimo portuária refere-se à adequação da capacidade das infraestruturas nos principais portos de Leixões, Lisboa e Sines.

Alguns fatores relevantes do contexto internacional de trocas comerciais

Para caracterizar o contexto internacional onde se insere hoje a atividade do comércio internacional e onde o *shipping* desempenha um papel preponderante, devem ser consideradas questões em várias vertentes, desde as relacionadas com o custo efetivo global de transferência das mercadorias, ao custo nem sempre equacionado do impacte ambiental originado pela emissão de CO₂ e partículas diversas, que determinam o nível de sustentabilidade do próprio modo de transporte, numa visão holística.

No contexto do que decorre desta equação têm surgido projetos impactantes no cenário internacional, com outros modos de transporte, nomeadamente o ferroviário, a surgirem como alternativas sérias ao transporte marítimo, mesmo para viagens de longa distância.

Como um dos mais significativos destaca-se o relativo à iniciativa chinesa *'Belt and Road'*, também designada como a nova rota da seda, atual pilar da política externa chinesa, que prevê no contexto do modo ferroviário 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 futuro da relativamente recente ligação ferroviária entre a Mongólia e o Irão, que reduz em 20 dias o tempo de viagem comparativamente à correspondente ligação marítima.

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, uma vez 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. Em 2018 o volume de mercadorias comercializado com a Ásia representou 9,4%, e o volume do comércio internacional com a China representou 1,5% (superior aos 1,4% registados em 2017), tendo sido utilizada a via marítima na sua quase totalidade.

No entanto, Portugal, encontrando-se no cruzamento das rotas marítimas globais, pode vir a 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 *'Belt and Road'* de molde a incluir os portos portugueses e, quiçá, a Zona Económica Exclusiva.

Outro fator que pode vir a revelar-se importante no desenvolvimento 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 (UE) e os Estados Unidos após ter sido declarada a obsolescência (já em abril de 2019) do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento (na sigla inglesa *TTIP - Transatlantic Trade and Investment Partnership*) iniciado em 2013, e autorizada a abertura de negociações entre a Comissão Europeia e os Estados Unidos, para o estabelecimento de um acordo de eliminação de tarifas para os produtos industriais, excluindo, portanto, os produtos agrícolas.

As novas perspetivas que um acordo desta natureza possa vir a abrir, bem como a influência que o recente alargamento do Canal do Panamá, podem vir a ocorrer grandes mudanças no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes para a UE 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.

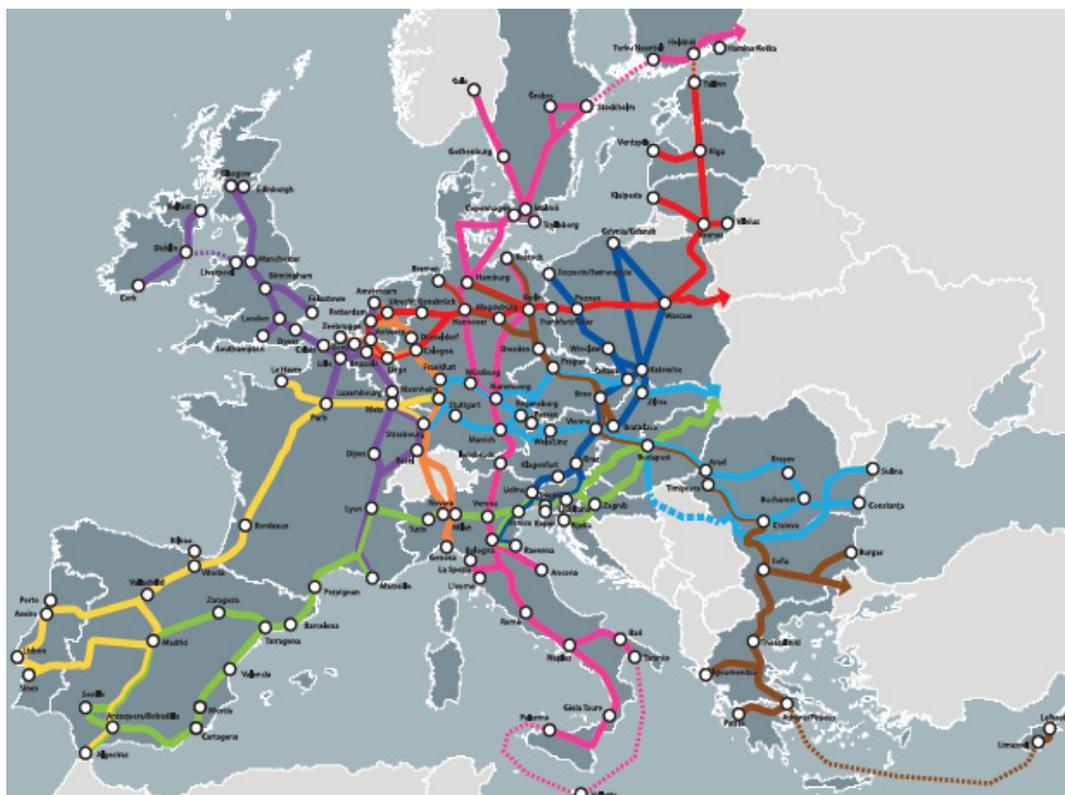
Acresce ainda sublinhar as perspetivas positivas para o transporte marítimo de gás natural liquefeito (GNL/LNG) entre os EUA e a Europa, onde Portugal, nomeadamente através do porto de Sines, ocupa boa posição para assumir o papel de *hub* marítimo atlântico.

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 Rede Transeuropeia de Transportes (RTET).

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:

- A 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 outro,
- 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.



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, dado 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.

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.

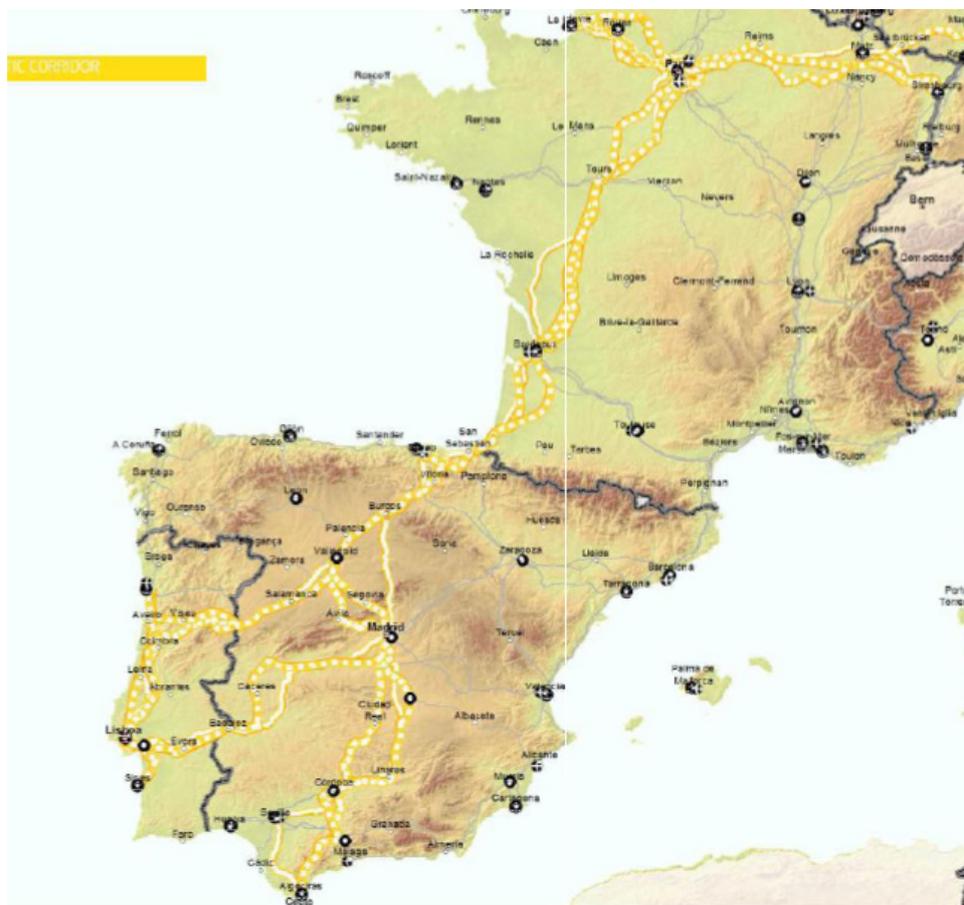
Cabe ainda destacar o papel das Autoestradas do Mar, que constituem a dimensão marítima da RTE-T, visando contribuir para a realização de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras.

Estas compreendem as rotas marítimas de curta distância, portos, infraestruturas e equipamentos marítimos associados, assim como instalações e formalidades administrativas simplificadas que permitem o Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD) e/ou serviços marítimo-fluviais entre, no mínimo, dois portos, e ainda as ligações ao interior.

Disponibilizam, de forma integrada, um conjunto de serviços e sistemas de carácter operacional, administrativo-burocrático, informacional e de infraestruturas logísticas que vão possibilitar que as mercadorias passem a ser transportadas por mar de uma forma eficaz, económica e competitiva, tendo como suporte uma profunda interoperabilidade dos vários modos de transporte, possibilitando o transporte “porta-a-porta”.

As Autoestradas do Mar constituem uma prioridade horizontal e têm um Coordenador Europeu dedicado, cujo plano de implementação integra os três seguintes pilares fundamentais de desenvolvimento:

- Ambiente, em particular no âmbito da redução das emissões poluentes, inovação e desenvolvimento de infraestruturas verdes;



Fonte: Plano de Trabalhos do Coordenador Europeu do Corredor Atlântico

- Integração do transporte marítimo na cadeia logística, nomeadamente reforçando as ligações marítimas entre portos da RTE-T, otimizando as operações de transporte marítimo e melhorando as conexões ao hinterland;
- Segurança, gestão de tráfego e elemento humano, designadamente formação de pessoal de mar, desenvolvimento de novos conceitos de gestão de tráfego (ex: tecnologias de informação e comunicação para gestão de viagens, monitorização de fluxos de tráfego e partilha de informação marítima) e aprofundamento do conhecimento dos fundos marítimos da UE.

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 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 eficientes 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 as rodoviárias e as 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 serviços marítimos em linha, e reforço da sustentabilidade do ecossistema, em particular na componente ambiental.

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, designadamente 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 do perfil 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%, inferior a 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 a sua exportação 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 igualmente um apoio determinante ao desenvolvimento do polo logístico e industrial localizado na sua envolvente.

- **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 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 e no embarque e desembarque de viaturas, sendo a estrutura portuária utilizada no escoamento da produção da Fábrica da Autoeuropa (Ford/VW), sendo ainda de assinalar a sua posição no mercado de Contentores, a seguir a Sines, Leixões e Lisboa.

- **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 no top 20 dos portos de contentores europeus e ocupando a 91ª posição no ranking do top 100 mundial, segundo a Lloyd's List relativa a 2017.

É igualmente um elemento motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística.



CONTEXTO MODAL DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS

3.1. Quadro Geral

A transferência de bens dos pontos de produção para os pontos de consumo pode ser efetuada por utilização de diversos modos de transporte, quer em viagens diretas, em geral utilizando o modo rodoviário, mais flexível para início e conclusão das viagens (o que vulgarmente se considera a *last mile*), quer em regime de intermodalidade, utilizando sequencialmente dois ou mais modos.

A opção de modo de transporte tomada pelo dono da carga depende de vários fatores, de entre os quais se refere a própria natureza e configuração do bem a transportar, da sua suscetibilidade de *contentorização*, das acessibilidades terrestres e marítimas disponíveis, dos custos globais que lhe estão associados, da duração total da viagem, etc..

No quadro seguinte, verifica-se que, em termos globais, o volume de mercadorias transportadas no âmbito do território nacional durante ano de 2018, considerando os quatro modos clássicos de transporte, ascendeu a 252,4 milhões de toneladas, valor inferior em 1,2% ao registado em 2017, do qual 58,5% se processou em tráfego nacional e 41,5% em tráfego internacional. Não obstante a ligeira quebra observada, a taxa anual média de crescimento (CAGR – compound annual growth rate) manteve globalmente um valor positivo de +0,7%.

Modo de transporte	2014		2015		2016		2017		2018			Δ% 2018/2017	CAGR 2018/2014
	10 ³ Tons	%	10 ³ Tons	%1	%2								
Marítimo	74 917	30,8%	81 414	32,9%	83 918	34,5%	86 973	34,0%	83 835	33,2%	-	-3,6%	+2,3%
Nacional (*)	5 804	4,0%	5 492	3,8%	7 427	5,4%	6 368	4,3%	6 526	4,4%	7,8%	+2,5%	+2,4%
Internacional	69 112	70,1%	75 922	74,7%	76 490	73,3%	80 605	75,0%	(a) 77310	73,8%	92,2%	-4,1%	+2,3%
Rodoviário	157 904	64,9%	154 832	62,6%	148 626	61,1%	157 696	61,7%	157 722	62,5%	-	+0,0%	-0,0%
Nacional	130 322	90,1%	131 007	89,8%	122 779	88,5%	133 050	89,5%	132 715	89,9%	84,1%	-0,3%	+0,4%
Internacional	27 582	28,0%	23 825	23,4%	25 847	24,8%	24 646	22,5%	25 007	23,9%	15,9%	+1,5%	-1,9%
Ferroviário	10 305	4,2%	11 122	4,5%	10 420	4,3%	10 632	4,2%	10 634	4,2%	-	+0,0%	+0,6%
Nacional	8 595	5,9%	9 363	6,4%	8 472	6,1%	8 604	5,8%	8 321	5,6%	78,2%	-3,3%	-0,6%
Internacional	1 710	1,7%	1 758	1,7%	1 948	1,9%	2 028	1,9%	2 313	2,2%	21,8%	+14,0%	+6,2%
Aéreo	136	0,1%	133	0,1%	135	0,1%	164	0,2%	172	0,2%	-	+5,2%	+4,8%
TOTAL	243 262	100,0%	247 500	100,0%	243 099	100,0%	255 465	100,0%	252 364	100,0%	-	-1,2%	+0,7%
Δ% n / n-1	+3,6%	-	+1,7%	-	-1,8%	-	+5,1%	-	-1,2%	-	-	-	-
Nacional	144 722	59,5%	145 862	58,9%	138 678	57,0%	148 022	57,9%	147 562	58,5%	-	-0,3%	+0,4%
Internacional	98 541	40,5%	101 638	41,1%	104 421	43,0%	107 443	42,1%	104 802	41,5%	-	-2,5%	+1,2%

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

Tratamento: AMT

(*) Valor correspondente a 50% da soma da carga embarcada e desembarcada (a) Valor Aproximado

A movimentação deste volume de carga, foi efetuada maioritariamente em tráfego rodoviário, num total de 62,5%, resultante da conjugação de 89,9% no tráfego nacional e de 23,9% no tráfego internacional, atento o elevado volume de trocas comerciais com a Espanha, efetuadas preferencialmente por este modo. O transporte marítimo foi responsável por 33,2%, refletindo uma quota de 4,4% no tráfego nacional e de 73,8% no tráfego internacional.

A quota do modo ferroviário fixou-se em 4,2% (5,6% no tráfego nacional e 2,2% no internacional) e a do modo aéreo em 0,2%.

3.2. Comércio Internacional

Segundo os dados estatísticos do INE publicados no tema do Comércio Internacional, o volume de mercadorias transacionadas a nível nacional, incluindo Continente e Regiões Autónomas, atingiu globalmente em 2018 um volume de 101,6 milhões de toneladas correspondente a um valor de 133 mil milhões de euros, a preços correntes, respetivamente inferior em -1,4% (1,5 milhões de toneladas), e superior em +6,8% aos valores registados em 2017.

Não obstante o peso das trocas comerciais com Espanha corresponder a 32,1% do total e cerca de 72,4% dos quais ser efetuado por transporte rodoviário, a distribuição modal do volume total de mercadorias, em tonelagem, confere uma quota maioritária de 56,5% ao transporte marítimo, de 34,7% ao rodoviário, de 1,5% ao aéreo e de 0,5% ao ferroviário. As correspondentes quotas em termos de valor dos bens transacionados altera-se ligeiramente, destacando-se a redução do modo marítimo para 28,6% e a subida do rodoviário para um máximo absoluto de 59,6%, sendo que o aéreo triplica a sua quota para 4,5%.

É interessante fazer notar que o valor unitário é de 2247 m€/ton no modo rodoviário, de 662 m€/ton no modo marítimo e de 3988 m€/ton no modo aéreo.

Em termos de evolução anual, cujos valores mais detalhados e desde 2011 constam do Anexo 1, a leitura do quadro seguinte revela que no período de 2013 a 2018 o transporte marítimo registou um crescimento positivo de +1,7% em peso e de +1,5% em valor, enquanto o rodoviário cresceu segundo taxas médias anuais de +2,9% e de +6,4%².

TRÁFEGO TOTAL Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

Ano	2017 Peso (t)	2018				Δ% 2018/2017		Δ% média anual 2013-2018	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	60 708 279	57 407 773	38 009 222	56.5%	28.6%	-5.4%	+8.2%	+1.7%	+1.5%
Rodoviário	34 862 698	35 281 415	79 265 673	34.7%	59.6%	+1.2%	+3.9%	+2.9%	+6.4%
Ferrovário	518 294	553 422	785 183	0.5%	0.6%	+6.8%	+18.2%	+0.2%	+2.2%
Aéreo	1 382 544	1 492 456	5 951 915	1.5%	4.5%	+7.9%	+2.2%	+9.2%	+5.6%
Outros	5 566 115	6 848 874	8 967 144	6.7%	6.7%	+23.0%	+35.6%	+7.2%	+10.4%
Total	103 037 930	101 583 939	132 979 137	100.0%	100.0%	-1.4%	+6.8%	+2.5%	+5.0%
Δ% (n / n-1)	+5.7%	-1.4%	+6.8%	-	-			-	-

Foiz: INE - Comércio Internacional de Bens [2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Embora o transporte ferroviário detenha quotas pouco significativas, há a salientar a tendência de evolução de +0,2% em peso e de +2,2% em valor.

A rubrica residual 'Outros' inclui 1,7% em 'instalações de transportes fixas' (oleodutos), através dos quais se importam os 'hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' via Espanha, e 5,1% 'não aplicável / não disponível' que inclui uma elevada variedade de tipologias distintas de mercadorias, 60,4% das quais com origem em Espanha, 16,4% da França e 5,4% da Alemanha.

Considerando o sentido dos fluxos de bens, e conforme resumido no quadro seguinte, constata-se que as exportações em 2018 representaram 38,5% do total em peso e 43,6% em valor, sendo esta última quota a mais baixa do período tratado.

² Se outro método não for indicado, a tendência de evolução média anual é calculada pela variação média anual dos valores de uma reta ajustada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, designada taxa média anual de crescimento (tmac).

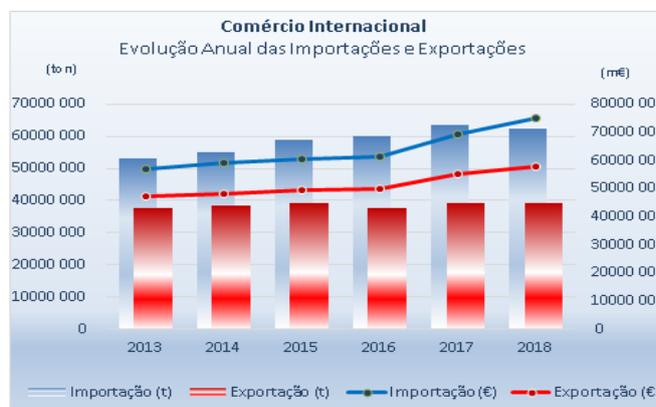
Tráfego	Indicador	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ% 2018/2017	Δ% média anual
Importação	Peso (ton)	52 941 532	54 857 434	58 847 216	59 967 897	63 646 616	62 424 774	-1.9%	+3.7%
	Valor (m€)	57 012 825	59 032 121	60 344 800	61 424 015	69 489 166	75 054 379	+8.0%	+5.7%
Exportação	Peso (ton)	37 745 731	38 507 249	39 176 401	37 529 828	39 391 315	39 159 165	-0.6%	+0.6%
	Valor (m€)	47 302 913	48 053 696	49 634 001	50 038 841	55 029 316	57 924 759	+5.3%	+4.2%
Total	Peso (ton)	90 687 263	93 364 683	98 023 616	97 497 724	103 037 930	101 583 939	-1.4%	+2.5%
	Valor (m€)	104 315 738	107 085 816	109 978 801	111 462 856	124 518 482	132 979 137	+6.8%	+5.0%
% Exportação / Total	Peso	41.6%	41.2%	40.0%	38.5%	38.2%	38.5%		
	Valor	45.3%	44.9%	45.1%	44.9%	44.2%	43.6%		

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens [2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Em termos de variação face a 2017 o ano de 2018 reflete uma quebra das importações de -1,9% e das exportações de -0,6% em peso, a que correspondem, no entanto, acréscimos respetivos de +8% e de +5,3% se for considerado o valor dos bens transacionados.

