



**ACOMPANHAMENTO
DO
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO
DE
DEZEMBRO DE 2015**



ÍNDICE

1. Factos mais relevantes que caracterizam o comportamento do mercado portuário

2. Comportamento geral do mercado portuário

- 2.1. Movimento geral
- 2.2. Evolução anual do mercado portuário desde 2005

3. Comportamento dos mercados por tipologia de carga

- 3.1. Carga Geral
 - 3.1.1. Contentorizada
 - 3.1.2. Fracionada
 - 3.1.3. Ro-Ro
- 3.2. Granéis Sólidos
 - 3.2.1. Carvão
 - 3.2.2. Minério
 - 3.2.3. Produtos Agrícolas
 - 3.2.4. Outros Granéis Sólidos
- 3.3. Granéis Líquidos
 - 3.3.1. Petróleo Bruto
 - 3.3.2. Produtos Petrolíferos
 - 3.3.3. Outros Granéis Líquidos

4. Anexos

- A1. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga
- A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto
- A3. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2015)
- A4. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2015)

-
- Notas:**
- 1. Todos os dados foram fornecidos pelas Administrações Portuárias, sendo os cálculos, agregação e análise da responsabilidade da AMT;
 - 2. Esta versão do relatório contém dados estatísticos definitivos resultantes da introdução de correções enviadas por administrações portuárias, após fecho do ano;
 - 3. Os elementos relativos a contentores e a navios não seguem integralmente a Diretiva Comunitária 95/64/CE, de 8 de dezembro, designadamente por incluírem na tonelage da carga as taras dos contentores cheios e no número de embarcações alguns tipos de navios excluídos na Diretiva;
 - 4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelage de carga) não incluem as operações *shift land & reship* por não traduzirem, de acordo com o *Eurostat*, movimentos de entrada e saída de mercadorias.
 - 5. Para efeito deste relatório são considerados como mercados portuários de produtos e geográficos os correspondentes às diversas classes e grupos de carga e aos portos onde se regista o movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, conforme comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).



**FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO
MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-DEZEMBRO DE 2015**



- O volume de carga movimentada no ano de 2015 pelos principais portos comerciais que integram o mercado portuário do Continente ascendeu a 88,9 milhões de toneladas de carga, superior em +7,5% ao volume registado em 2014. Este é o valor mais elevado de sempre e resulta do comportamento dos portos de Sines, Leixões e Aveiro, que atingem iguais marcas.

O aumento global de +7,5% resultou do crescimento do tráfego em Sines, de +17%, conjugado com os aumentos registados nos portos de Leixões e Aveiro, ambos de +3,7%, e com as reduções de tráfego observadas nos restantes portos, destacando-se o porto da Figueira da Foz com -7,3%, de Setúbal com -7%, Viana do Castelo com -6% e Lisboa com -2,3%.

Em termos de volume de carga movimentada verifica-se que o mercado mantém na posição cimeira o porto de Sines com responsabilidade por 49,5% do total (evoluído de 45,4% em 2014). Por ordem de grandeza segue-se o porto de Leixões com 21,1%, Lisboa com 13% e Setúbal com 8,4%.

O mercado de contentores, que tem vindo a observar um dinamismo e uma evolução crescente notáveis, com um crescimento acumulado de +61,5% desde 2011, tendo registado um volume de cerca de 2,58 milhões de TEU, superior em +2,4% ao valor registado em 2014, constituindo também o valor anual mais elevado de sempre.

A melhor marca de sempre no volume de contentores em TEU é observada nos portos de Sines, Setúbal e Figueira da Foz, que cresceram respetivamente +8,5%, +17,7% e +8,2%, relativamente a 2014. Sublinha-se o facto de o porto de Leixões ter registado uma quebra de -6,4% e o de Lisboa de -4,2%.

No segmento de mercado de contentores o porto de Sines foi responsável por 51,6% do total de TEU movimentados (subindo para 52,4% em Unidades), seguindo-se Leixões com 24,2%, Lisboa com 18,6% e Setúbal com 4,7%.

- Os portos em análise registaram um total de 10 706 escalas de navios nas diversas tipologias, a que correspondeu uma arqueação bruta de 190,3 milhões de GT, respetivamente +2,1% e +10,2% superiores aos valores observados em 2014. O volume global de GT é o mais elevado de sempre e verifica-se nos portos de Sines, Lisboa, Aveiro e Douro e Leixões, com variações positivas que variam entre +5,9% e +14%. O único porto que registou em 2015 uma quebra na GT dos navios que o escalaram foi a Figueira da Foz, com uma diminuição de -12,8%.

O número mais elevado de escalas verificou-se nos portos de Douro e Leixões, representando 25,5% do total e ultrapassando em +4,2% em 2014, seguido de Lisboa, com 24,3% refletindo um decréscimo de -3,8%, e de Sines, com 20,4% e tendo registado um aumento de +9,2% que lhe confere a marca do número de escalas mais elevado de sempre. Assinala-se, ainda, o aumento do número de escalas, face a 2014, observado nos portos de Viana do Castelo (+8,8%) e de Aveiro (+1,8%).