Após as variações deste último ano constata-se que em ambos os fluxos se assiste a uma tendência de evolução positiva qualquer que seja a dimensão de análise, sendo de +3,7% nas importações em peso e de +5,7% em valor, e nas exportações de +0,6% em peso e de +4,2% em valor.



3.3. Tráfego de Importação

Segundo os dados publicados pelo INE no âmbito do Comércio Internacional, Portugal procedeu em 2018 à importação de 62,4 milhões de toneladas, que refletem uma quebra de 1,9% relativamente a 2017, correspondentes a 75,1 mil milhões de euros, valor que excede o de 2017 em +8%. A taxa média anual subjacente à evolução destes indicadores desde 2013 é de +3,7% em peso e de +5,7% em valor.

O tráfego de importação é, em peso, efetuado maioritariamente por transporte marítimo, tendo em 2018 representado 60,5% da respetiva tonelagem e 26,7% do seu valor, tendo ficado aquém da tonelagem de 2017 em 3,7% e excedido o seu valor em +10,3%. A evolução anual desde 2013 tem-se processado respetivamente a uma taxa média anual de +3,4% e de +2,1%.

No modo rodoviário a relação destes indicadores inverte-se, representando 30,7% do peso e 60% do valor, tendo registado variações respetivas face a 2017 que refletem uma quebra de -1,6% e um acréscimo de +4,7%. A tendência de evolução anual é positiva em ambos os indicadores, com valores de +3,7% e de +6,6%, respetivamente.

No volume das importações nacionais o modo ferroviário representa uma quota praticamente residual de cerca de 0,5% (sendo idêntica em valor), enquanto o modo aéreo representa apenas 0,1% em termos de peso, mas ascende a 3,8% em termos de valor. Comparativamente a 2017 ambos os modos registaram quebras em peso, de -4,8% e de -5,9%, respetivamente, e acréscimos de +6,1% e de +0,5% em 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 +0,5% no ferroviário e de +9,3% no aéreo.

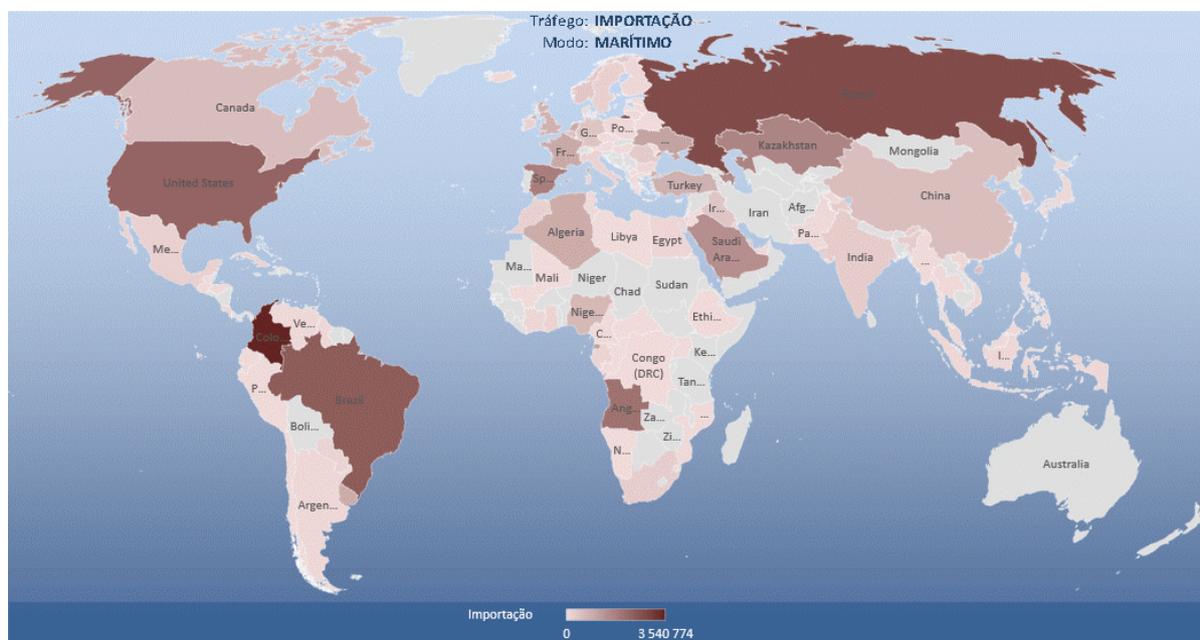
IMPORTAÇÃO Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

Ano	2017	2018				Δ%		Δ% média anual	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	39 207 509	37 770 434	20 020 098	60.5%	26.7%	-3.7%	+10.3%	+3.4%	+2.1%
Rodoviário	19 451 430	19 138 024	45 001 015	30.7%	60.0%	-1.6%	+4.7%	+3.7%	+6.6%
Ferroviário	356 438	339 313	350 008	0.5%	0.5%	-4.8%	+6.1%	-1.8%	+0.5%
Aéreo	54 238	51 040	2 872 571	0.1%	3.8%	-5.9%	+0.5%	+10.0%	+9.3%
Outros	4 577 000	5 125 963	6 810 687	8.2%	9.1%	+12.0%	+32.3%	+6.5%	+10.4%
Total	63 646 616	62 424 774	75 054 379	100.0%	100.0%	-1.9%	+8.0%	+3.7%	+5.7%
Δ% (n / n-1)	+6.1%	-1.9%	+8.0%	-	-	-	-	-	-

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens [2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares]

Tratamento: AMT

Das mercadorias importadas pelo modo marítimo destacam-se em volume as seguintes: 1) 'Petróleo Bruto', 32,6% do total e tendo como principais fornecedores Angola (16,3%), Federação da Rússia (14,4%), Cazaquistão (13,7%), Azerbaijão (12,8%), Arábia Saudita (10%) e Guiné Equatorial (8,9%); 2) 'Hulha' (11,3%), importada na quase totalidade da Colômbia (82,3%); 3) 'Cereais' (9,1%), importados principalmente da Ucrânia, Brasil e França (respetivamente 25,8%, 22,3% e 20,9%); 4) 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' (8,4%), de cuja origem se destaca a Nigéria e o Qatar; e 5) 'Derivados energéticos' (4,9%), com origem principal na Espanha e Federação da Rússia. As mercadorias referidas representam 66,3% do total de mercadorias importadas por via marítima.



No tocante às mercadorias importadas pelo modo rodoviário destaca-se a sua elevada dispersão, destacando-se: 1) 'Outros produtos manufaturados' (11%); 2) 'Outros produtos químicos' (10%); 3) 'Madeira e cortiça' (6,7%); 4) 'Cereais' (4,9%); 5) 'Produtos químicos de base' (4,5%); 6) 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (4,4%); 7) 'Produtos alimentares perecíveis' (4,2%); e 8) 'Material de transporte' (3,5%). Estas mercadorias têm proveniência maioritária da Espanha, não sendo despendendo o volume importado da França e da Alemanha (maioritária nos 'Cereais'). As mercadorias referidas representam 49,4% do total de mercadorias importadas por via rodoviária.

As principais mercadorias que utilizam o modo ferroviário nas suas importações são as 'Chapas e arcos em aço', com uma quota de 47,9%, e 'Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos fornos', que representam 24,3% do total (72,2% no conjunto), cuja proveniência é quase integralmente de Espanha.

Os bens importados por via aérea têm pouco significado em termos de quota mas respeitam maioritariamente a 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados', 'Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas', 'Couro, têxteis e vestuário' e 'Outros produtos manufaturados' e têm a sua principal origem no Brasil (39,4%), China (13,9%) e Espanha (7,7%).

Acresce referir a importância, em termos de tonelagem, que representa nos 'Outros' modos a mercadoria 'Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos' importados por 'Instalações de transporte fixas', no caso 'oleodutos', que ascenderam em 2018 a 1,7 milhões de toneladas, vindas integralmente via Espanha.

Como corolário do que ficou apresentado sublinha-se que 31,5% das mercadorias importadas por transporte marítimo em 2018 vieram da Europa, 28,8% da América, 20,6% da Ásia e 15,5% da África, sendo naturalmente este modo o qual maior índice de dispersão encerra.

Nos modos rodoviário, ferroviário e outros a quase totalidade das mercadorias tem origem na Europa, sendo que este continente representa apenas 21,4% do modo aéreo, no qual a quota mais elevada se situa na América, com 45,3%.

Em termos globais a Europa é responsável por 58,4% das mercadorias importadas, cabendo 17,5% à América, 12,5% à Ásia e 9,4% a África.

IMPORTAÇÃO

Continentes \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Outros	Total
Europa	31.5%	99.7%	98.4%	21.4%	100.0%	58.4%
América	28.8%	0.0%	0.6%	45.3%	0.0%	17.5%
Ásia	20.6%	0.1%	0.9%	29.4%	0.0%	12.5%
África	15.5%	0.1%	0.1%	3.7%	0.0%	9.4%
Austrália e Oceania	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%
Não Aplicável	3.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens [2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares]

Tratamento: AMT

3.4. Tráfego de Exportação

Em 2018 as exportações nacionais representaram 39,2 milhões de toneladas a que corresponde um valor de 57,9 mil milhões de euros, traduzindo variações respetivas relativas a 2017 de uma quebra de -0,6% e um acréscimo de +5,3%. A evolução anual desde 2013 tem-se processado segundo uma taxa média anual de crescimento (tmac) de +0,6% em peso e de +4,2% em valor.

Também neste fluxo de tráfego, a preponderância dos modos reparte-se pelo marítimo e pelo rodoviário, sendo igualmente o primeiro mais significativo em peso, representando 50,1%, com 31,1% em valor, e o segundo mais significativo em valor, representado 59,2% do total e detendo uma quota de 41,2% em peso. Comparativamente a 2017 o transporte marítimo nas exportações diminuiu -8,7% em peso e aumentou +6% em valor, sendo esta variação de +4,8% em peso e de +2,9% em valor para o transporte rodoviário. O Relatório recente da OCDE indica como uma das causas próximas para esta diminuição nas exportações por via marítima, a greve dos estivadores no porto de Setúbal que atrasou a saída de automóveis da Autoeuropa.

Com a quebra registada em 2018, a tendência anual de evolução das exportações no modo marítimo no período dos últimos seis anos é traduzida por uma taxa média anual negativa de -1,2%, enquanto em valor se mantém positiva em +0,8%. No modo rodoviário este indicador apresenta em ambas as dimensões valores positivos, sendo de +1,8% em peso e de +6% em valor.

Os restantes modos de transporte apresentam um significado reduzido, sendo que o ferroviário apenas transportou 0,5% da tonelagem total exportada, subindo para 0,8% em valor, enquanto o aéreo representou 3,7% em tonelagem e 5,3% em valor, não sendo alheio a esta expressão o abastecimento de combustível aos aviões nos aeroportos portugueses.

Acresce referir que os 'Outros' modos se referem maioritariamente a situações de não identificação dos modos utilizados, cujo destino principal é a Espanha (54%) e França (20%).

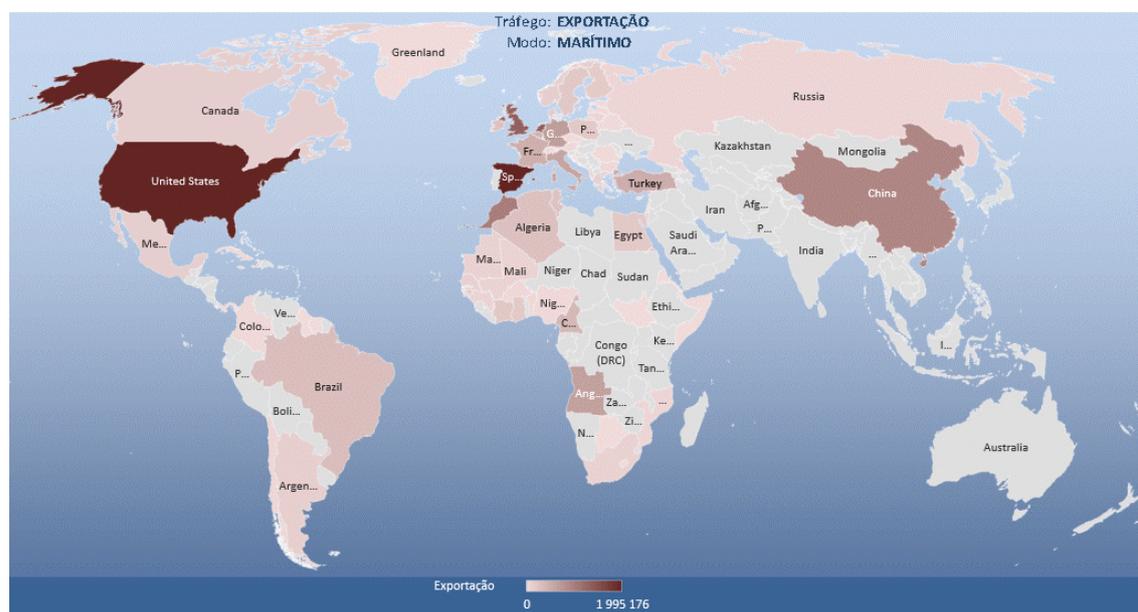
EXPORTAÇÃO Unidade: Toneladas (t) Milhares de euro (m€)

Ano	2017 Peso (t)	2018				Δ% 2018/2017		Δ% média anual 2013-2018	
		Peso (t)	Valor (m€)	% Peso	% Valor	Peso	Valor	Peso (t)	Valor (m€)
Marítimo	21 500 770	19 637 339	17 989 124	50.1%	31.1%	-8.7%	+6.0%	-1.2%	+0.8%
Rodoviário	15 411 268	16 143 391	34 264 658	41.2%	59.2%	+4.8%	+2.9%	+1.8%	+6.0%
Ferrovário	161 856	214 108	435 175	0.5%	0.8%	+32.3%	+30.1%	+5.6%	+4.0%
Aéreo	1 328 306	1 441 416	3 079 344	3.7%	5.3%	+8.5%	+3.8%	+9.2%	+2.7%
Outros	989 115	1 722 911	2 156 458	4.4%	3.7%	+74.2%	+47.2%	+10.5%	+10.4%
Total	39 391 313	39 159 163	57 924 739	100.0%	100.0%	-0.6%	+1.3%	+0.6%	+4.2%
Δ% (n / n-1)	+5.0%	-0.6%	+5.3%	-	-			-	-

Fozte: INE - Comércio Internacional de Bens [2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares]

Traatamento: AMT

As mercadorias que mais determinam a utilização do modo marítimo para as suas exportações são: 1) 'Derivados energéticos', que representam 26,5% e têm como destino preferencial os EUA (25,2%), Espanha (24,3%), abastecimentos a bordo' (10,2%) e Gibraltar (8,2%); 2) 'Cimento, cal', que representa 12,1% do total e tem como destino os Camarões (15,1%), Holanda (12%), Reino Unido (10,4%) e Cabo Verde (10,1%); e ainda, com menor expressão, 3) 'Outros produtos manufacturados', com uma quota de 9,1% (para os EUA e Reino Unido); e 4) 'Pasta de papel e desperdícios de papel' (para a Holanda, Alemanha e Polónia).



No modo rodoviário, as principais mercadorias exportadas são: 1) 'Outros produtos manufaturados' (14,5%); 2) 'Outros produtos químicos' (8,5%); 3) 'Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos' (7,3%); 4) 'Outros materiais de construção' (6,5%); 5) 'Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados' (4,4%). Estas mercadorias, que representam 41,2% do total exportado pelo modo rodoviário, têm os seus destinos preferenciais na Espanha (65%), França (12,9%) e Alemanha (5,1%).

No transporte ferroviário têm particular preponderância a 'Pasta de papel e desperdícios de papel' (27,7%), 'Cereais' (23%), 'Chapas e arcos em aço' (20,6%), 'Material de transporte' (12,8%) e 'Semiprodutos siderúrgicos laminados' (9,9%), tendo, globalmente, como principais destinos a Espanha (82,7%) e a França (13,3%).

Das mercadorias exportadas e afetas ao transporte aéreo merecem destaque os 'Derivados energéticos' utilizados para abastecimento das aeronaves de países da UE (52,8%) e países terceiros (47,2%).

No tráfego de exportação os outros modos de transporte não apresentam qualquer relevância, sendo que os 3,2% que representam, respeitam a ausência de informação relativamente ao modo utilizado, sendo que têm a Espanha e França como destinos preferenciais (54% e 20,5%, respetivamente), e estão distribuídas por grande diversidade de bens.

Do exposto resulta que o transporte marítimo assegura a exportação de 50,1% do total de bens, sendo que 47,3% destes têm a Europa como destino, seguida da África com 23,6% e da América com 15,6%. Pelo modo rodoviário, que assegura 41,2% do total das exportações, saem 99,7% dos bens para a Europa, sendo que por ferrovia, com uma quota quase simbólica relativamente ao total das exportações, de 0,5%, saem 98,2% para a Europa.

EXPORTAÇÃO

Continente \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total
Europa	47.3%	99.7%	98.2%	0.7%	91.8%	69.4%
América	15.6%	0.0%	0.1%	0.9%	0.0%	7.9%
Ásia	8.8%	0.1%	1.6%	0.7%	0.0%	4.5%
África	23.6%	0.2%	0.1%	0.7%	0.0%	11.9%
Austrália e Oceania	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
Não Aplicável	4.4%	0.0%	0.0%	96.9%	8.1%	6.1%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens [2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares]

Tratamento: AMT

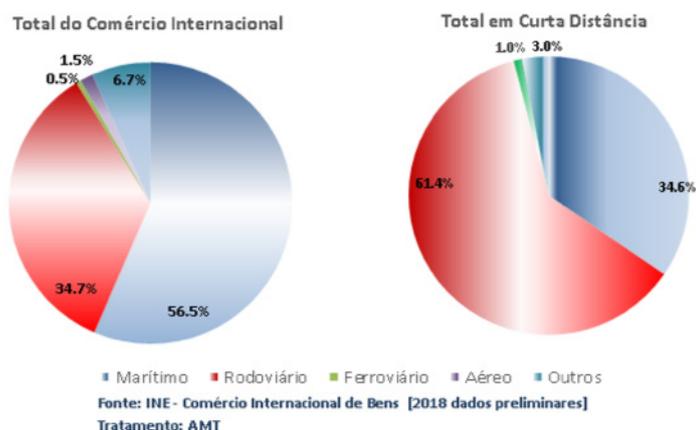
3.5. Transporte de curta distância

Para contextualizar o transporte marítimo de curta distância, tema que se discute há bastante tempo, e atendendo ao facto de uma parte significativa das transações comerciais internacionais se efetuar com países geograficamente próximos, este ponto visa uma abordagem do volume de mercadorias transportadas em tráfego internacional de e para países limítrofes.

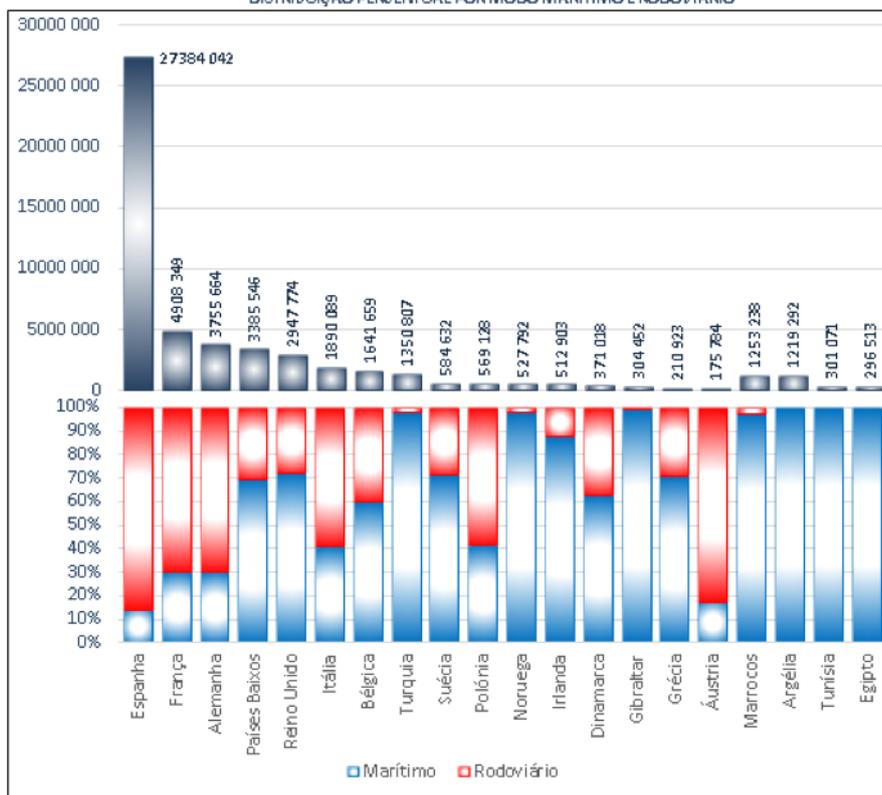
Para efeito desta análise consideram-se no perímetro de 'curta distância' os países da costa dos mares Mediterrâneo (sul da Europa e norte de África) e Adriático, e ainda os banhados pelo mar do Norte e Báltico, a saber, Espanha, França, Gibraltar, Países Baixos, Dinamarca, Alemanha, Áustria, Polónia,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

Nesta base, constatamos que o volume total de mercadorias transacionadas entre Portugal e os países atrás referidos, no conjunto de importações e exportações, ascendeu a 55,8 milhões de toneladas, correspondente a 55% 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 33,6% no transporte marítimo e de 97,2% no transporte rodoviário, como é natural.

Ano: 2018		Marítimo	Rodoviário	Ferrovieário	Aéreo	Outros	Total
Total do Comércio Internacional	ton	57 407 773	35 281 415	553 422	1 492 456	6 848 874	101 583 939
	%	56.5%	34.7%	0.5%	1.5%	6.7%	100.0%
Total em Curta Distância	ton	19 297 781	34 292 895	532 104	20 439	1 690 174	55 833 393
	%	34.6%	61.4%	1.0%	0.0%	3.0%	100.0%
% Curta Distância / Total, por Modo		33.6%	97.2%	96.1%	1.4%	24.7%	55.0%
% Curta Distância / Total Comércio Internacional		19.0%	33.8%	0.5%	0.0%	1.7%	55.0%



COMÉRCIO INTERNACIONAL em 2018 CURTA DISTÂNCIA TONELAGEM TOTAL e DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL POR MODO MARÍTIMO E RODOVIÁRIO



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

À semelhança do referido nos pontos anteriores, o tráfego com a Espanha assume um papel e peso preponderante, representando 52,8% do total, no conjunto de todos os modos, sendo de 19,5% no marítimo e de 68,9% no rodoviário.

Seguem-se a França, Alemanha, Países Baixos, Reino Unido, Itália, Bélgica e Turquia, que representam 35,8% no seu conjunto, surgindo nas posições seguintes, de fora da Europa, Marrocos e Argélia, com uma quota conjunta de 4,4%.

3.6. Comércio de Mercadorias por Zonas Económicas e Modo de Transporte

Do volume total de mercadorias transacionadas no âmbito do comércio internacional, que como foi já referido ascendeu a 101,6 milhões de toneladas, uma quota de 56,4% respeita a tráfego intracomunitário, sendo que 61,1% deste é efetuado por modo rodoviário e 26,2% em modo marítimo. A importação de petróleo bruto da OPEP representa 8,6% do total e é assegurada quase integralmente (99,8%) por via marítima, sendo que a EFTA representa 0,7% e se distribui pelo modo marítimo e rodoviário com quotas respetivas de 79,1% e 20,7%.

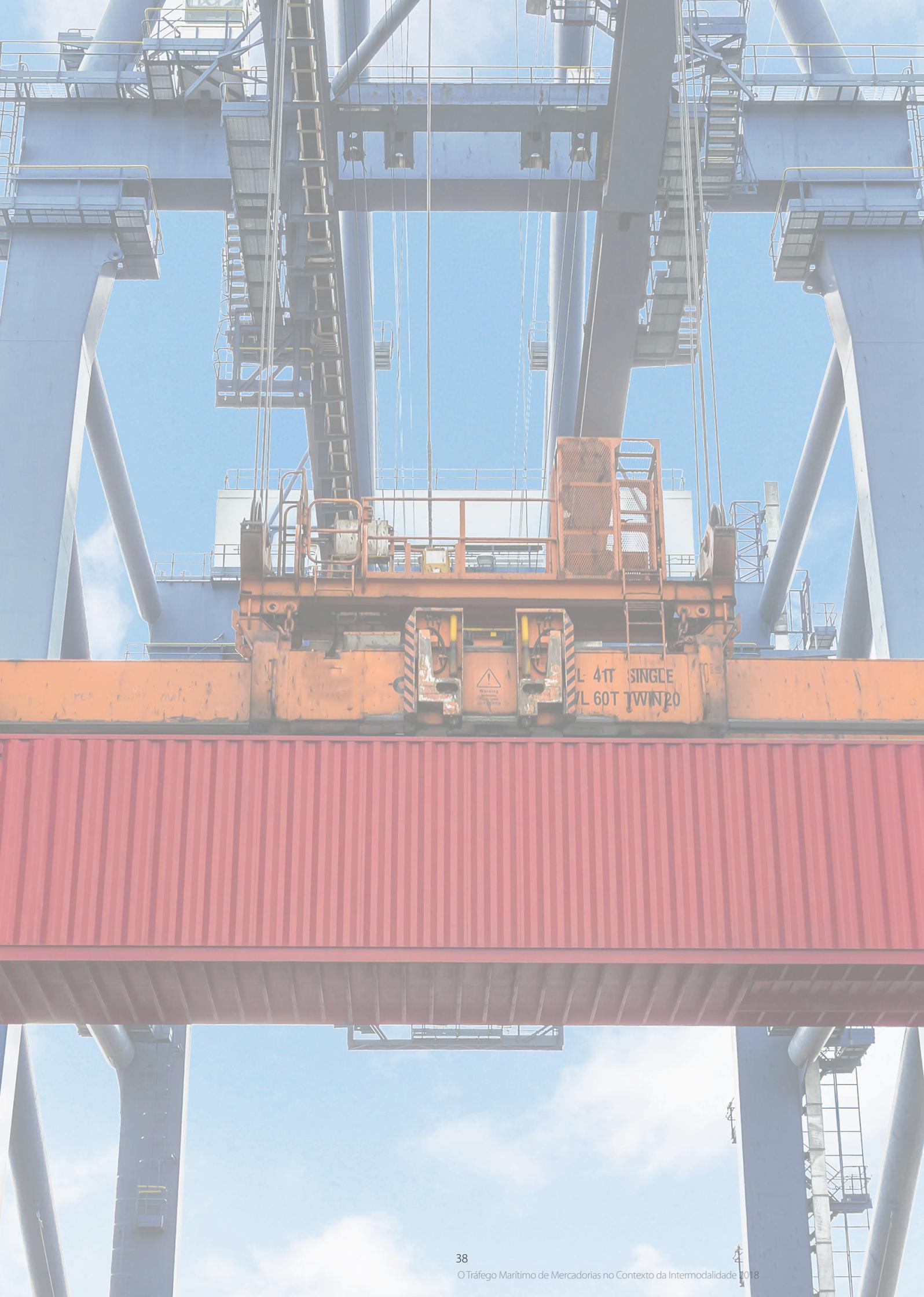
DISTRIBUIÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL POR ZONAS ECONÓMICAS (ZE) E MODOS (Milhares de Toneladas - 2018)

Modo	UE28		OPEP		EFTA	
	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%	10 ³ Ton	%
Marítimo	15 017.0	26.2%	8 714.1	99.8%	557.7	79.1%
Rodoviário	34 978.8	61.1%	5.0	0.1%	146.0	20.7%
Ferrovário	542.4	0.9%	0.2	0.0%	0.0	0.0%
Aéreo	19.1	0.0%	9.5	0.1%	0.9	0.1%
Outros	1 689.4	3.0%	0.2	0.0%	0.5	0.1%
Não Aplicável	5 017.1	8.8%	0.0	0.0%	0.0	0.0%
TOTAL	57 263.8	100.0%	8 729.0	100.0%	705.1	100.0%
% ZE / TOTAL	56.4%		8.6%		0.7%	

DISTRIBUIÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL POR ZONAS ECONÓMICAS (ZE) E MODOS (Milhões de Euros - 2018)

Modo	UE28		OPEP		EFTA	
	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%	10 ⁶ Ton	%
Marítimo	12 064.2	12.0%	5 205.1	94.8%	335.1	26.9%
Rodoviário	77 387.9	77.2%	17.8	0.3%	784.6	63.0%
Ferrovário	757.7	0.8%	0.3	0.0%	0.0	0.0%
Aéreo	1 426.2	1.4%	262.3	4.8%	106.7	8.6%
Outros	914.4	0.9%	4.3	0.1%	18.9	1.5%
Não Aplicável	7 720.2	7.7%	0.0	0.0%	0.0	0.0%
TOTAL	100 270.6	100.0%	5 489.8	100.0%	1 245.4	100.0%
% ZE / TOTAL	75.4%		4.1%		0.9%	

Em termos de valor o comércio internacional atinge 133 mil milhões de euros, do qual o comércio intracomunitário detém uma quota de 75,4%, cabendo 77,2% ao modo rodoviário e 12% ao modo marítimo. O tráfego com a OPEP tem algum significado, representando 4,1% com o modo marítimo a deter 94,8% deste e o aéreo 4,8%. À EFTA cabe apenas uma quota de 0,9%.



IV. TRÁFEGO MARÍTIMO DO SISTEMA PORTUÁRIO DO CONTINENTE

4.1. Enquadramento Geral

O tráfego marítimo de mercadorias assegurado pelo sistema portuário comercial nacional ascendeu a quase 90,4 milhões de toneladas, inferior em -3,2% ao verificado em 2017, das quais 86,9 milhões foram movimentadas nos portos do Continente, refletindo uma quebra de -3,4%, 1,2 milhões movimentadas nos portos da Madeira, que traduz um acréscimo de +1%, e 2,3 milhões movimentadas nos portos dos Açores, correspondente a um acréscimo de +4,6%.

Naturalmente que estes desempenhos por região resultaram de comportamentos diferentes dos vários portos que as integram, conforme pode constatar-se pela leitura do Anexo 4, onde os de maior dimensão, Sines no Continente (com uma quota de 51% e uma variação de -4,7%), Caniçal na Madeira (com uma quota de 92,8% e um acréscimo de +0,9%) e Ponta Delgada nos Açores (com uma quota de 61,3% e um acréscimo de +3%), tiveram um papel decisivo.

Atendendo ao sentido do fluxo das operações, verifica-se que no Continente ambos os fluxos registaram variações negativas, de 5,1% nos embarques (que representaram 39,3% do total) e de 2,3% nos desembarques, sendo que na Madeira os embarques (com um peso de apenas 12,6%) registaram uma quebra de -4,4% e os desembarques um acréscimo de +1,9%, e nos Açores ambos os fluxos registaram variações positivas, de +4,5% nos embarques (que representaram 25% do total movimentado) e de +4,6% nos desembarques.

RESUMO DAS MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS COMERCIAIS DO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

		2017			2018			2018	Variação 2018/2017		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	%Total	Carga	Descarga	Total
Continente	ton	35 943 037	54 004 918	89 947 955	34 107 328	52 747 284	86 854 612	96.1%	-5.1%	-2.3%	-3.4%
	%	40.0%	60.0%	100.0%	39.3%	60.7%	100.0%	-	-	-	-
Madeira	ton	154 032	1 004 232	1 158 264	147 252	1 022 889	1 170 141	1.3%	-4.4%	+1.9%	+1.0%
	%	13.3%	86.7%	100.0%	12.6%	87.4%	100.0%	-	-	-	-
Açores	ton	557 903	1 676 228	2 234 131	582 994	1 753 327	2 336 321	2.6%	+4.5%	+4.6%	+4.6%
	%	25.0%	75.0%	100.0%	25.0%	75.0%	100.0%	-	-	-	-
Total Geral	ton	36 654 972	56 685 378	93 340 350	34 837 574	55 523 500	90 361 074	100.0%	-5.0%	-2.0%	-3.2%
	%	39.3%	60.7%	100.0%	38.6%	61.4%	100.0%	-	-	-	-

Em termos globais as operações de embarque representaram uma quota de 38,6% e registam uma quebra de -5%, enquanto os desembarques, representando 61,4% do total, recuaram -2%.

No quadro seguinte apresenta-se a evolução dos últimos seis anos, e da sua leitura ressalta que a tendência de evolução do tráfego marítimo nacional apresenta valores positivos qualquer que seja a dimensão de análise, embarques e desembarques, em qualquer das regiões.

Globalmente e no Continente a evolução processou-se segundo uma taxa média anual de crescimento de +3,5%, sendo que na Madeira esta taxa baixa para +1,2% e nos Açores recua para +3,3%. As operações de embarque de carga, onde a sua maioria respeita a exportações, evoluíram no período referido a uma taxa média anual de +1,4% (média entre +1,4% no Continente e Madeira e de +2,2% nos Açores), enquanto as operações de desembarque, que incluem as importações, têm subjacente uma taxa média anual de +4,9% (em resultado de +5% no Continente, +1,2% na Madeira e de +3,7% nos Açores.)

**MERCADORIAS CARREGADAS E DESCARREGADAS EM TERRITÓRIO NACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL 2013-2018**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	%2018	Δ% 2018/2017	Δ% média anual
MERCADORIAS CARREGADAS									
Continente	32 251 705	33 816 592	35 315 190	36 808 111	35 943 037	34 107 328	97.9%	-5.1%	+1.4%
Madeira	143 317	139 193	141 786	147 482	154 032	147 252	0.4%	-4.4%	+1.4%
Açores	560 680	469 344	527 929	561 051	557 903	582 994	1.7%	+4.5%	+2.2%
TOTAL	32 955 702	34 425 129	35 984 905	37 516 644	36 654 972	34 837 574	100.0%	-5.0%	+1.4%
MERCADORIAS DESCARREGADAS									
Continente	42 797 119	43 883 641	48 541 367	51 248 831	54 004 918	52 747 264	95.0%	-2.3%	+5.0%
Madeira	981 951	956 317	914 398	958 199	1 004 232	1 022 889	1.8%	+1.9%	+1.2%
Açores	1 513 981	1 455 551	1 464 823	1 621 020	1 676 228	1 753 327	3.2%	+4.6%	+3.7%
TOTAL	45 293 051	46 295 509	50 920 588	53 828 050	56 685 378	55 523 500	100.0%	-2.0%	+4.9%
TOTAL DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS									
Continente	75 048 824	77 700 233	83 856 557	88 056 942	89 947 955	86 854 612	96.1%	-3.4%	+3.5%
Madeira	1 125 268	1 095 510	1 056 184	1 105 681	1 158 264	1 170 141	1.3%	+1.0%	+1.2%
Açores	2 074 661	1 924 895	1 992 752	2 182 071	2 234 131	2 336 321	2.6%	+4.6%	+3.3%
TOTAL GERAL	78 248 753	80 720 638	86 905 493	91 344 694	93 340 350	90 361 074	100.0%	-3.2%	+3.5%

Fonte: INE, Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias
Tratamento: AMT

4.2. Movimento Geral de Mercadorias nos Portos do Continente

Por Porto

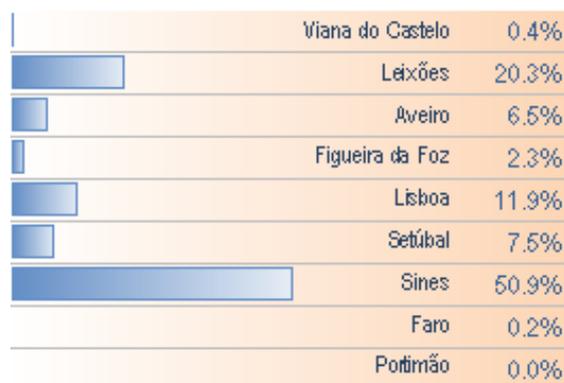
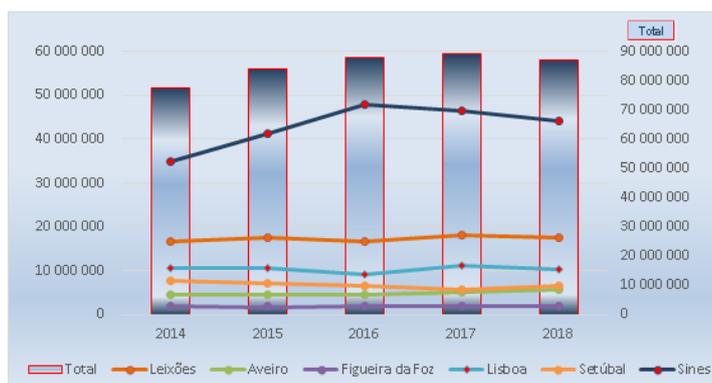
O sistema portuário do Continente registou um movimento total de quase 87 milhões de toneladas de mercadorias, nas diversas formas de acondicionamento e sem contar com as taras dos contentores nos casos em que estes as acondicionam. Este valor representa uma quebra de -2,5% relativamente a 2017, e decorre do comportamento negativo da maioria dos portos, já que apenas Aveiro, Setúbal e Faro observaram uma variação positiva no respetivo volume de mercadorias movimentadas, com acréscimos respetivos de +9,2%, +12,7% e +71,3%, atingindo quotas de 6,5%, 7,5% e de apenas 0,2%.

Dos portos que viram reduzir o peso total das mercadorias que movimentaram, importa destacar os de dimensão mais significativa, a saber Sines, cujo movimento representa 50,9% do total e regista uma quebra de -4,6%, Leixões, com uma quota de 20,3% recua -2,4%, Lisboa, que detém 11,9% do total observa um decréscimo de -6,8%, e Figueira da Foz, com um peso de 2,3% recua -2,1% face a 2017.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

Fluxo de tráfego	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	457 135	425 261	391 177	411 868	325 999	0.4%	-20.8%	-6.7%
Leixões	16 661 651	17 458 638	16 867 498	18 079 667	17 648 660	20.3%	-2.4%	+1.5%
Aveiro	4 482 463	4 656 104	4 541 538	5 152 579	5 625 776	6.5%	+9.2%	+5.9%
Figueira da Foz	2 115 654	1 956 006	2 032 161	2 023 330	1 980 909	2.3%	-2.1%	-1.0%
Lisboa	10 766 164	10 527 867	9 364 311	11 149 425	10 393 995	11.9%	-6.8%	-0.1%
Setúbal	7 808 194	7 221 709	6 649 463	5 814 763	6 551 057	7.5%	+12.7%	-5.6%
Sines	35 053 807	41 218 469	48 055 982	46 472 582	44 315 318	50.9%	-4.6%	+5.7%
Faro	356 641	396 275	158 389	85 104	145 782	0.2%	+71.3%	-31.6%
Portimão	0	0	0	899	654	0.0%	-27.3%	-
Total	77 701 709	83 860 329	88 060 519	89 190 217	86 988 150	100.0%	-2.5%	+2.8%
Δ % Anual	+23.8%	+7.9%	+5.0%	+1.3%	-2.5%	-	-	-

QUOTAS



Importa, contudo, salientar que com este desempenho globalmente negativo, a tendência de evolução do volume total de mercadorias para o conjunto dos portos do Continente, apresenta uma taxa média anual de crescimento de +2,8%, apurada para o período dos últimos cinco anos, isto é, desde 2014. Para esta tendência global positiva contribuem os portos de Leixões, com uma taxa média anual de +1,5%, Aveiro, com +5,9%, e Sines, com -5,7%, sendo contrariados pelos restantes portos, dos quais se sublinha Lisboa que regista um ligeiro declive negativo de -0,1% ao ano, Setúbal com -5,6% e Figueira da Foz com -1%.

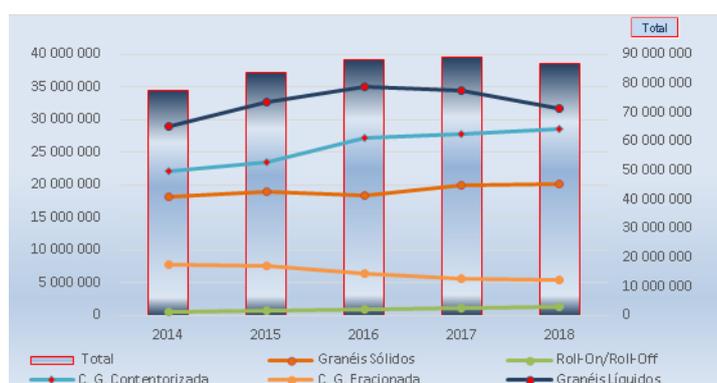
Por Carga

No que respeita à evolução anual do volume de mercadorias movimentadas por forma de acondicionamento, merece particular destaque a Carga Contentorizada, quer por deter uma quota de 32,8%, quer por apresentar uma tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de +6,9%, após uma variação face a 2017 de +2,6%. Não havendo, embora, evidência estatística no contexto da Diretiva Marítima, do peso que o transbordo de Carga Contentorizada detém no seu movimento total, pode assegurar-se que é bastante significativo atendendo ao facto de o *transshipment* ter representado em 2018 quase 48% do tráfego total de contentores em TEU, com especial relevância no porto de Sines onde esta proporção assumiu o valor de 77,2% do número total de TEU movimentado no próprio porto.

Assinala-se o facto de a Carga Fracionada vir desde 2014 a sofrer decréscimos sucessivos, sendo de -4% no último ano, com uma evolução anual a ser processada a uma média de -10,3% ao ano, tendo passado de uma quota de 10,1% em 2014 para 6,2% em 2018.

**MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR TIPOLOGIA DE CARGA**

Classes de carga	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	22 079 759	23 562 144	27 218 062	27 779 937	28 491 646	32,8%	+2,6%	+6,9%
C. G. Fracionada	7 881 518	7 706 309	6 424 721	5 612 407	5 387 085	6,2%	-4,0%	-10,3%
Roll-On/Roll-Off	569 940	862 443	991 051	1 210 173	1 357 774	1,6%	+12,2%	+22,5%
Granéis Sólidos	18 284 579	19 037 783	18 366 376	20 056 919	20 104 127	23,1%	+0,2%	+2,5%
Granéis Líquidos	28 885 913	32 691 650	35 060 309	34 530 781	31 647 518	36,4%	-8,3%	+2,3%
Outros	0	0	0	0	0	0,0%	-	-
Total	77 701 709	83 860 329	88 060 519	89 190 217	86 988 150	100,0%	-2,5%	+2,8%



QUOTAS

C. G. Contentorizada	32,8%
C. G. Fracionada	6,2%
Roll-On/Roll-Off	1,6%
Granéis Sólidos	23,1%
Granéis Líquidos	36,4%
Outros	0,0%

Na carga Ro-Ro assiste-se a um comportamento inverso ao da Carga Fracionada, se bem que a uma dimensão menos expressiva: evolui-se a uma taxa média anual de crescimento +22,5%, com uma variação no último ano de +12,2%, tendo o seu volume movimentado progredido de uma quota anual de 0,7% em 2014 para 1,6% em 2018.

Com a estrutura de classes de carga, apresentada neste nível de detalhe pela Diretiva Marítima, os Granéis Líquidos, agregando, entre outros, Petróleo Bruto, Gás Natural Liquefeito e Produtos Petrolíferos, representam a maior expressão, de 36,4%, que registaram uma quebra de 2017 para 2018 de -8,3% (tendo no período anterior sido de -1,5%), mantendo, no entanto, uma taxa média anual de crescimento positiva de +2,3%.

A classe dos Granéis Sólidos, que inclui, entre outras, mercadorias tão diversas como o Carvão, Minérios e Produtos Agrícolas, detém uma quota de 23,1%, regista um acréscimo de +0,2% e tem subjacente uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +2,5%.

Conforme elementos apresentados no Anexo 5, a evolução destas tipologias de carga para os principais portos, assinala-se em Leixões o comportamento positivo da Carga RoRo, com uma tmac igual a 25,7% e um acréscimo anual em 2018 de +8,4%; em Aveiro, da Carga Fracionada, com um acréscimo de +24,7% (não obstante a tmac seja de -4%) e uma tmac de +13,2% nos Granéis Sólidos; em Setúbal, acréscimos de +18,9% na carga Ro-Ro (tmac de +16,2%), de +41,7% nos Granéis Sólidos e de +16,2% nos Granéis Líquidos; e em Sines um acréscimo de +5,7% e uma tmac de +11,5% na Carga Contentorizada.

No mesmo anexo realça-se o comportamento negativo em Leixões da Carga Fracionada com uma quebra de -12,4% (tmac = 1%) e dos Granéis Líquidos, com um decréscimo de -11,6%; em Lisboa, da Carga Contentorizada, que quebra -11,4% de 2017 para 2018 e apresenta uma tmac de 2,5% e da Carga Fracionada, que regista uma quebra de -21,7%; em Setúbal, reduções de -16,6% na Carga Contentorizada (embora a tmac seja de +5,6%) e de -10,9% na Carga Fracionada; e em Sines com reduções de -18,5% nos Granéis Sólidos e de 8,9% nos Granéis Líquidos, embora a tmac mantenha valores positivos de +2% e de +2,8%, respetivamente.

Por Fluxo de Tráfego

Desagregando as quase 87 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas no sistema portuário do Continente, pelos fluxos de tráfego, em termos de comércio internacional e de cabotagem nacional, constata-se que o tráfego de importação é responsável por cerca de 48,8 milhões de toneladas, correspondentes a uma quota de 56,1%, mas inferior, contudo, ao volume registado no ano anterior em -1%. Calculando a taxa média anual de crescimento correspondente ao período de 2014 a 2018 verifica-se que a mesma apresenta um valor positivo de +4,9%.

As exportações registaram igualmente um comportamento negativo, tendo reduzido o valor de 2017 em 5,1% para 28,5 milhões de toneladas, 32,8% do total, apresentando uma tendência de evolução negativa de -0,2%. O comércio internacional com base no transporte marítimo alimentado pelos portos do Continente, diminuiu globalmente -2,5%.

Importa recordar que as importações e as exportações incluem uma parte significativa de mercadorias sujeitas a operações de transbordo, cujo volume se calcula que ascenda a cerca de 8 milhões de toneladas, representando, por conseguinte, 16% e 28%, respetivamente.

As restantes cerca de 9,7 milhões de toneladas foram movimentadas em tráfego de cabotagem nacional, inferior em -1,8% ao observado em 2017, repartidas por cabotagem continental, 7,34 milhões de toneladas, e por cabotagem insular, 2,34 milhões de toneladas (quebra de -3,1% face a 2017), sendo 1,07 milhões com a Região Autónoma da Madeira (acréscimo de +3,3%) e de 1,27 milhões com a Região Autónoma dos Açores (acréscimo de +2,5%).

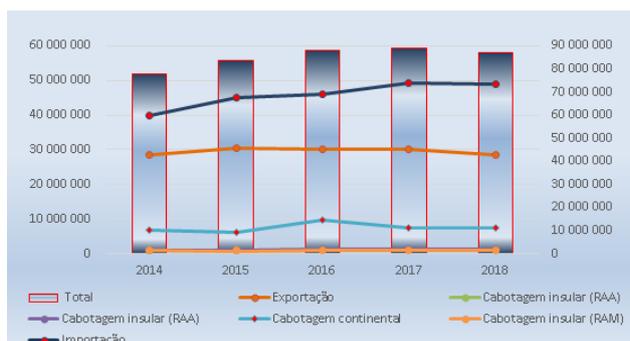
Importa sublinhar que o volume de mercadorias na cabotagem continental surge duplicado em relação ao volume de mercadorias transportadas entre portos, uma vez que é efetuado o registo no embarque e no desembarque.

Salienta-se o facto de o volume de mercadorias movimentadas em cabotagem apresentarem uma evolução positiva, com taxas médias anuais de crescimento de +2,7% na Cabotagem Continental, +2% na Cabotagem Insular com a Madeira e de +3,4% com a dos Açores.

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	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Variação 2018/2017	Δ% média anual
Importação	39 964 674	44 977 699	45 919 620	49 230 577	48 796 859	56.1%	-1.0%	+4.9%
Exportação	28 631 691	30 494 230	30 067 811	30 058 202	28 512 708	32.8%	-5.1%	-0.2%
Cabotagem continental	6 977 537	6 294 037	9 835 331	7 578 277	7 340 005	8.4%	-3.1%	+2.7%
Cabotagem insular (RAM)	994 168	982 201	1 034 075	1 034 429	1 068 965	1.2%	+3.3%	+2.0%
Cabotagem insular (RAA)	1 133 639	1 112 162	1 203 682	1 238 732	1 269 613	1.5%	+2.5%	+3.4%
Total	77 701 709	83 860 329	88 060 519	89 190 217	86 988 150	100.0%	-2.5%	+2.8%
Δ % Anual	-	+7.9%	+5.0%	+1.3%	-2.5%	-	-	-



QUOTAS

Importação	+56.1%
Exportação	+32.8%
Cabotagem continental	+8.4%
Cabotagem insular (RAM)	+1.2%
Cabotagem insular (RAA)	+1.5%

4.3. Comércio Internacional

Importação e Principais Mercados

O volume de importações por utilização dos portos comerciais do Continente, que inclui uma quota-parte significativa de carga de transbordo, teve o maior contributo do porto de Sines que representou uma quota de 54%, tendo, no entanto, registado uma quebra de -4,6% face a 2017, apresentando uma evolução média anual traduzida por uma taxa de +6,1%. Seguiu-se-lhe o porto de Leixões com uma quota de 19,8%, após registo de uma quebra de -0,4% face ao ano anterior, que mantém uma evolução positiva de +3% ao ano. Pelo porto de Lisboa foram efetuadas importações correspondentes 10,8% do total, cujo volume fica -6,1% aquém do verificado em 2017, e tem subjacente uma tmac de -1,7%.

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

Porto declarante	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	105 143	83 154	55 166	52 706	53 704	0.1%	+1.9%	-18.2%
Leixões	8 471 278	9 547 937	7 292 281	9 723 490	9 683 339	19.8%	-0.4%	+3.0%
Aveiro	1 786 645	2 220 834	2 596 889	3 223 630	3 561 994	7.3%	+10.5%	+19.4%
Figueira da Foz	832 357	612 699	729 362	721 355	598 806	1.2%	-17.0%	-5.0%
Lisboa	5 710 580	5 691 708	5 178 479	5 628 168	5 283 681	10.8%	-6.1%	-1.7%
Setúbal	2 424 955	2 542 460	2 588 060	2 300 920	3 264 732	6.7%	+41.9%	+5.7%
Sines	20 633 691	24 278 907	27 479 383	27 630 254	26 350 603	54.0%	-4.6%	+6.1%
Faro	25	0	0	0	0	0.0%	-	-
Portimão	0	0	0	54	0	0.0%	-100.0%	-
Total	39 964 674	44 977 699	45 919 620	49 280 577	48 796 859	100.0%	-1.0%	+4.9%
Δ % Anual	-36.3%	+12.5%	+2.1%	+7.3%	-1.0%	-	-	-

Dos principais mercados de origem das importações merecem particular referência pelos volumes envolvidos, 1) a Federação da Rússia que representa 10,5% do total (dos quais 8,7 pontos percentuais respeitam a 'petróleo bruto' desembarcado em Sines); 2) a Colômbia, com uma quota de 9,5% (com 9,4 pontos percentuais para 'Produtos de coqueria'); 3) a Espanha, 7,3% do total (com elevado grau de dispersão, tendo os 'produtos petrolíferos refinados' apresentado a quota mais elevada, de 1,6 pontos percentuais); 4) os Países Baixos com 6,4% (também com elevada dispersão, distinguindo-se os 'produtos químicos orgânicos de base' com 0,8 pontos percentuais); 5) os E.U.A. cuja quota representa 6,1% do total (com 'produtos de coqueria' a representar a maioria); e ainda 6) a Turquia (5,6%), 7) o Brasil (5,2%) e 8) Angola (4,9%) de onde se importou maioritariamente 'petróleo bruto'.

No Anexo 6 expõe-se algum detalhe da informação apresentada bem como a relação de países de onde se procedeu a importações de volume superior a 100 mil toneladas.

Exportação e Principais Mercados

Também com a particularidade de conter uma quota-parte significativa de carga em transbordo, nomeadamente por utilização de Sines, o volume de exportações atingiu 28,5 milhões de toneladas, tendo saído por aquele porto cerca de 50,5% do total das mercadorias, mas cujo volume foi inferior ao de 2017 em -4,1%.

Na segunda posição como suporte ao fluxo de exportação surge o porto de Leixões por onde passaram 16,1% das mercadorias que seguiram para o exterior (incluindo a UE), volume que ficou -4,8% aquém do conseguido no ano

anterior. Seguem-se Lisboa e Setúbal com 11,2% e 10,5%, e quebras respetivas de -15,8% e -8,5%.

Sublinha-se o facto de Sines e da Figueira da Foz serem os únicos portos a apresentar uma tendência de evolução positiva, de +6,1% e de +0,6%. Das tmac negativas apresentadas pelos outros portos destaca-se Setúbal com -13,1% e Aveiro com -6,7%.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE FLUXO DE TRÁFEGO: EXPORTAÇÃO								
Porto declarante	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Variação 2018/2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	306 350	316 910	320 906	338 388	254 834	0.9%	-24.7%	-2.6%
Leixões	5 250 505	4 790 432	4 682 983	4 811 797	4 581 995	16.1%	-4.8%	-2.7%
Aveiro	2 148 094	2 229 576	1 703 836	1 692 389	1 762 455	6.2%	+4.1%	-6.7%
Figueira da Foz	1 206 435	1 209 232	1 171 561	1 167 492	1 265 225	4.4%	+8.4%	+0.6%
Lisboa	3 426 905	3 340 539	2 701 978	3 777 871	3 180 479	11.2%	-15.8%	-0.2%
Setúbal	5 061 156	4 435 501	3 787 540	3 260 178	2 983 580	10.5%	-8.5%	-13.1%
Sines	10 875 630	13 799 167	15 570 748	15 002 727	14 385 419	50.5%	-4.1%	+6.1%
Faro	356 616	372 873	128 259	6 515	98 721	0.3%	+1415.3%	-54.2%
Portimão	0	0	0	845	0	0.0%	-100.0%	-
Total	28 631 691	30 494 230	30 067 811	30 058 202	28 512 708	100.0%	-5.1%	-0.2%
Δ % Anual	-54.4%	+6.5%	-1.4%	-0.0%	-5.1%	-	-	-

Dos principais mercados de destino das exportações por via marítima, o principal é 1) Espanha, com 13,3% do total (dos quais 54,4% respeitam a 'produtos petrolíferos refinados líquidos'); seguido dos 2) Países-Baixos (Holanda), com 12,6% (com razoável dispersão de mercadorias, distinguindo-se a 'pasta, papel e seus artigos' e 'produtos químicos orgânicos de base' representando 17,5% e 14,1%, respetivamente); do 3) Reino Unido, com 9,8% do total (com 'ferro e aço de base e ferro-ligas [...] e 'outros resíduos e matérias-primas secundárias' a serem os mais significativos); e ainda 4) E.U.A. (8,9%); 5) Marrocos (5,3%); e 6) França (4%).

No Anexo 7 demonstra-se algum detalhe da informação apresentada e a relação dos outros países com volume de exportações superior a 100 mil toneladas.

4.4. Cabotagem Continental e Insular

Total do Tráfego de Cabotagem

Neste ponto será abordada a cabotagem em termos globais excluindo as mercadorias movimentadas interportos das Regiões Autónomas, isto é, incluindo 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 9,7 milhões de toneladas, inferior em -173 mil toneladas, isto é, -1,8% inferior ao de 2017.

Não obstante as quebras apuradas em dois anos consecutivos, de 2016 para 2017 havia sido registada uma variação negativa 'circunstancial' de -18,4%, a tendência de evolução mantém-se globalmente positiva de +2,7%, com suporte nos portos de Leixões (+3,7%, não obstante a quebra de -4,5% face a 2017), da Figueira da Foz (+7,1%), de Lisboa (+5,3%) e Sines (+2%, não obstante a quebra de -6,8%), que anularam o efeito das tendências negativas de Viana do Castelo (23,5%), Aveiro (-14,4%) e Setúbal (-1%).

**VOLUME DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE**

Porto Declarante	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura (%) 2018	Varição 2018/2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	45 642	25 197	15 105	20 774	17 461	0.2%	-15.9%	-23.5%
Leixões	2 939 868	3 120 269	4 892 234	3 544 380	3 383 326	35.0%	-4.5%	+3.7%
Aveiro	547 724	205 694	240 813	236 560	301 327	3.1%	+27.4%	-14.4%
Figueira da Foz	76 862	134 075	131 238	134 483	116 878	1.2%	-13.1%	+7.1%
Lisboa	1 628 679	1 495 620	1 483 854	1 743 386	1 929 835	19.9%	+10.7%	+5.3%
Setúbal	322 083	243 748	273 863	253 665	302 745	3.1%	+19.3%	-1.0%
Sines	3 544 486	3 140 395	5 005 851	3 839 601	3 579 296	37.0%	-6.8%	+2.0%
Faro	0	23 402	30 130	78 589	47 061	0.5%	-40.1%	+82.1%
Portimão	0	0	0	0	654	0.0%	-	-
TOTAL	9 105 344	8 388 400	12 073 088	9 851 438	9 678 583	100.0%	-1.8%	+2.7%
Varição anual	-	-7.9%	+43.9%	-18.4%	-1.8%	-	-	-

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 37% e 35%, respetivamente. Segue-se Lisboa, com 19,9%, e Setúbal e Aveiro, ambos com uma quota de 3,1%.

Importa observar a evolução do tráfego doméstico por 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 uma taxa média anual de -4,6%, apresentando uma quota de apenas 3,7% do total.

A quota mais significativa é assinalada, com naturalidade, nos Granéis Líquidos que representa 69,1% do total e deriva da necessidade de distribuição por todo território dos 'produtos petrolíferos refinados' nas refinarias da Galp em Sines e Matosinhos, sublinhando-se a sua evolução positiva de +2% e um recuo face a 2017 de -0,8%. A Carga Contentorizada representa 26% da cabotagem total e regista uma tendência positiva de +5,4%, não obstante o decréscimo de -2,1%.

**VOLUME TOTAL DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR CLASSE DE CARGA**

Classe de Carga	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura (%) 2018	Varição 2018/2017	Δ% média anual
Granéis Líquidos	6 533 714	5 713 334	9 113 542	6 744 950	6 692 472	69.1%	-0.8%	+2.0%
Granéis Sólidos	460 762	385 800	400 067	400 280	359 278	3.7%	-10.2%	-4.6%
C. G. Contentorizada	2 068 826	2 226 269	2 480 031	2 567 457	2 513 977	26.0%	-2.1%	+5.4%
C. G. Fracionada	41 024	61 812	78 311	137 502	110 616	1.1%	-19.6%	+31.7%
Roll-On/Roll-Off	1 018	1 185	1 137	1 249	2 240	0.0%	+79.3%	+21.2%
TOTAL	9 105 344	8 388 400	12 073 088	9 851 438	9 678 583	100.0%	-1.8%	+2.7%

Considerando apenas o tráfego de cabotagem continental, isto é, o volume de mercadorias carregadas e descarregadas nos portos do Continente, verifica-se um movimento total de 7,34 milhões de toneladas, conforme resumo no quadro seguinte e mais detalhado no Anexo 8, que refletem a supremacia dos portos de Sines, com cerca de 43%, e de Leixões, com cerca de 37%, pela preponderância que assume o tráfego dos 'produtos petrolíferos refinados', seguidos por Lisboa com cerca de 12%, Aveiro com cerca de 4% e Setúbal com cerca de 3%.

Mercadorias Transportadas em Tráfego Doméstico

Para uma melhor perceção do volume de mercadorias transportadas no tráfego doméstico, vamos apenas considerar a tonelagem movimentada nas operações portuárias de embarque, eliminando as duplicações de movimento efetuado nas operações de carga e de descarga.

Analisado nesta perspetiva, constata-se que o tráfego doméstico se traduziu pelo movimento marítimo de cerca de 5,6 milhões de toneladas, inferior em 1,1% ao registado em 2017, maioritariamente embarcadas em Sines e Leixões, porque constituídas, também na sua maioria, por 'produtos petrolíferos refinados', que representaram respetivamente 86,6% e 71,2%, com a segunda mercadoria mais relevante, 'cimento, cal e gesso', a representar globalmente 3,7%.

Este tráfego regista uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de +3%, principalmente em resultado de +1,8% e de +6,4% verificadas em Sines e em Leixões.

VOLUME DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE

Porto Declarante	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura (%) 2018	Varição 2018/2017	Δ% média anual
Viana do Castelo	0	0	0	0	244	0.0%	-	-
Leixões	1 513 689	1 831 683	1 803 336	1 990 855	2 001 336	35.7%	+0.5%	+6.4%
Aveiro	146 052	75 970	57 099	15 914	9 428	0.2%	-40.8%	-
Figueira da Foz	76 862	134 075	130 822	134 483	116 878	2.1%	-13.1%	+7.1%
Lisboa	819 893	777 639	750 097	852 265	870 347	15.5%	+2.1%	+2.2%
Setúbal	199 301	178 262	208 504	205 173	184 511	3.3%	-10.1%	-0.1%
Sines	2 430 159	1 803 319	3 764 529	2 387 119	2 369 653	42.3%	-0.7%	+1.8%
Faro	0	23 402	30 130	78 589	47 061	0.8%	-40.1%	+82.1%
Portimão	0	0	0	0	478	0.0%	-	-
TOTAL	5 185 956	4 824 350	6 744 517	5 664 398	5 599 936	100.0%	-1.1%	+3.0%
Varição anual	-	-7.0%	+39.8%	-16.0%	-1.1%	-	-	-

Os dados constantes do quadro seguinte representam apenas as mercadorias embarcadas nos portos do Continente, tendo os portos do Continente como destino, isto é, efetivamente transportadas por via marítima em cabotagem continental, que se cifram em 3,7 milhões de toneladas, o que significa que 1,9 milhões de toneladas tiveram dupla movimentação.

TRÁFEGO TOTAL DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE - 2018
CARGA TOTAL

Origem/Destino	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-		244			17 217		17 461	0.2%
Leixões		-	58 204	109 625	155 510	71 404	2 310 009	2 704 752	36.8%
Aveiro	244	74 721	-		3 200	30 349	192 813	301 327	4.1%
Figueira da Foz		112 191		-		2 968	1 719	116 878	1.6%
Lisboa		146 237	3 200		-	10 776	681 416	841 629	11.5%
Setúbal	17 217	66 930	40 829		17 699	-	77 052	219 727	3.0%
Sines		2 278 305	157 101	1 719	625 319	75 787	-	3 138 231	42.8%
Faro									
Portimão									
TOTAL	17 461	2 678 384	259 578	111 344	801 728	208 501	3 263 009	7 340 005	100.0%
Estrutura (%) Origem/Destino	0.2%	36.5%	3.5%	1.5%	10.9%	2.8%	44.5%	100.0%	---

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE E PORTO DE DESTINO - 2018
CARGA TOTAL

Destino Porto Declarante	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-		244					244	0.0%
Leixões		-	58 204		116 172	20 625	1 272 285	1 467 286	39.6%
Aveiro		6 228	-		3 200			9 428	0.3%
Figueira da Foz		112 191		-		2 968	1 719	116 878	3.2%
Lisboa		39 632			-	10 746	26 590	76 968	2.1%
Setúbal	17 217	52 370	30 349		39	-	2 298	102 273	2.8%
Sines		1 076 146	157 101		625 319	73 647	-	1 932 213	52.1%
Faro									
Portimão									
TOTAL	17 217	1 286 567	245 898		744 730	107 986	1 302 892	3 705 290	100.0%
Estrutura (%) Destino	0.5%	34.7%	6.6%		20.1%	2.9%	35.2%	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 a uma taxa média anual de crescimento de +2,8%, com uma ligeira inflexão em 2015 ano em que recuou -1,6%, tendo culminado em 2018 com um volume superior a 2,3 milhões de toneladas, superior em +2,9% ao de 2017, resultado de +6,7% em Leixões, +4,3% em Lisboa e -3,8% em Sines. Esta evolução é determinada principalmente pelo comportamento dos portos de Lisboa, Leixões e Sines, sendo que destes dois últimos a mercadoria que maior relevância apresenta é a constituída pelos 'produtos petrolíferos refinados líquidos' que representam globalmente 22,4% do total. Nas posições seguintes surgem os 'lacticínios e gelados', 'cimento, cal e gesso' e 'outros produtos alimentares n.e. e produtos de tabaco', com quotas respetivas de 9%, 6,7% e 5,2%.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR
EVOLUÇÃO ANUAL
MADEIRA e AÇORES

Ano Porto Declarante	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura (%) 2018	Varição 2017→2018	Δ% média anual
Viana do Castelo							-	-
Leixões	534 427	598 625	683 514	635 870	678 574	29.0%	+6.7%	+5.4%
Aveiro	110 244	43 021	36 531	9 010			-100.0%	-
Figueira da Foz							-	-
Lisboa	955 087	967 875	957 298	1 043 250	1 088 206	46.5%	+4.3%	+3.5%
Setúbal	88 891	55 228	106 061	81 581	83 018	3.5%	+1.8%	+1.8%
Sines	439 158	406 212	424 223	424 861	441 065	18.9%	+3.8%	+0.5%
Faro		23 402	30 130	78 589	47 061	2.0%	-40.1%	+82.1%
Portimão					654	0.0%	-	-
TOTAL	2 127 807	2 094 363	2 237 757	2 273 161	2 338 578	100.0%	+2.9%	+2.8%
Δ% Anual	-	-1.6%	+6.8%	+1.6%	+2.9%	-	-	-
Resumo por R.A.:								
MADIRA	994 168	982 201	1 034 075	1 034 429	1 068 965	45.7%	+3.3%	+2.0%
AÇORES	1 133 639	1 112 162	1 203 682	1 238 732	1 269 613	54.3%	+2.5%	+3.4%

A maioria das mercadorias são transportadas de e para as Regiões Autónomas acondicionadas em contentores, totalizando 65%, sendo que os Granéis Líquidos representam 24,2%.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR POR PORTO E CLASSE DE CARGA EM 2018
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 (%) 2018
Viana do Castelo								
Leixões		125 762		528 525	24 287		678 574	29.0%
Aveiro								
Figueira da Foz								
Lisboa			67 598	991 642	28 848	118	1 088 206	46.5%
Setúbal			81 422		427	1 169	83 018	3.5%
Sines		441 065					441 065	18.9%
Faro					47 061		47 061	2.0%
Portimão						654	654	0.0%
TOTAL		566 827	149 020	1 520 167	100 623	1 941	2 338 578	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		24.2%	6.4%	65.0%	4.3%	0.1%	100.0%	-

No Anexo 10 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.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS COM AS REGIÕES AUTÓNOMAS				
ORIGEM		PORTO DE DESTINO/ORIGEM	DESTINO	
Madeira	Açores		Madeira	Açores
53 060		Leixões	272 760	261 290
	91 464	Aveiro		
85 035		Lisboa	388 186	405 193
	209 792	Setúbal	61 721	20 517
	780	Sines	203 924	233 516
3 625		Faro		47 061
		Portimão	478	
176				
141 896	302 036	Tráfego Total	927 069	967 577
443 932		2 338 578	1 894 646	
19.0%			81.0%	

Porto de Carga/Descarga	TOTAL GERAL			Estrutura (%) TOTAL GERAL
	MADIRA	AÇORES	TOTAL	
Viana do Castelo				
Leixões	325 820	352 754	678 574	29.0%
Aveiro				
Figueira da Foz				
Lisboa	473 221	614 985	1 088 206	46.5%
Setúbal	61 721	21 297	83 018	3.5%
Sines	207 549	233 516	441 065	18.9%
Faro		47 061	47 061	2.0%
Portimão	654		654	0.0%
TOTAL	1 068 965	1 269 613	2 338 578	100.0%
Estrutura (%) Destino	45.7%	54.3%	100.0%	---

4.5. Nacionalidade dos Operadores

O transporte marítimo das mercadorias movimentadas no sistema portuário do Continente foi efetuado por operadores de cerca de sessenta e duas nacionalidades distintas, sem considerar os navios que escalam os portos de Lisboa e de Setúbal, cujas administrações portuárias não disponibilizam esta informação. Dos países de cuja nacionalidade os operadores registam maior volume de carga transportada em tráfego internacional surge com destaque a Suíça, que detém uma quota de 29,7%, seguindo-se os Países Baixos (Holanda) e a Grécia com 8,3% e 8%, respetivamente, e depois a Espanha e Dinamarca com 7,3% e 7%, tendo os quatro primeiros países reforçado o volume de mercadorias que haviam movimentado em 2017 (com destaque para a Suíça com +18,4% e Países Baixos com +23,1%).

Sublinha-se o facto de à posição detida pela Suíça não ser alheio o tráfego de *transhipment* efetuado no Terminal XXI em Sines, cuja exploração é assegurada por operador do grupo MSC, cujo volume representa cerca de 40% do volume de Carga Contentorizada movimentada a nível nacional.

Não pode deixar de se realçar a quebra verificada no volume de mercadorias transportada por navios com operadores registados no Reino unido, que perdem -38% do volume de 2017, cuja responsabilidade poderá ser, pelo menos parcialmente, imputada ao processo Brexit.

VOLUME DE CARGA (%) POR NACIONALIDADE DO OPERADOR Tráfego Internacional

Pais de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	%Carga	Δ% 2018/2017
Suíça	18 572 108	29.7%	+18.4%
Países Baixos (Holanda)	5 181 540	8.3%	+23.1%
Grécia	4 991 847	8.0%	+5.1%
Espanha	4 542 866	7.3%	+11.0%
Dinamarca	4 391 494	7.0%	-17.1%
Reino Unido	4 189 410	6.7%	-38.0%
Singapura	3 132 715	5.0%	+12.4%
Alemanha	3 122 919	5.0%	-13.9%
Noruega	2 417 363	3.9%	+1.4%
Turquia	1 643 411	2.6%	+27.7%
Portugal	1 408 730	2.3%	-10.0%
Emiratos Árabes Unidos	1 097 912	1.8%	-8.2%
E. U. A.	950 761	1.5%	-9.1%
Luxemburgo	909 870	1.5%	-1.2%
Não especificados	6 044 274	9.7%	

VOLUME DE CARGA (%)
POR NACIONALIDADE DO OPERADOR
Tráfego de Cabotagem Nacional

Pais de Registo do Operador	Volume de Carga (ton)	%Carga	Δ% 2018/2017
Portugal	5 461 563	73.3%	-0.3%
Alemanha	554 445	7.4%	+25.4%
Países Baixos (Holanda)	504 091	6.8%	-14.0%
Suíça	353 008	4.7%	-13.5%
Espanha	125 953	1.7%	+348.1%
Suécia	114 145	1.5%	-
Luxemburgo	57 530	0.8%	-21.0%
Dinamarca	53 378	0.7%	-74.6%
Turquia	50 319	0.7%	+79.4%
Itália	47 743	0.6%	-58.1%
Não especificados	123 820	1.7%	-

Já no que respeita ao tráfego de cabotagem nacional, sem surpresa os operadores nacionais detêm uma quota maioritária absoluta de 73,3%, superior em +3,6 pontos percentuais ao registado em 2017, embora o volume de mercadorias tenha recuado -0,3%.

Nas posições seguintes encontram-se a Alemanha, com 7,4% após crescimento de +25,4%, os Países Baixos (Holanda), com 6,8% (tendo recuado -14%) e a Suíça, com uma quota de 4,7%.

4.6. Nacionalidade do Registo dos Navios

O número de nacionalidades distintas dos pavilhões dos navios que escalam os portos do Continente ascendeu em 2018 a um total superior a setenta, e no que concerne ao respetivo volume de mercadorias transportadas há a realçar o Panamá, que mantém a primeira posição com 15,6% do total e um crescimento ligeiro de +1,4% face ao volume de 2017, seguido da Libéria e de Malta, com quotas de 15,2% e de 12,2%, que reforçam as suas posições de 2017 com acréscimos de +7,8% e de +4,5%, e ainda as Ilhas Marshall com uma quota de 7,5%, correspondente a um volume que diminuiu 16,4% face ao ano anterior.

Neste ranking Portugal subiu uma posição para o quinto lugar, representando 7,2% do total após um acréscimo de +38,4%, obrigando a Grécia a descer para a sexta posição com 4,6%, após um recuo de -12%. Este comportamento de Portugal, que mais

VOLUME DE CARGA POR PAÍS DE REGISTO DO NAVIO
Tráfego Internacional

Pais	Volume de Carga	%Carga 2018	Δ% 2018/2017
Panamá	12 068 599	15.6%	+1.4%
Libéria	11 793 303	15.2%	+7.8%
Malta	9 420 069	12.2%	+4.5%
Marshall, Ilhas	5 843 712	7.5%	-16.4%
Portugal	5 549 672	7.2%	+38.4%
Grécia	3 572 090	4.6%	-12.0%
Chipre	3 417 063	4.4%	-4.7%
Antígua e Barbuda	3 210 857	4.1%	-12.0%
Países Baixos (Holanda)	2 680 062	3.5%	-16.3%
Singapura	2 486 950	3.0%	+13.6%
Reino Unido	2 286 199	2.4%	-31.7%
Hong Kong	1 850 395	2.3%	+16.1%
Bermudas	1 763 739	2.3%	+78.2%
Turquia	1 746 228	2.2%	-30.4%
Baamas	1 672 401	1.2%	-67.4%
Itália	811 617	1.0%	+17.1%
Alemanha	785 635	1.0%	-10.5%
Doutros e Não especificados	6 454 408	10.4%	-

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

Pais	Volume de Carga	%Carga 2018	Δ% 2018/2017
Malta	3 558 227	36.7%	+12.5%
Portugal	2 042 118	21.0%	-1.7%
Alemanha	1 145 601	11.8%	+306.2%
Espanha	847 856	8.7%	+13.0%
Chipre	453 192	3.0%	-53.2%
Libéria	264 945	2.7%	+107.4%
Reino Unido	236 647	2.4%	-54.3%
Itália	195 266	2.0%	-85.6%
Antígua e Barbuda	170 917	1.8%	+450.7%
Gibraltar	152 807	1.6%	-68.0%
Suécia	99 079	1.0%	-
Singapura	67 030	0.7%	s/s
Marshall, Ilhas	62 736	0.6%	+94.6%
Doutros e Não especificados	408 413	5.9%	-

que triplicou a tonelagem transportada em navios sob a sua bandeira nos últimos seis anos (com um CAGR de +27%), tem muito que ver com a forte adesão de navios estrangeiros, nomeadamente alemães, ao Registo Internacional da Madeira.

No tráfego doméstico Malta reforça a posição cimeira de 2017 crescendo +12,5% no volume de mercadorias e aumentando a sua quota em +4,6% para 36,7%.

Na segunda posição surge Portugal com 21% da tonelagem total após recuo ligeiro de -1,7%, seguido da Alemanha com 11,8% e da Espanha com 8,7%, sendo ainda identificados mais vinte e quatro países de registo de navios que efetuam tráfego de cabotagem nacional.

4.7. Movimento de Contentores

O sistema portuário do Continente movimentou em 2018 um total de 2 934 885 TEU, volume idêntico ao registado no ano anterior e que, além dos portos com atividade regular de contentores referido no quadro seguinte, inclui 237 TEU movimentados em Viana do Castelo e 48 em Aveiro. A variação nula observada no ano em análise sucede a um acréscimo de +9,3% de 2016 para 2017 e tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +4,9%, formada por efeito das suas correspondentes de Sines e de Setúbal, cujos valores são +9,8% e +6,6%, respetivamente, que anulam as tendências negativas dos outros portos, sendo de -2,9% em Lisboa, -0,3% em Leixões e de -6,6% na Figueira da Foz.

É de sublinhar que os únicos portos com variações positivas em 2018 face a 2017 são Leixões e Sines com +5,7% e +4,9%, tendo Lisboa registado uma quebra de -13,6%, Figueira da Foz -19,4% e Setúbal -25,3%.

Após as variações assinaladas o porto de Sines fica a deter uma quota maioritária absoluta de 59,6%, mais 2,7 pontos percentuais do que no ano anterior, seguindo-se Leixões com 20,9% e Lisboa com 14,6%.

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

Porto	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018 / 2017	Δ% média anual
Leixões	627 153	568 349	602 673	580 469	613 457	20.9%	+5.7%	-0.3%
Figueira da Foz	28 972	21 702	24 210	24 354	19 619	0.7%	-19.4%	-6.6%
Lisboa	501 868	480 963	390 896	495 185	427 768	14.6%	-13.6%	-2.9%
Setúbal	103 549	120 362	152 948	165 067	123 303	4.2%	-25.3%	+6.6%
Sines	1 227 710	1 332 205	1 513 100	1 669 068	1 750 453	59.6%	+4.9%	+9.8%
TOTAL	2 489 252	2 523 581	2 683 827	2 934 143	2 934 600	100.0%	+0.0%	+4.9%
Δ % anual	+14.0%	+1.4%	+6.3%	+9.3%	+0.0%	-	-	-

Apreciando a evolução deste segmento de mercado medido em número de contentores e na perspetiva da sua dimensão, constata-se um crescimento de +1,6% face a 2017, resultante da quebra do volume de contentores com dimensão entre os 20 e os 40 pés e de 40 pés, de respetivamente -18,3% e -1,5%, e do acréscimo do volume de contentores de 20 pés e superiores a 40 pés, de +5,9% e de +12,9%. Em termos de tendência de evolução constata-se que apenas o fluxo de contentores de 20 pés apresenta uma taxa média anual negativa, de -0,9%, representando uma quota de 40,4% do total, e sendo que os de 40 pés, com uma quota de 57,2%, apresentam uma evolução positiva de +7% ao ano.

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE CONTENTORES POR DIMENSÃO

DIMENSÃO	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018 / 2017	Δ% média anual
Contentores de 20 pés	770 105	718 041	710 884	702 017	743 720	40.4%	+5.9%	-0.9%
Contentores >20 pés e <40 pés	2 487	2 042	2 437	4 250	3 474	0.2%	-18.3%	+15.8%
Contentores de 40 pés	826 182	874 632	954 412	1 068 329	1 052 220	57.2%	-1.5%	+7.0%
Contentores >40 pés	24 659	24 336	27 898	35 999	40 640	2.2%	+12.9%	+15.7%
Total	1 623 433	1 619 051	1 695 631	1 810 595	1 840 054	100.0%	+1.6%	+3.7%
Δ% anual	-	-0.3%	+4.7%	+6.8%	+1.6%	-	-	-

Da leitura do quadro seguinte que apresenta o movimento de contentores realizado em 2018 por dimensão e porto, verifica-se que o tráfego de contentores de 20 e de 40 pés é mais intenso em Sines, representando 42,6% e 57,2% (ficando apenas 0,2% para as outras dimensões), sendo de destacar que na Figueira da Foz se movimentam 97,4% de contentores de 40 pés. Assinala-se o facto de estes contentores de 40 pés representarem a maioria em qualquer dos cinco portos com atividade significativa e regular de contentores.

**TRÁFEGO DE CONTENTORES EM 2018
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	%
Leixões	131 602 35.5%	1 611 0.4%	215 587 58.2%	21 488 5.8%	370 288 100.0%	20.1%
Figueira da Foz	259 2.6%	0 0.0%	9 683 97.4%	0 0.0%	9 942 100.0%	0.5%
Lisboa	125 678 45.4%	692 0.2%	144 146 52.0%	6 448 2.3%	276 964 100.0%	15.1%
Setúbal	13 251 18.5%	1 092 1.5%	47 145 65.9%	10 003 14.0%	71 491 100.0%	3.9%
Sines	472 930 42.6%	79 0.0%	635 659 57.2%	2 701 0.2%	1 111 369 100.0%	60.4%
TOTAL	743 720	3 474	1 052 220	40 640	1 840 054	100.0%
%	40.4%	0.2%	57.2%	2.2%	100.0%	-

CONTENTORES CHEIOS / TOTAL (%)

	Contentores de 20 pés	Contentores >20 pés e <40 pés	Contentores de 40 pés	Contentores >40 pés	Total
Leixões	77.3%	78.2%	79.0%	73.3%	78.1%
Figueira da Foz	61.8%	-	52.9%	-	53.1%
Lisboa	62.2%	86.4%	67.2%	94.5%	65.6%
Setúbal	67.5%	88.6%	66.2%	96.3%	71.0%
Sines	91.1%	100.0%	91.5%	85.7%	91.3%
Total Geral	83.4%	83.6%	84.1%	83.1%	83.8%

Resultante da necessidade de correção de desequilíbrios entre a oferta e procura de mercadorias contentorizadas, surge por vezes a acumulação de contentores vazios em mercados sem carga de retorno, sendo imperioso o seu transporte para mercados que deles precisam. Em média, os contentores que circulam 'cheios' atinge cerca de 83,8% do total, sendo que o rácio mais elevado se regista em Sines, cujo valor é 91,3%. A este facto não é alheio a importância do tráfego de *transshipment*, que em princípio é constituído apenas por contentores 'cheios', e que representa cerca de 77% do total de TEU movimentados no porto.

O porto que movimenta uma maior percentagem de contentores 'vazios' é Figueira da Foz, com 46,9%, seguido de Lisboa, com 34,4%. Em Setúbal o rácio 'vazios' sobre total é de 29% e em Leixões de 21,9%.

4.8. Movimento de Navios

No sistema portuário do Continente foram registadas 10 325 escalas durante o ano de 2018, a que correspondeu uma arqueação bruta de cerca de 205,5 milhões, refletindo ambos os indicadores uma quebra face a 2017, de -3,1% e de -0,3%, respetivamente, mas refletindo um crescimento de +2,9% na arqueação bruta média.

Estas variações anuais estão associadas a uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de crescimento negativo no caso do número de escalas de -0,7% e positivo em +3,2% em termos de evolução do volume global de arqueação bruta, sendo de +3,9% a tendência de evolução da arqueação bruta média dos navios.

O porto que detém a quota mais elevada no número de escalas é Leixões, representando 24,3% do total, seguido de Lisboa com 22,8% e de Sines de 20,3%, após registo de quebras respetivas de 3,6%, -7,4% e -5,1%. As correspondentes quotas em termos de arqueação bruta revelam uma situação bastante distinta, surgindo em primeiro lugar Sines com 42,6% do volume global, seguido de Lisboa com 23,9% e Leixões com 16,7%, tendo os dois primeiros valores surgido após quebras respetivas de 2017 de -2,9% e de -2,3%, e o último após um aumento de +2,7%.

No Anexo 11 apresenta-se informação mais detalhada sobre a evolução do volume GT por porto, bem como por tipologia dos navios que escalaram os portos do Continente, pois, naturalmente a evolução atrás referida corresponde à totalidade dos navios que escalaram os portos, independentemente da sua tipologia, que reflete algumas particularidades.

**MOVIMENTO DE NAVIOS
NÚMERO DE ESCALAS E ARQUEAÇÃO BRUTA POR PORTO**

Porto	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura % 2018		Variação 2018 / 2017		Δ% média anual	
						# Escalas	GT	# Escalas	GT	# Escalas	GT
Viana do Castelo	180	180	179	213	164	1.6%	0.4%	-23.0%	-7.2%	+0.1%	+1.9%
Leixões	2 590	2 619	2 625	2 597	2 504	24.3%	16.7%	-3.6%	+2.7%	-0.7%	+1.0%
Douro	13	23	21	27	17	0.2%	0.0%	-37.0%	-39.6%	+6.2%	+4.5%
Aveiro	989	1 023	1 038	1 064	1 124	10.9%	3.0%	+5.6%	+10.4%	+3.0%	+9.8%
Figueira da Foz	528	493	523	498	474	4.6%	0.8%	-4.8%	-6.4%	-2.0%	+0.3%
Lisboa	2 709	2 590	2 283	2 539	2 352	22.8%	23.9%	-7.4%	-2.3%	-3.0%	+0.2%
Setúbal	1 507	1 581	1 620	1 398	1 460	14.1%	11.7%	+4.4%	+7.8%	-1.8%	+2.2%
Sines	1 981	2 162	2 405	2 208	2 096	20.3%	42.6%	-5.1%	-2.9%	+1.3%	+5.5%
Faro	74	81	31	18	36	0.3%	0.1%	+100.0%	+53.2%	-28.2%	-28.3%
Portimão	37	57	55	90	98	0.9%	0.8%	+8.9%	+9.4%	+28.2%	+38.4%
Total	10 608	10 809	10 780	10 652	10 325	100.0%	100.0%	-3.1%	-0.3%	-0.7%	+3.2%
Variação anual	+3.1%	+1.9%	-0.3%	-1.2%	-3.1%						
Volume Total da Arqueação Bruta (10³)	178 629	197 933	204 632	206 025	205 461						
Variação anual	+27.8%	+10.8%	+3.4%	+0.7%	-0.3%						

Sobre a nacionalidade do registo de bandeira apresenta-se um resumo detalhado por país no Anexo 12, 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 1324 escalas, correspondente a 12,8% do total, seguido de Portugal (12,2%), Antígua e Barbuda (9,2%), Chipre (8,7%), Países Baixos (Holanda) (7,4%), Panamá (7,1%), Libéria (6,6%) e Reino Unido (4,7%).

Em termos de tráfego doméstico o número de escalas com navios de bandeira portuguesa representa o valor mais elevado, de 23%, correspondente a 719 escalas, seguido de Chipre e de Malta com 12,5% e 12,4%, respetivamente.

No quadro seguinte apresenta-se um resumo da evolução do número de escalas por nacionalidade da bandeira, nacional ou estrangeira, de cuja leitura se conclui ter havido 12,2% de navios com pavilhão nacional e que esta proporção é a mais elevada do período em presença, entre 2014 e 2018.

Importa também salientar o facto de o número de escalas de navios com pavilhão nacional ter aumentado +1,2% de 2017 para 2018 e ter subjacente uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +14%, enquanto o pavilhão estrangeiro registou uma quebra de -3,6% com uma trajetória de evolução com um declive negativo de -2,1% ao ano.

No Anexo 13 apresenta-se o desdobramento desses indicadores por escalão de dimensão, o que reflete uma tendência de diminuição das escalas dos navios de menor dimensão e uma tendência de crescimento dos navios de maiores dimensões.

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR NACIONALIDADE DO REGISTO

Nacionalidade	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura % 2018	Variação 2017 → 2018	Δ% média anual
Nacional	795	829	1 127	1 244	1 259	12.2%	+1.2%	+14.0%
Estrangeiro	9 813	9 980	9 653	9 408	9 066	87.8%	-3.6%	-2.1%
Total	10 608	10 809	10 780	10 652	10 325	100.0%	-3.1%	-0.7%
% Pavilhão Nacional / Total	7.5%	7.7%	10.5%	11.7%	12.2%	---	---	---

Sublinha-se que os indicadores referidos respeitam a totalidade das tipologias de navios, sendo que se considerarmos os navios de Contentores (que dentro da estrutura do número de escalas com bandeira nacional representa 63,7%), verificamos que o número de escalas com navios de registo nacional representa 25,5% do total.

Considerando a sua tipologia, constata-se que os navios de Carga Geral representam a quota mais significativa no número de escalas, de 34%, tendo este número diminuído -1% face a 2017, determinando uma trajetória com declive negativo de -3,2% ao ano; seguem-se os navios de Contentores, que representam 30,5% do total e sofreram igualmente

te uma quebra anual, de -11,2%, apresentando uma tendência de evolução segundo uma taxa média anual negativa de -1,2%; e, na terceira posição, os de Granéis Líquidos com uma quota de 21,1%, após um acréscimo de +0,7% e de permanecer com uma tendência de evolução positiva de +0,9% ao ano.

Tipo de Navio	Nacional	Estrangeiro	Total	Estrutura %			% Nacional / Total
				Nacional	Estrangeiro	Total	
Carga geral	299	3 216	3 515	23.7%	35.5%	34.0%	8.5%
Contentores	802	2 346	3 148	63.7%	25.9%	30.5%	25.5%
Granéis líquidos	23	2 155	2 178	1.8%	23.8%	21.1%	1.1%
Navios de Cruzeiro	7	507	514	0.6%	5.6%	5.0%	1.4%
Granéis sólidos	36	448	484	2.9%	4.9%	4.7%	7.4%
Transporte especializado (carga seca)	85	358	443	6.8%	3.9%	4.3%	19.2%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	2	22	24	0.2%	0.2%	0.2%	8.3%
Outros	7	36	19	0.6%	0.4%	0.2%	36.8%
Total	1 259	9 066	10 325	100.0%	100.0%	100.0%	12.2%

Num segundo patamar de dimensão de quotas surgem os Navios de Cruzeiro com 5%, de Granéis Sólidos com 4,7% e os de Carga Seca com 4,3%.

Importa, no entanto, sublinhar que no que respeita aos navios de Contentores a redução tendencial do número de escalas, é compensada pelo aumento tendencial da dimensão dos navios que, conforme o quadro do Anexo 11, apresenta uma taxa média anual de crescimento de +3,1%.

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR TIPO DE NAVIO E VOLUME TOTAL DE ARQUEÇÃO BRUTA

Tipologia	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura % 2018	Variação 2017 → 2018	Δ% média anual
Carga geral	3 961	3 870	3 656	3 552	3 515	34.0%	-1.0%	-3.2%
Contentores	3 374	3 514	3 685	3 544	3 148	30.5%	-11.2%	-1.2%
Granéis líquidos	2 106	2 123	2 118	2 162	2 178	21.1%	+0.7%	+0.9%
Navios de Cruzeiro	435	451	459	530	514	5.0%	-3.0%	+5.1%
Granéis sólidos	380	469	437	424	484	4.7%	+14.2%	+3.8%
Transporte especializado (carga seca)	327	352	388	406	443	4.3%	+9.1%	+7.8%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	10	14	18	24	24	0.2%	+0.0%	+25.3%
Batelão sem propulsão para cargas secas	8	8	8	9	14	0.1%	+55.6%	+15.3%
Outro	7	8	11	1	5	0.0%	+400.0%	-16.4%
Total do Número de Escalas	10 608	10 809	10 780	10 652	10 325	100.0%	-3.1%	-0.7%
Variação anual	-	+1.9%	-0.3%	-1.2%	-3.1%	---		
Volume Total da Arqueção Bruta (10³)	178 629	197 933	204 632	206 025	205 461	1989.9%	-0.3%	+3.2%
Variação anual	-	+10.8%	+3.4%	+0.7%	-0.3%	---		

Assim, a leitura do quadro anterior deve ser comparada com a do primeiro quadro do Anexo 11, salientando-se neste último a inversão da ordem de algumas tipologias quanto à sua arqueação bruta.

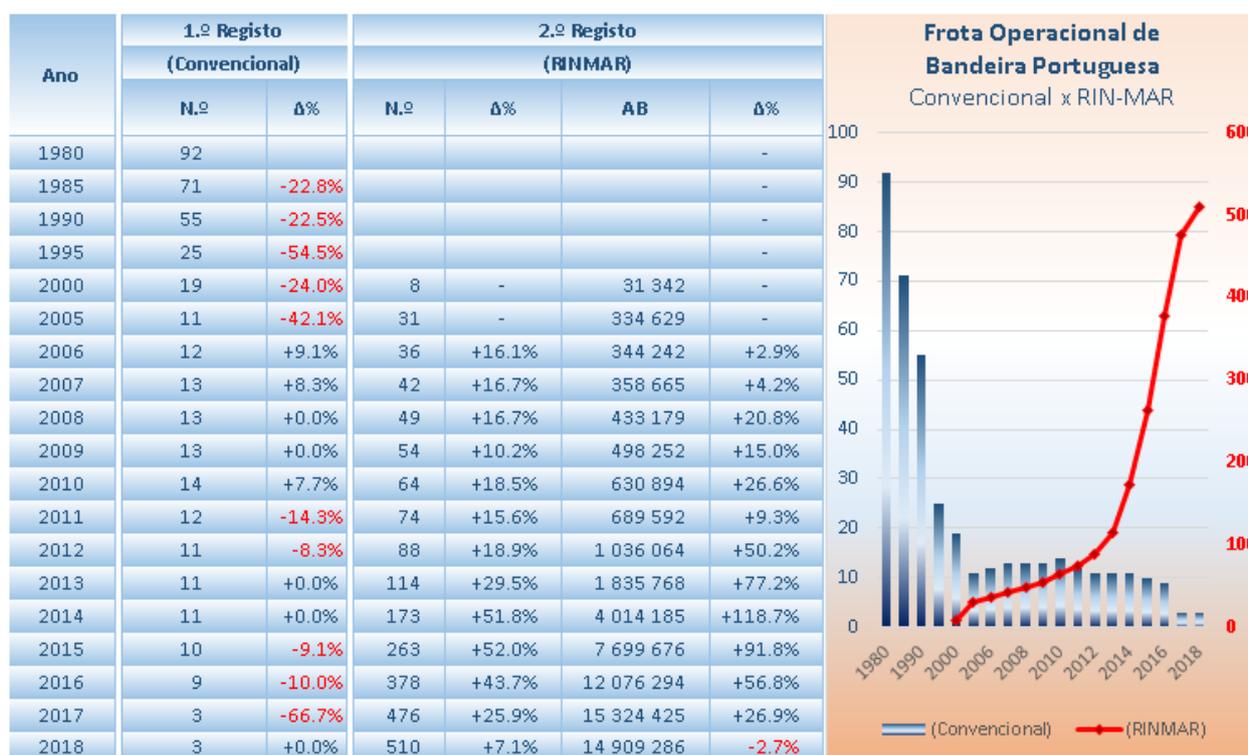
Ambos traduzem variações negativas de 2017 para 2018 nos navios de Contentores, por exemplo, mas enquanto que o quadro anterior mostra uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de crescimento de 1,2%, o do anexo mostra que esta tipologia de navio segue uma trajetória crescente de +3,1% em volume de arqueação bruta.



IV. FROTA OPERACIONAL DE BANDEIRA PORTUGUESA

Sob registo convencional nacional encontravam-se no final de 2018 as mesmas três embarcações que no final de 2017, a saber, dois navios de contentores da Empresa de Navegação Madeirense afetos ao serviço de cabotagem, e um batelão da Socarmar em serviço costeiro internacional, totalizando uma arqueação bruta de 13 818. O número de navios tem vindo a diminuir desde 1980 em que ascendia a 92 unidades, com forte intensidade até 2005, em que manteve alguma estabilidade até 2016, tendo reduzido 6 unidades em 2017 pela saída de cinco navios da Transinsular e do navio de passageiros Santa Maria Manuela, do armador Recheio Cash and Carry, do grupo Jerónimo Martins.

Por sua vez, o RIN-MAR no ano de 2018 abrandou o crescimento que vinha manifestando nos últimos anos (taxa média anual de 31% desde 2014), elevando-se, no final do ano, a 510 registos que traduz um acréscimo de +7,1% no número de embarcações, correspondente a 119 novos registos que determina um saldo positivo de 34 unidades. No entanto, a nível do respetivo volume de arqueação bruta foi observado um recuo ligeiro de -2,7%, para 14,9 milhões.



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 49% correspondente a 250 navios, tendo em 2018 sido registadas 63 unidades, ou seja, 25,2%; a respetiva arqueação bruta representa 62,7% do total. Na posição seguinte surgem os 89 navios de Carga Geral que representam 17,5% do total, sendo que a quota da respetiva arqueação bruta se situa em 4,6%. Os navios Graneleiros totalizam 58 unidades, 11,4% do total, com 19,5% do volume total da arqueação bruta. Em termos de número de unidades registadas, na quarta posição surgem os navios Transporte de Químicos/Gás com 32 unidades, 6,3% do total, representando apenas 1,4% do total geral de arqueação bruta.

**FROTA REGISTRADA NO RIN-MAR EM 31.DEZEMBRO.2018
(NÚMERO DE NAVIOS E ARQUEAÇÃO BRUTA MÉDIA)
POR TIPO DE NAVIO E ANTIGUIDADE DE REGISTO**

Tipo de navio	Nº AB média	Até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	Em 2014	Em 2015	Em 2016	Em 2017	De 2010 até 2013	Em 2018	Total Geral	% Nº e AB
Porta Contentores	Nº	-	-	1	23	40	52	60	11	63	250	49.0%
	AB média	-	-	3 981	34 008	47 335	43 732	35 409	40 264	29 051	37 405	+62.7%
Carga Geral	Nº	-	2	5	-	9	21	25	2	25	89	17.5%
	AB média	-	2 319	2 952	-	10 876	7 217	7 574	8 832	8 218	7 655	+4.6%
Graneleiros	Nº	-	-	-	4	13	11	14	6	10	58	11.4%
	AB média	-	-	-	50 024	50 362	78 944	53 528	26 320	27 626	50 116	+19.5%
Transporte de Químicos/Gás	Nº	-	3	7	1	2	3	1	13	2	32	6.3%
	AB média	-	4 130	3 557	3 430	3 557	16 138	1 969	7 625	6 673	6 584	+1.4%
Petroleiros	Nº	-	1	1	-	-	-	3	9	14	28	5.5%
	AB média	-	78 896	4 474	-	-	-	42 636	26 568	46 976	39 573	+7.4%
Ro-Ro	Nº	1	-	7	1	-	5	-	1	2	17	3.3%
	AB média	8 191	-	15 640	10 471	-	24 437	-	15 224	11 356	16 957	+1.9%
Passageiros	Nº	1	3	3	-	-	-	-	2	2	11	2.2%
	AB média	1 342	8 623	36 486	-	-	-	-	28 175	30 730	23 134	1.7%
Ferry	Nº	-	1	-	-	-	-	-	1	-	2	0.4%
	AB média	-	8 072	-	-	-	-	-	22 359	-	15 216	0.2%
Outros	Nº	3	5	5	1	-	2	3	3	1	23	4.5%
	AB média	4 699	11 297	488	445	-	46	949	256	855	3 393	100.0%
Total Geral	Nº	5	15	29	30	64	94	106	48	119	510	100.0%
		1.0%	2.9%	5.7%	5.9%	12.5%	18.4%	20.8%	9.4%	23.3%	100.0%	-
	AB média	4 726	12 423	9 293	33 221	41 455	36 859	30 151	21 905	25 781	29 234	-

Importa ainda salientar que a idade média geral dos navios registados no RIN-MAR é de 11,7 anos, registando razoável dispersão se atendermos à respetiva tipologia.

A que apresenta uma idade média menor é a dos Graneleiros, com 5,1 anos, seguida dos Petroleiros com 6,8 anos e os de Carga Geral e Porta Contentores de 11,1 e 11,6, respetivamente.

**FROTA REGISTRADA NO RIN-MAR EM 31.DEZEMBRO.2018
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 2017	Em 2018	Total	Idade Média	
Porta-Contentores			21	53	124	31	19	2	250	11.6	
Carga Geral			12	11	32	24	4	6	89	11.1	
Graneleiros				4	6	16	29	3	58	5.1	
Transporte de Químicos/Gás			5	15	6	6			32	14.5	
Petroleiros			1	1	5	15	2	4	28	6.8	
Ro-Ro			8	7			2		17	16.7	
Passageiros	1	1	7	1	1				11	32.5	
Ferry			1	1					2	17.5	
Outros		1	8	2	6	5	1		23	19.3	
TOTAL	Nº	1	2	63	95	180	97	57	15	510	11.7
	Idade média	70.0	50.0	23.9	16.1	11.0	6.8	1.9		11.7	-

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

Acresce ainda referir que a grande maioria dos navios do RIN-MAR se encontra registada para navegação *'worldwide'*, ascendendo a cerca de 88,4%.

Anexos



ANEXO 1

MERCADORIAS TRANSAÇIONADAS EM COMÉRCIO INTERNACIONAL, POR MODO DE TRANSPORTE, PESO E VALOR - EVOLUÇÃO ANUAL 2011-2018

TOTAL												
PESO (ton)						VALOR (m€)						
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferroviário	Outros	Total Geral	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferroviário	Outros	Grand Total
2011	48 302 718	29 881 284	938 415	363 529	5 056 595	84 542 541	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	4 059 598	84 653 476	34 178 974	57 066 493	5 063 379	748 855	4 529 397	101 587 099
2013	54 621 761	30 113 977	1 008 795	541 748	4 400 982	90 687 263	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	93 364 683	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	31 653 647	67 406 013	4 701 688	600 004	5 617 449	109 978 801
2016	56 569 751	33 173 933	1 176 678	895 928	2 600 546	94 416 836	29 348 878	70 373 961	4 933 648	484 416	1 557 469	106 698 372
2017	60 708 279	34 862 698	1 382 544	518 294	2 269 150	99 740 965	35 118 672	76 298 136	5 826 194	664 301	1 165 413	119 072 716
2018	57 407 773	35 281 415	1 492 456	553 422	1 691 540	96 426 605	38 009 222	79 265 673	5 951 915	785 183	1 203 920	125 215 913

IMPORTAÇÕES												
PESO (ton)						VALOR (m€)						
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferroviário	Outros	Total Geral	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferroviário	Outros	Grand Total
2011	32 465 552	16 460 391	35 054	266 151	3 613 207	52 840 353	18 553 436	34 632 236	1 960 010	364 652	4 041 107	59 551 442
2012	32 916 838	15 377 543	29 907	323 930	3 132 471	51 780 689	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	17 988 159	32 839 017	1 977 377	322 118	3 886 154	57 012 825
2014	32 492 271	17 642 509	37 451	438 759	4 246 444	54 857 434	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	16 046 056	37 405 226	2 082 634	358 480	4 452 404	60 344 800
2016	36 226 821	18 202 816	41 371	698 745	2 599 237	57 768 989	14 902 698	39 086 136	2 281 746	283 522	1 348 617	57 902 718
2017	39 207 509	19 451 430	54 238	356 438	2 267 768	61 337 384	18 154 888	42 999 680	2 858 468	329 809	1 021 888	65 364 733
2018	37 770 434	19 138 024	51 040	339 313	1 659 717	58 958 528	20 020 098	45 001 015	2 872 571	350 008	1 102 856	69 346 548

EXPORTAÇÕES												
PESO (ton)						VALOR (m€)						
	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferroviário	Outros	Total Geral	Marítimo	Rodoviário	Aéreo	Ferroviário	Outros	Grand Total
2011	15 837 166	13 420 892	903 362	97 379	1 443 388	31 702 187	13 901 421	24 447 479	2 605 925	202 070	1 671 139	42 828 033
2012	18 072 669	12 785 606	913 270	174 115	927 127	32 872 787	15 874 131	24 683 013	3 042 054	417 839	1 195 978	45 213 016
2013	21 313 361	14 375 536	974 867	150 762	931 206	37 745 731	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	16 464 722	27 356 688	2 634 121	293 156	1 305 009	48 053 696
2015	21 023 725	15 889 607	1 089 665	187 499	985 905	39 176 401	15 607 591	30 000 787	2 619 054	241 524	1 165 045	49 634 001
2016	20 342 930	14 971 117	1 135 307	197 183	1 309	36 647 846	14 446 181	31 287 825	2 651 902	200 894	208 852	48 795 654
2017	21 500 770	15 411 268	1 328 306	161 856	1 382	38 403 581	16 963 784	33 298 456	2 967 727	334 492	143 525	53 707 984
2018	19 637 339	16 143 391	1 441 416	214 108	31 823	37 468 077	17 989 124	34 264 658	3 079 344	435 175	101 064	55 869 365

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) (2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares)

ANEXO 2

MERCADORIAS TRANSACIONADAS EM COMÉRCIO INTERNACIONAL, POR MODO DE TRANSPORTE E CONTINENTE, EM 2018

TOTAL							
Continente \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total	%
Europa	21 168 287	35 186 642	544 306	21 353	6 707 927	63 628 514	62.6%
América	13 953 248	13 910	2 055	35 930	393	14 005 536	13.8%
Ásia	9 495 985	30 944	6 413	25 682	131	9 559 155	9.4%
África	10 477 987	46 630	536	12 019	177	10 537 349	10.4%
Austrália e Oceania	109 972	327	28	600	25	110 951	0.1%
Não Aplicável	2 202 293	2 961	84	1 396 873	140 222	3 742 433	3.7%
TOTAL	57 407 773	35 281 415	553 422	1 492 456	6 848 874	101 583 939	100.0%
%	56.5%	34.7%	0.5%	1.5%	6.7%		

IMPORTAÇÃO							
Continente \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total	%
Europa	11 886 656	19 085 032	334 046	10 940	5 125 548	36 442 222	58.4%
América	10 891 687	9 227	1 916	23 132	257	10 926 219	17.5%
Ásia	7 763 377	19 420	2 941	15 014	116	7 800 869	12.5%
África	5 849 105	21 357	329	1 889	1	5 872 683	9.4%
Austrália e Oceania	43 017	113	0	64	24	43 217	0.1%
Não Aplicável	1 336 592	2 874	81	0	18	1 339 564	2.1%
TOTAL	37 770 434	19 138 024	339 313	51 040	5 125 963	62 424 774	100.0%
%	60.5%	30.7%	0.5%	0.1%	8.2%		

EXPORTAÇÃO							
Continente \ Modo	Marítimo	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Outros	Total	%
Europa	9 281 631	16 101 609	210 260	10 413	1 582 379	27 186 292	69.4%
América	3 061 561	4 682	139	12 798	136	3 079 316	7.9%
Ásia	1 732 608	11 524	3 472	10 667	15	1 758 287	4.5%
África	4 628 882	25 273	206	10 129	176	4 664 667	11.9%
Austrália e Oceania	66 955	214	28	536	1	67 734	0.2%
Não Aplicável	865 701	88	3	1 396 873	140 204	2 402 869	6.1%
TOTAL	19 637 339	16 143 391	214 108	1 441 416	1 722 911	39 159 165	100.0%
%	50.1%	41.2%	0.5%	3.7%	4.4%		

Fonte: INE - Comércio Internacional de Bens (CI) [2017 dados provisórios, 2018 dados preliminares]
 Tratamento: AMT

ANEXO 3

COMÉRCIO INTRACOMUNITÁRIO DE MERCADORIAS POR MODO DE TRANSPORTE - 2018

Modo de Transporte / Mercadoria	Exportação	Importação	Grand Total	%1	%2
MARITIMO	8 252 830	6 764 111	15 016 941		
Derivados energéticos	2 007 116	1 080 043	3 087 158	20.6%	20.6%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos	1 402	1 162 461	1 163 863	7.8%	28.3%
Cereais	22 598	1 135 293	1 157 892	7.7%	36.0%
Produtos químicos de base	440 874	554 289	995 164	6.6%	42.6%
Pasta de papel e desperdícios de papel	752 243	87 789	840 032	5.6%	48.2%
Cimento, cal	694 838	51 453	746 290	5.0%	53.2%
Outros produtos manufacturados	631 530	82 209	713 738	4.8%	58.0%
Madeira e cortiça	443 972	242 878	686 850	4.6%	62.5%
Areias, saibro, argilas e escórias	592 785	68 010	660 795	4.4%	66.9%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de ferro macio ou de aço	489 835	62 451	552 286	3.7%	70.6%
Material de transporte	327 654	142 044	469 698	3.1%	73.7%
Outros materiais de construção	362 511	6 428	368 939	2.5%	76.2%
Produtos carboquímicos	214 377	125 289	339 665	2.3%	78.5%
Minérios e desperdícios não ferrosos	324 071	13 054	337 125	2.2%	80.7%
Outros produtos químicos	148 464	181 390	329 854	2.2%	82.9%
RODOVIARIO	15 934 303	19 044 482	34 978 786		
Outros produtos manufacturados	2 289 874	2 091 784	4 381 658	12.5%	12.5%
Outros produtos químicos	1 344 485	1 916 896	3 261 381	9.3%	21.9%
Madeira e cortiça	579 635	1 288 056	1 867 692	5.3%	27.2%
Vidro, obras de vidro, produtos cerâmicos	1 180 627	593 656	1 774 283	5.1%	32.3%
Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados	715 124	844 356	1 559 480	4.5%	36.7%
Outros materiais de construção	1 030 399	335 633	1 366 033	3.9%	40.6%
Produtos químicos de base	467 266	868 060	1 335 326	3.8%	44.4%
Material de transporte	551 632	661 399	1 213 031	3.5%	47.9%
Produtos alimentares perecíveis	381 380	796 633	1 178 013	3.4%	51.3%
Cereais	225 300	941 694	1 166 995	3.3%	54.6%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de ferro macio ou de aço	558 771	546 959	1 105 730	3.2%	57.8%
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	401 743	589 629	991 371	2.8%	60.6%
Outros produtos alimentares não perecíveis e lúpulo	383 727	602 467	986 194	2.8%	63.4%
Obras de metal	549 499	317 630	867 128	2.5%	65.9%
Sementes e frutos oleaginosos e gorduras	248 677	609 599	858 276	2.5%	68.4%
Bebidas	312 667	517 463	830 130	2.4%	70.7%
Alimentos para animais e desperdícios de produtos alimentares	287 817	536 671	824 488	2.4%	73.1%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos	495 119	276 441	771 561	2.2%	75.3%
CAMINHO DE FERRO	210 260	332 124	542 384		
Chapas e arcos em aço	44 030	162 444	206 474	38.1%	38.1%
Desperdícios de ferro e de aço e poeiras de altos-fornos	25	82 526	82 551	15.2%	53.3%
Pasta de papel e desperdícios de papel	57 166		57 166	10.5%	63.8%
Cereais	49 255	13	49 268	9.1%	72.9%
Material de transporte	27 366	11 867	39 233	7.2%	80.1%
Semiprodutos siderúrgicos laminados	21 210	14 694	35 904	6.6%	86.8%
Barras, perfis, fio-máquina, elementos de vias férreas de ferro fundido, de ferro macio ou de aço	35	30 282	30 317	5.6%	92.4%
AEREO	9 212	9 938	19 150		
Outros produtos manufacturados	5 584	4 113	9 696	50.6%	50.6%
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	448	3 366	3 814	19.9%	70.6%
Outros produtos químicos	359	746	1 106	5.8%	76.3%
Produtos alimentares perecíveis	898	66	964	5.0%	81.4%
Couro, têxteis e vestuário	715	215	930	4.9%	86.2%
INSTALACOES DE TRANSPORTES FIXAS	28 093	1 653 369	1 681 462		
Hidrocarbonetos gasosos, líquidos ou comprimidos	28 093	1 653 369	1 681 462	100.0%	100.0%
PROPULSAO PROPRIA	3 151	4 548	7 699		
Material de transporte	2 435	4 366	6 801	88.3%	88.3%
Tractores, maquinas e material agrícola	716	182	898	11.7%	100.0%
REMESSAS POSTAIS	51	150	201		
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	9	67	76	37.8%	37.8%
Couro, têxteis e vestuário	32	29	61	30.2%	68.1%
Outros produtos manufacturados	7	32	39	19.2%	87.3%
Não Aplicável / Não Disponível	1 550 884	3 466 229	5 017 112		
Madeira e cortiça	143 552	496 433	639 985	12.8%	12.8%
Outras pedras, terras e minerais	353 606	55 128	408 734	8.1%	20.9%
Outros produtos manufacturados	117 673	287 124	404 797	8.1%	29.0%
Outros materiais de construção	161 866	145 520	307 386	6.1%	35.1%
Alimentos para animais e desperdícios de produtos alimentares	37 811	194 487	232 298	4.6%	39.7%
Outros produtos químicos	38 965	167 259	206 223	4.1%	43.8%
Material de transporte	21 821	182 662	204 483	4.1%	47.9%
Outros produtos hortícolas e frutos frescos ou congelados	88 516	114 780	203 296	4.1%	52.0%
Outras máquinas, aparelhos e motores, partes e peças separadas	69 655	114 227	183 882	3.7%	55.6%
Cereais	60 785	112 964	173 749	3.5%	59.1%
Cimento, cal	7 555	160 228	167 783	3.3%	62.4%
Areias, saibro, argilas e escórias	72 808	77 455	150 263	3.0%	65.4%
Outras matérias-primas de origem animal ou vegetal	33 640	108 399	142 039	2.8%	68.3%
Obras de metal	45 340	79 245	124 584	2.5%	70.7%
Grand Total	25 988 784	31 274 951	57 263 735		

ANEXO 4

MERCADORIAS CARREGADAS E DESCARREGADAS NO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

MERCADORIAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS COMERCIAIS DO SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL										
	2017			2018			2018 %Total	Variação 2018/2017		
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total		Carga	Descarga	Total
Continente										
Viana do Castelo	338 387	73 473	411 860	255 078	70 827	325 905	0.4%	-24.6%	-3.6%	-20.9%
Leixões	6 802 628	11 276 962	18 079 590	6 583 343	11 065 317	17 648 660	20.3%	-3.2%	-1.9%	-2.4%
Aveiro	1 708 303	3 444 276	5 152 579	1 771 883	3 853 893	5 625 776	6.5%	+3.7%	+11.9%	+9.2%
Figueira da Foz	1 301 975	721 355	2 023 330	1 382 103	598 806	1 980 909	2.3%	+6.2%	-17.0%	-2.1%
Lisboa	4 629 488	6 519 164	11 148 652	4 050 401	6 343 093	10 393 494	12.0%	-12.5%	-2.7%	-6.8%
Setúbal	3 687 659	2 886 885	6 574 544	3 168 478	3 255 016	6 423 494	7.4%	-14.1%	+12.8%	-2.3%
Sines	17 389 848	29 082 749	46 472 597	16 749 781	27 560 156	44 309 937	51.0%	-3.7%	-5.2%	-4.7%
Faro	83 904		83 904	145 782		145 782	0.2%	+73.7%	-	+73.7%
Portimão	845	54	899	479	176	655	0.0%	-43.3%	+225.9%	-27.1%
Total	35 943 037	54 004 918	89 947 955	34 107 328	52 747 284	86 854 612	100.0%	-5.1%	-2.3%	-3.4%
Madeira										
Caniçal	150 326	925 195	1 075 521	143 777	941 685	1 085 462	92.8%	-4.4%	+1.8%	+0.9%
Funchal	2 132	58 902	61 034	1 825	60 029	61 854	5.3%	-14.4%	+1.9%	+1.3%
Porto Santo	1 574	20 135	21 709	1 650	21 175	22 825	2.0%	+4.8%	+5.2%	+5.1%
Total	154 032	1 004 232	1 158 264	147 252	1 022 889	1 170 141	100.0%	-4.4%	+1.9%	+1.0%
Açores										
Cais do Pico	13 360	75 939	89 299	12 062	83 334	95 396	4.1%	-9.7%	+9.7%	+6.8%
Horta	11 202	88 044	99 246	11 941	82 495	94 436	4.0%	+6.6%	-6.3%	-4.8%
Lajes das Flores	3 240	31 685	34 925	3 856	21 437	25 293	1.1%	+19.0%	-32.3%	-27.6%
Ponta Delgada	401 269	988 444	1 389 713	417 622	1 013 920	1 431 542	61.3%	+4.1%	+2.6%	+3.0%
Praia da Graciosa	4 810	25 468	30 278	5 766	21 821	27 587	1.2%	+19.9%	-14.3%	-8.9%
Praia da Vitória	107 813	371 827	479 640	112 928	426 393	539 321	23.1%	+4.7%	+14.7%	+12.4%
Velas	10 306	67 794	78 100	12 028	67 866	79 894	3.4%	+16.7%	+0.1%	+2.3%
Vila do Porto	5 903	27 027	32 930	6 791	36 061	42 852	1.8%	+15.0%	+33.4%	+30.1%
Total	557 903	1 676 228	2 234 131	582 994	1 753 327	2 336 321	100.0%	+4.5%	+4.6%	+4.6%
TOTAL GERAL	36 654 972	56 685 378	93 340 350	34 837 574	55 523 500	90 361 074	-	-5.0%	-2.0%	-3.2%

ANEXO 5

MOVIMENTO DE MERCADORIAS POR TIPOLOGIA DE CARGA PARA OS PRINCIPAIS PORTOS

PORTO DE LEIXÕES

Classes de carga	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	5 196 875	4 809 006	5 122 906	4 964 182	5 382 128	30.6%	+8.4%	+1.0%
C. G. Fracionada	1 022 638	1 144 718	1 197 538	1 121 210	981 746	5.6%	-12.4%	-1.0%
Roll-On/Roll-Off	323 179	584 029	715 965	845 238	916 368	5.2%	+8.4%	+25.7%
Granéis Sólidos	2 317 598	2 567 992	2 381 202	2 353 183	2 593 418	14.7%	+10.2%	+1.4%
Granéis Líquidos	7 801 361	8 352 893	7 449 887	8 795 854	7 775 000	44.1%	-11.6%	+0.5%
Total	16 661 651	17 458 638	16 867 498	18 079 667	17 648 660	100.0%	-2.4%	+1.5%

PORTO DE AVEIRO

Classes de carga	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	389	1 541	600	460	374	0.0%	-18.7%	-15.8%
C. G. Fracionada	1 723 334	1 685 907	1 457 178	1 286 229	1 603 966	28.5%	+24.7%	-4.0%
Roll-On/Roll-Off	301	0	6	26	0	0.0%	-100.0%	-
Granéis Sólidos	1 634 028	1 941 948	1 842 112	2 593 854	2 597 025	46.2%	+0.1%	+13.2%
Granéis Líquidos	1 124 411	1 026 708	1 241 642	1 272 010	1 424 411	25.3%	+12.0%	+7.2%
Total	4 482 463	4 656 104	4 541 538	5 152 579	5 625 776	100.0%	+9.2%	+5.9%

PORTO DE LISBOA

Classes de carga	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	3 978 648	3 864 423	3 157 376	3 951 411	3 462 758	33.3%	-12.4%	-2.5%
C. G. Fracionada	81 771	252 824	232 637	177 882	139 206	1.3%	-21.7%	+2.3%
Roll-On/Roll-Off	12 155	11 586	5 056	10 098	9 343	0.1%	-7.5%	-7.2%
Granéis Sólidos	5 227 049	4 977 398	4 547 082	5 372 762	5 215 945	50.2%	-2.9%	+0.7%
Granéis Líquidos	1 466 541	1 421 636	1 422 160	1 637 272	1 566 743	15.1%	-4.3%	+2.8%
Total	10 766 164	10 527 867	9 364 311	11 149 425	10 393 995	100.0%	-6.8%	-0.1%

PORTO DE SETÚBAL

Classes de carga	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	824 207	1 029 095	1 312 721	1 225 638	1 022 069	15.6%	-16.6%	+5.6%
C. G. Fracionada	3 187 009	2 847 877	2 043 832	1 568 470	1 397 567	21.3%	-10.9%	-21.0%
Roll-On/Roll-Off	234 305	265 566	261 928	349 042	415 048	6.3%	+18.9%	+16.2%
Granéis Sólidos	3 178 740	2 765 359	2 761 845	2 396 899	3 397 163	51.9%	+41.7%	+0.2%
Granéis Líquidos	383 933	313 812	269 137	274 714	319 210	4.9%	+16.2%	-5.3%
Total	7 808 194	7 221 709	6 649 463	5 814 763	6 551 057	100.0%	+12.7%	-5.6%

PORTO DE SINES

Classes de carga	2014	2015	2016	2017	2018	2018 (%)	Varição 2018/2017	Δ% média anual
C. G. Contentorizada	11 945 266	13 712 891	17 465 885	17 498 570	18 504 698	41.8%	+5.7%	+11.5%
C. G. Fracionada	136 954	117 854	113 603	109 251	105 280	0.2%	-3.6%	-6.0%
Roll-On/Roll-Off	0	1 262	8 096	5 769	16 361	0.0%	+183.6%	-
Granéis Sólidos	4 894 916	5 849 939	5 862 787	6 360 998	5 185 623	11.7%	-18.5%	+2.0%
Granéis Líquidos	18 076 671	21 536 523	24 605 611	22 497 994	20 503 356	46.3%	-8.9%	+2.8%
Total	35 053 807	41 218 469	48 055 982	46 472 582	44 315 318	100.0%	-4.6%	+5.7%

ANEXO 6

PRINCIPAIS MERCADOS DE IMPORTAÇÃO – PAÍS / MERCADORIA

País / Mercadoria	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Soma	%
Rússia, Federação da		34 134	121 157		43 669	58 242	4 062 020	4 319 222	10.5%
Petróleo bruto							3 599 150	3 599 150	8.7%
Produtos petrolíferos refinados líquidos							302 939	302 939	0.9%
Colômbia					35 278	11 282	3 873 498	3 920 058	9.5%
Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes							3 873 498	3 873 498	9.4%
Espanha	5 425	1 090 868	364 149	187 555	645 088	341 494	361 537	2 996 116	7.3%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		141 425	75 506		303 193	1 621	133 834	655 579	1.6%
Produtos químicos minerais de base		16 453	50 087		63 407	141 211	1 492	272 650	0.7%
Produtos petrolíferos refinados sólidos ou parafinados	4 975	46 922	96 187		144	48 321	393	196 942	0.5%
Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias		176 174			8 016	187	2 435	186 812	0.5%
Países Baixos (Holanda)	15 033	1 435 801	508 660	11 588	351 725	214 604	101 938	2 639 349	6.4%
Produtos químicos orgânicos de base		92 436	187 606		11 630	1 152	39 084	331 908	0.8%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		74 330	115 268		16 379	357		206 334	0.5%
Outros resíduos e matérias-primas secundárias		73 339	3 978	7 414	2 128	92 292	22 373	201 524	0.5%
Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias		172 207			17 534	8 549	25	198 315	0.5%
E. U. A.		32 335	37 689		775 551	372 792	1 307 934	2 526 301	6.1%
Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes							691 970	691 970	1.7%
Outras substâncias de origem vegetal			12 002		541 663		599	554 264	1.3%
Turquia		59 776	448 943		445	95 660	1 716 020	2 320 844	5.6%
Petróleo bruto							1 666 847	1 666 847	4.1%
Brasil	759	1 002 106	198 402		671 638	266 610	12 816	2 152 331	5.2%
Petróleo bruto		693 951					693 951	693 951	1.7%
Cereais		80 982	195 714		368 977			645 673	1.6%
Angola		1 760 016			6 385		262 924	2 029 325	4.9%
Petróleo bruto		1 749 162					262 924	2 012 086	4.9%
Nigéria		1 775			20		1 751 660	1 753 455	4.3%
Gás natural							1 751 660	1 751 660	4.3%
Egipto		1 046 584	18 235		24	32 042	390 319	1 487 204	3.6%
Petróleo bruto		1 036 383					360 228	1 396 611	3.4%
Reino Unido		451 304	211 767	173 132	221 970	137 808	35 670	1 231 651	3.0%
Outros resíduos e matérias-primas secundárias		354 800	10 031	149 818	123 297	45 053	786	683 785	1.7%
Uruguai		617 116			37 385	574 651	1 976	1 231 128	3.0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)		533 406				281 182		814 588	2.0%
França	76	440 121	94 819	15 627	515 569	79 885	70 611	1 216 708	3.0%
Cereais		338 782	17 799	10 406	472 406	12 275		851 668	2.1%
Guiné Equatorial		685 577					406 178	1 091 755	2.7%
Petróleo bruto		685 570					406 178	1 091 748	2.7%
Bélgica	3 296	258 699	181 349		23 478	170 822	417 497	1 055 141	2.6%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		17 270	109 995				241 332	368 597	0.9%
Ucrânia	6 293	56 961	583 138		391 544	9 974	3 002	1 050 912	2.6%
Cereais		54 498	525 949		285 235			865 682	2.1%
Argélia		939	3 000		99 518	11 299	795 761	910 517	2.2%
Petróleo bruto							656 124	656 124	1.6%
Catar							697 876	697 876	1.7%
Gás natural							697 876	697 876	1.7%
Iraque							574 150	574 150	1.4%
Petróleo bruto							574 150	574 150	1.4%
Canadá		45 085	109 730		169 048		240 672	564 535	1.4%
Cereais		45 085	109 730		117 275			272 090	0.7%
Petróleo bruto							183 758	183 758	0.4%
Roménia		626	129 016		290 435	868		420 945	1.0%
Itália		9 224	130 548	13 173	2 426	123 983	126 639	405 993	1.0%
Marrocos		111 585	2 844	66 062	45 910	150 733	25 160	402 294	1.0%
Alemanha	1 124	54 907	54 791	4 984	70 513	105 179	66 918	358 416	0.9%
Noruega	4 800	22 473	8 791	9 232	16 622	19 955	232 215	314 088	0.8%
Suécia		26 215	1 045	45 793	85 840	39 583	32 965	231 441	0.6%
China, Republica Popular da		18 108				47 802	123 120	189 030	0.5%
Israel		17 624	81 813		703	60 782	15 489	176 411	0.4%
Irlanda		81 784		3 526	67 643	16 408	1 420	170 781	0.4%
Arábia Saudita		258					169 169	169 427	0.4%
Bulgária		87	39 344		122 417	477		162 325	0.4%
Trindade e Tobago			86 951				71 996	158 947	0.4%
México					1 337		146 204	147 541	0.4%
Gana							132 770	132 770	0.3%
Argentina					121 140		8 830	129 970	0.3%
Gabão		82					125 881	125 963	0.3%
Moçambique		30 025			93 591	89		123 705	0.3%
Finlândia		3 367	5 098	62 681	17 860	19 318	3 883	112 207	0.3%
Costa Rica					44 714	58 564		103 278	0.3%
Cuba					8 727			97 082	0.2%

ANEXO 7

PRINCIPAIS MERCADOS DE EXPORTAÇÃO – PAÍS / MERCADORIA

País / Mercadoria	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Soma	%
Espanha	22 388	496 683	20 808	360 112	259 533	178 470	1 400 470	2 738 464	13.3%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		379 548			1 554		1 108 810	1 489 912	7.2%
Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não	22 388	2 506	15 555	357 102	44 014		6 559	448 124	2.2%
Países Baixos (Holanda)	58 300	1 166 739	196 637	140 552	318 456	321 154	392 424	2 594 262	12.6%
Pasta, papel e seus artigos	58 237	127 858	66 930	115 192	26 703	50 627	7 414	452 961	2.2%
Produtos químicos orgânicos de base		129 024	128 302		7 855	963	99 692	365 836	1.8%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		108 707			311		214 170	323 188	1.6%
Reino Unido	9 092	574 119	308 014	55 929	295 703	523 535	255 467	2 021 859	9.8%
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (excepto tubos)		177 685	37 206		1 525	124 101	53	340 570	1.7%
Outros resíduos e matérias-primas secundárias		45 197	99 901	19 445	5 725	31 683	97 095	299 046	1.5%
Cimento, cal e gesso				5 296	185 352	15 634		206 282	1.0%
E. U. A.		193 290	4 999		29 369	34 984	1 566 074	1 828 716	8.9%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		16 032					1 257 170	1 273 202	6.2%
Marrocos	8 037	255 189	73 818	52 972	243 228	159 749	303 009	1 096 002	5.3%
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (excepto tubos)		95 400	16 469	151	4 496	158 110	6 711	281 337	1.4%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		25 817			705	3	227 341	253 866	1.2%
França	36 128	61 657	65 597	102 610	40 226	196 562	315 820	818 600	4.0%
Cimento, cal e gesso		26	22 134	12 033	5 554	164 421		204 168	1.0%
Itália	41 781	50 424	104 808	118 363	175 280	122 552	137 335	750 543	3.6%
Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.	10 633	273	21 985	36 879	149 092	1 522	562	220 946	1.1%
Alemanha	59 564	47 067	117 948	83 970	4 281	207 199	197 874	718 703	3.5%
Pasta, papel e seus artigos	28 402	50	105 348	83 970	49	3 112	5 244	226 175	1.1%
Angola		176 806	617		367 005	62 610	14 447	621 485	3.0%
Óleos e gorduras animais e vegetais		2 133			76 354		483	78 970	0.4%
Cimento, cal e gesso		323			461	62 610		63 394	0.3%
Bélgica		179 012	91 644	1 597	5 975	63 256	207 674	549 158	2.7%
Produtos químicos orgânicos de base		62 003	68 083				15 008	145 094	0.7%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		16 230					88 935	105 165	0.5%
Cabo Verde		120 689	207 381		104 548	49 257	3 778	485 653	2.4%
Cimento, cal e gesso		87	183 727		381	49 250		233 445	1.1%
Turquia	10 967	31 309	14 226	104 432	12 531	45 920	222 853	442 238	2.1%
Pasta, papel e seus artigos		4 700		87 419	3 095	38 250	24 846	158 310	0.8%
Produtos químicos orgânicos de base		17 360		17 013	3 936	930	93 241	132 480	0.6%
China, Republica Popular da		137 573				222 862	14 246	46 851	2.0%
Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extractivas n.e.		67 094			102 559		31 172	200 825	1.0%
Camarões		8 782	149 991		87 134	108 599	123	354 629	1.7%
Cimento, cal e gesso			149 991		80 489	107 225		337 705	1.6%
Gibraltar		111 281					197 130	308 411	1.5%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		111 281					197 130	308 411	1.5%
Guiné-Bissau		43 818	27 215		58 392	60 816	78 705	268 946	1.3%
Cimento, cal e gesso		26 207			24 286	49 057		99 550	0.5%
Gana		3 708	14 273		246 202		377	264 560	1.3%
Cimento, cal e gesso			14 273		243 468			257 741	1.3%
Irlanda		113 788	3 415	14 969	45 057	63 128	175	240 532	1.2%
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de		69 290			1 061	27 977		98 328	0.5%
Brasil		9 393			6 549	2 618	213 532	232 092	1.1%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		65					107 266	107 331	0.5%
Grécia		76 485	5 765		6 873	25 525	110 545	225 193	1.1%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		62 233				108		62 341	0.3%
Argélia		37 662	9 725	33 720	63 496	46 541	3 682	194 826	0.9%
Finlândia		13 155	35 536	2 280	224	139 746		190 941	0.9%
Tunísia		33 261	7 729		4 947	16 899	127 914	190 750	0.9%
Polónia		6	91 017	86 458			6 957	184 438	0.9%
Suécia		39 501	24 743	81 749	6 316	16 566	27	168 902	0.8%
Noruega		44 689			145	61 797	57 883	164 514	0.8%
Costa do Marfim		3 855			33 829	114 065	106	151 855	0.7%
Senegal		23 765			93 312	21	29 520	146 618	0.7%
Mauritânia		642	43 942		46 438	36 198	4 592	131 812	0.6%
Dinamarca		58 922	14 476	6 692	11 246	16 388	23 072	130 796	0.6%
México		24 647	8 531		1 456		90 650	125 284	0.6%
Egipto		28 341	36 673	14 611	3 409	36 997	4 254	124 285	0.6%
Israel	3 539	48 656		4 209	7 067	39 305	19 911	122 687	0.6%
Argentina	5 038	3 674	31 967		209		81 032	121 920	0.6%
Canadá		41 482	818		12 840		58 661	113 801	0.6%
Africa do Sul		36 739			12 356		45 390	94 485	0.5%

ANEXO 8

CABOTAGEM CONTINENTAL POR TIPOLOGIA DE CARGA - 2018

POR PORTO E TIPOLOGIA DE CARGA								
	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL
VIANA DO CASTELO			244			17 217		17 461
C. G. Fracionada			244					244
Granéis Sólidos						17 217		17 217
LEIXÕES			58 204	109 625	155 510	71 404	2 310 009	2 704 752
C. G. Contentorizada				109 625	9 185	12 446	367 026	498 282
C. G. Fracionada					33	152		185
Roll-On/Roll-Off					191			191
Granéis Sólidos						47 425		47 425
Granéis Líquidos			58 204		146 101	11 381	1 942 983	2 158 669
AVEIRO	244	74 721			3 200	30 349	192 813	301 327
C. G. Fracionada	244	6 228						6 472
Granéis Sólidos						30 349		30 349
Granéis Líquidos		68 493			3 200		192 813	264 506
FIGUEIRA DA FOZ		112 191				2 968	1 719	116 878
C. G. Contentorizada		108 391					1 719	110 110
C. G. Fracionada						2 968		2 968
Granéis Sólidos		3 800						3 800
LISBOA		146 237	3 200			10 776	681 416	841 629
C. G. Contentorizada		9 891						9 891
C. G. Fracionada		85						85
Roll-On/Roll-Off		108						108
Granéis Líquidos		136 153	3 200			10 776	681 416	831 545
SETÚBAL	17 217	66 930	40 829		17 699		77 052	219 727
C. G. Contentorizada		13 033			113		3 272	16 418
C. G. Fracionada					39			39
Granéis Sólidos	17 217	49 333	40 825		1 826		2 266	111 467
Granéis Líquidos		4 564	4		15 721		71 514	91 803
Granéis Líquidos		1 923 063	157 101		625 319	73 639		2 779 122
TOTAL	17 461	2 678 384	259 578	111 344	801 728	208 501	3 263 009	7 340 005

POR TIPOLOGIA DE CARGA E PORTO								
	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL
C. G. CONTENTORIZADA		486 557		111 344	9 298	14 594	372 017	993 810
Leixões				109 625	9 185	12 446	367 026	498 282
Figueira da Foz		108 391					1 719	110 110
Lisboa		9 891						9 891
Setúbal		13 033			113		3 272	16 418
Sines		355 242		1 719		2 148		359 109
C. G. FRACIONADA	244	6 313	244		72	3 120		9 993
Viana do Castelo			244					244
Leixões					33	152		185
Aveiro	244	6 228						6 472
Figueira da Foz						2 968		2 968
Lisboa		85						85
Setúbal					39			39
Roll-On/Roll-Off		108			191			299
Leixões					191			191
Lisboa		108						108
GRANÉIS LÍQUIDOS		2 132 273	218 509		790 341	95 796	2 888 726	6 125 645
Leixões			58 204		146 101	11 381	1 942 983	2 158 669
Aveiro		68 493			3 200		192 813	264 506
Lisboa		136 153	3 200			10 776	681 416	831 545
Setúbal		4 564	4		15 721		71 514	91 803
Sines		1 923 063	157 101		625 319	73 639		2 779 122
GRANÉIS SÓLIDOS	17 217	53 133	40 825		1 826	94 991	2 266	210 258
Viana do Castelo						17 217		17 217
Leixões						47 425		47 425
Aveiro						30 349		30 349
Figueira da Foz		3 800						3 800
Setúbal	17 217	49 333	40 825		1 826		2 266	111 467
TOTAL	17 461	2 678 384	259 578	111 344	801 728	208 501	3 263 009	7 340 005

ANEXO 9

PRINCIPAIS MERCADOS DE EXPORTAÇÃO – PAÍS / MERCADORIA

Mercadoria	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	%
Produtos petrolíferos refinados líquidos		1 425 482			41 047	6	2 052 765	3 519 300	63.4%
Cimento, cal e gesso		2 078			30 398	175 494		207 970	3.7%
Outras mercadorias não identificáveis				170	148 789	668		149 627	2.7%
Mercadorias grupadas		143 646						143 646	2.6%
Pasta, papel e seus artigos		8 522	3 726	105 293	9 221	2 381	379	129 522	2.3%
Bebidas		60 155			64 324	219		124 698	2.2%
Outros produtos alimentares n.e. e produtos de tabaco (excepto em serviço de encomendas ou agrupados)		22 461			100 050	1 235	60	123 806	2.2%
Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos		12 862			87	6	101 509	114 464	2.1%
Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelanas		27 664			47 207			74 871	1.3%
Produtos farmacêuticos e paraquímicos, incluindo pesticidas e outros produtos agroquímicos		10 364		52	55 826	296		66 538	1.2%
Outros materiais de construção, produtos manufacturados		49 682			9 917	62		59 661	1.1%
Outras frutas e produtos hortícolas frescos		2 337			57 136			59 473	1.1%
Compostos e adubos de azoto (excepto adubos naturais)		5 809			46 686			52 495	0.9%
Mobiliário		33 953			3 606			37 559	0.7%
Produtos da indústria automóvel		13 003			23 205	529		36 737	0.7%
Cereais		1 677			33 557			35 234	0.6%
Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (excepto tubos)		25 652	2 502		4 749			32 903	0.6%
Produtos da transformação de cereais e leguminosas, amidos, féculas e alimentos compostos para animais		8 322			23 094			31 416	0.6%
Óleos e gorduras animais e vegetais		2 086			28 329	98		30 513	0.5%
Lactínios e gelados		15 214			13 808	24		29 046	0.5%
Outras substâncias de origem vegetal		4 428			22 657		491	27 576	0.5%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário)		13 867		7 539	4 215			25 621	0.5%
Gás natural					23 487			23 487	0.4%
Carne, peles e couros em bruto e produtos à base de carne		5 182			15 477	8		20 667	0.4%
Outras mercadorias	244	106 890	3 200	3 824	63 475	3 485	214 449	395 567	7.1%
TOTAL GERAL	244	2 001 336	9 428	116 878	870 347	184 511	2 369 653	5 552 397	100.0%

ANEXO 10

CABOTAGEM INSULAR POR REGIÃO AUTÓNOMA E TIPOLOGIA DE CARGA - 2018

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR POR PORTO E CLASSE DE CARGA EM 2018
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 (%) 2018
Viana do Castelo								
Leixões		102 645		208 659	14 516		325 820	30.5%
Aveiro								
Figueira da Foz								
Lisboa			15 402	442 559	15 260		473 221	44.3%
Setúbal			61 721				61 721	5.8%
Sines		207 549					207 549	19.4%
Faro								
Portimão						654	654	0.1%
TOTAL		310 194	77 123	651 218	29 776	654	1 068 965	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		29.0%	7.2%	60.9%	2.8%	0.1%	100.0%	-

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR POR PORTO E CLASSE DE CARGA EM 2018
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 (%) 2018
Viana do Castelo								
Leixões		23 117		319 866	9 771		352 754	27.8%
Aveiro								
Figueira da Foz								
Lisboa			52 196	549 083	13 588	118	614 985	48.4%
Setúbal			19 701		427	1 169	21 297	1.7%
Sines		233 516					233 516	18.4%
Faro					47 061		47 061	3.7%
Portimão								
TOTAL		256 633	71 897	868 949	70 847	1 287	1 269 613	100.0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		20.2%	5.7%	68.4%	5.6%	0.1%	100.0%	-

ANEXO 11

MOVIMENTO DE NAVIOS – EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR PORTO E VOLUME DE ARQUEAÇÃO BRUTA POR NACIONALIDADE E DIMENSÃO

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE ARQUEAÇÃO BRUTA DOS NAVIOS POR PORTO DO CONTINENTE

Unidade: 10³

Porto	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura % 2018	Variação 2017 → 2018	Δ% média anual
Viana do Castelo	801	879	777	925	858	0.4%	-7.2%	+1.9%
Leixões	31 771	35 101	32 618	33 367	34 263	16.7%	+2.7%	+1.0%
Douro	20	32	30	39	23	0.0%	-39.6%	+4.5%
Aveiro	4 313	4 562	5 072	5 592	6 172	3.0%	+10.4%	+9.8%
Figueira da Foz	1 689	1 619	1 817	1 756	1 643	0.8%	-6.4%	+0.3%
Lisboa	48 027	51 039	46 217	50 174	49 023	23.9%	-2.3%	+0.2%
Setúbal	20 990	23 494	22 486	22 329	24 062	11.7%	+7.8%	+2.2%
Sines	70 224	80 033	94 674	90 184	87 566	42.6%	-2.9%	+5.5%
Faro	271	325	125	81	123	0.1%	+53.2%	-28.3%
Portimão	522	849	816	1 578	1 726	0.8%	+9.4%	+38.4%
Total	178 629	197 933	204 632	206 025	205 461	100.0%	-0.3%	+3.2%

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE ARQUEAÇÃO BRUTA DOS NAVIOS POR TIPO DE NAVIO

Unidade: 10³

Tipologia	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura % 2018	Variação 2017 → 2018	Δ% média anual
Carga geral	20 951	23 258	21 449	22 914	23 380	11.4%	+2.0%	+2.0%
Contentores	81 239	90 768	99 704	96 838	92 032	44.8%	-5.0%	+3.1%
Grânéis líquidos	33 227	34 655	35 948	36 238	35 652	17.4%	-1.6%	+1.8%
Navios de Cruzeiro	22 815	24 558	24 069	25 363	28 087	13.7%	+10.7%	+4.7%
Grânéis sólidos	10 368	13 573	12 275	12 103	12 996	6.3%	+7.4%	+3.1%
Transporte especializado (carga seca)	9 879	11 072	11 105	12 513	13 068	6.4%	+4.4%	+7.1%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	125	14	38	35	41	0.0%	+16.6%	-28.3%
Batelão sem propulsão para cargas secas	9	8	14	17	18	0.0%	+5.6%	+26.4%
Outro	17	26	32	4	187	0.1%	+4597.9%	s/s
Total	178 629	197 933	204 632	206 025	205 461	100.0%	-0.3%	+3.2%
Variação anual	+27.8%	+10.8%	+3.4%	+0.7%	-0.3%	---		

ANEXO 12

MOVIMENTO DE NAVIOS – NÚMERO DE ESCALAS POR PAÍS DE REGISTO E TRÁFEGO

NÚMERO DE ESCALAS EM 2018 POR PAÍS DE REGISTO DOS NAVIOS E POR TIPO DE TRÁFEGO							
PAÍS DE REGISTO	Nacional		Internacional		Total		% Acc
Malta	387	12.4%	937	13.0%	1 324	12.8%	12.8%
Portugal	719	23.0%	540	7.5%	1 259	12.2%	25.0%
Antígua e Barbuda	277	8.9%	675	9.4%	952	9.2%	34.2%
Chipre	389	12.5%	513	7.1%	902	8.7%	43.0%
Países Baixos (Holanda)	204	6.5%	563	7.8%	767	7.4%	50.4%
Panamá	48	1.5%	683	9.5%	731	7.1%	57.5%
Libéria	125	4.0%	561	7.8%	686	6.6%	64.1%
Reino Unido	138	4.4%	350	4.9%	488	4.7%	68.9%
Marshall, Ilhas	29	0.9%	390	5.4%	419	4.1%	72.9%
Espanha	286	9.2%	107	1.5%	393	3.8%	76.7%
Baamas	76	2.4%	228	3.2%	304	2.9%	79.7%
Itália	54	1.7%	226	3.1%	280	2.7%	82.4%
Gibraltar	63	2.0%	158	2.2%	221	2.1%	84.5%
Singapura	20	0.6%	181	2.5%	201	1.9%	86.5%
Alemanha	73	2.3%	91	1.3%	164	1.6%	88.0%
Hong Kong	34	1.1%	104	1.4%	138	1.3%	89.4%
Bermudas	9	0.3%	85	1.2%	94	0.9%	90.3%
Diversos	21	0.7%	66	0.9%	87	0.8%	91.1%
Barbados	20	0.6%	60	0.8%	80	0.8%	91.9%
Grécia	3	0.1%	75	1.0%	78	0.8%	92.7%
Irlanda	7	0.2%	57	0.8%	64	0.6%	93.3%
Dinamarca	16	0.5%	41	0.6%	57	0.6%	93.8%
Rússia, Federação da	8	0.3%	38	0.5%	46	0.4%	94.3%
Restantes 46 países	115	3.7%	475	6.6%	590	5.7%	100.0%
Total	3 121	100.0%	7 204	100.0%	10 325	100.0%	-

ANEXO 13

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR NACIONALIDADE DO REGISTO E DIMENSÃO

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR NACIONALIDADE DO REGISTO E DIMENSÃO								
Nacionalidade	2014	2015	2016	2017	2018	Estrutura % 2018	Varição 2017 → 2018	Δ% média anual
Nacional	795	829	1 127	1 244	1 259	12.2%	+1.2%	+14.0%
< 2 000	15	23	25	28	16	0.2%	-42.9%	+3.3%
2 000 a 4 999	284	243	294	381	334	3.2%	-12.3%	+8.1%
5 000 a 9 999	365	361	588	625	692	6.7%	+10.7%	+20.0%
10 000 a 19 999	117	160	161	112	74	0.7%	-33.9%	-10.3%
≥ 20 000	14	42	59	98	143	1.4%	+45.9%	+99.9%
Estrangeiro	9 813	9 980	9 653	9 408	9 066	87.8%	-3.6%	-2.1%
< 2 000	272	219	232	232	168	1.6%	-27.6%	-8.4%
2 000 a 4 999	3 486	3 292	3 180	3 203	3 150	30.5%	-1.7%	-2.3%
5 000 a 9 999	2 362	2 453	2 388	2 005	1 722	16.7%	-14.1%	-7.7%
10 000 a 19 999	1 256	1 101	1 093	1 280	1 397	13.5%	+9.1%	+3.8%
20 000 a 39 999	1 134	1 502	1 204	1 147	1 169	11.3%	+1.9%	-2.3%
≥ 40 000	1 303	1 413	1 556	1 541	1 460	14.1%	-5.3%	+3.1%
Ignorado	0	0	0	0	0	0.0%	-	-
Total	10 608	10 809	10 780	10 652	10 325	100.0%	-3.1%	-0.7%
% Pavilhão Nacional / Total	7.5%	7.7%	10.5%	11.7%	12.2%	---	---	---



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