- O segmento de mercado que mais contribuiu para o aumento global de +7,5% foi o dos Granéis Líquidos, +13,1%, resultante fundamentalmente da conjugação dos acréscimos de +21,9% na importação de Petróleo Bruto e de +8,7% na movimentação de Produtos Petrolíferos. O segmento do mercado dos Granéis Sólidos e de Carga Geral contribuiu com variações positivas de +4,1% e +4,7%, respetivamente, sendo de assinalar o comportamento do mercado da carga Ro-Ro que registou um crescimento de +49,7%, de Minérios, com uma variação de +23,9% e do Carvão, com +16,4%.

Pela importância que o respetivo segmento representa para o mercado portuário, importa referir a carga Contentorizada que registou um aumento de +5,8% face ao volume de 2014.

- A carga embarcada com origem no *hinterland* dos portos em análise, na qual as “exportações” assumem um peso importante, atingiu um volume de cerca de 30,6 milhões de toneladas durante o ano de 2015, superior em +2,1% o valor de 2014 e constituindo o valor mais elevado de sempre. Para este facto foi determinante o comportamento do mercado de Produtos Petrolíferos, que cresceu +20,7%. Em termos globais, a carga embarcada (que inclui cerca de 7 milhões de toneladas de carga contentorizada em *transshipment*) representou 42,4% do total da carga movimentada e ultrapassou em +4,3% o volume registado em 2014.

Os portos que contribuíram para esta variação foram Sines e Figueira da Foz, com um acréscimo de +16,5% e +5,4%, respetivamente. Nos restantes portos sublinham-se as variações positivas de Viana do Castelo (+3,6%) e Aveiro (+0,1%) e negativas de Setúbal (-10,9%), Lisboa (-3,1%) e Leixões (-2,4%).

Além dos Produtos Petrolíferos merecem destaque pelo impulso que induziram ao volume da carga embarcada em 2015, registando variações superiores à média, os Produtos Agrícolas (+14,8%) e, numa dimensão menos significativa em termos de volume, a Carga Geral Ro-Ro (+25,5%).

- O volume da carga desembarcada (na qual as “importações” representam mais de 90%) registou um acréscimo de +9,9% comparativamente ao valor registado em 2014, muito influenciado pelo aumento da importação de combustíveis fósseis, que representam 38,4% do total da carga desembarcada, sendo que no Petróleo Bruto se registou uma variação de +23,2% e no Carvão de +17,4%. A carga Contentorizada, com um volume que representa 24,2% do total, registou um aumento de 9,2% em relação a 2014, sendo de referir que os Produtos Petrolíferos registaram uma quebra de -5,2% e a carga Fracionada de -7,7%.
- À semelhança do que tem vindo a verificar-se nos últimos anos, os portos de Viana do Castelo (desde 2011), Figueira da Foz (desde 2002) e Setúbal (desde 2007) registaram um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, sendo que em 2015 este indicador tem, respetivamente, os valores 73,8%, 68,3% e 64,4%.



COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO



2.1. Movimento geral

No ano de 2015 o mercado portuário registou um movimento global de 88,9 milhões de toneladas (MT), repartido por classes de carga e geograficamente conforme valores apresentados no quadro seguinte, que revelam como segmento mais significativo, em termos de volume, o da Carga Geral, representa 41,8% do total, seguido dos Granéis Líquidos, com 36,8%, cabendo aos Granéis Sólidos os restantes 21,4%.

Do ponto de vista da distribuição geográfica o mercado portuário traduz-se, genericamente, por uma significativa concentração da movimentação de carga no porto de Sines, responsável por 49,5% do total registado em 2015. Esta concentração assume particular relevância no segmento do mercado de Granéis Líquidos (65,9%), por efeito da importação de Petróleo Bruto para a refinaria da Galp Energia. Este segmento de mercado é praticamente repartido com o porto de Leixões (25,6%), por efeito da importação do mesmo produto para a refinaria de Matosinhos. Embora com menor peso, deve também ser objeto de destaque a relativa concentração no porto de Sines do tráfego de Carga Geral, com uma quota-parte de 44,7% do total, por efeito da forte procura das linhas internacionais para as operações de *transhipment* de Contentores, cuja carga representou 77,6% deste segmento de tráfego.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	
Carga Geral	270 939	7 838 735	1 687 447	1 191 929	5 183 685	4 394 194	16 580 098	37 147 027	41,8%
Granéis Sólidos	130 902	2 567 127	1 941 945	797 896	4 977 398	2 787 124	5 849 937	19 052 329	21,4%
Granéis Líquidos	28 048	8 354 955	1 026 705	12 033	1 421 640	313 766	21 536 511	32 693 658	36,8%
TOTAL	429 888	18 760 817	4 656 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	88 893 014	100,0%
	0,5%	21,1%	5,2%	2,3%	13,0%	8,4%	49,5%	100,0%	

A leitura do quadro seguinte revela que o mês de dezembro, tomado isoladamente, tem subjacente uma evolução negativa em termos gerais (navios, carga e contentores), refletindo-se na carga movimentada com uma variação de -2,4% em relação à média anual. A pressão negativa induzida pelo movimento de dezembro verifica-se em todas as classes de carga (-2,6% na Carga Geral, -4% nos Granéis Sólidos e -1,6% nos Granéis Líquidos), mas não em todos os segmentos do mercado, destacando-se, por exemplo, o segmento da carga Fracionada (+3,7%), dos Produtos Agrícolas (+3,5%) e Petróleo Bruto (+2,8%).

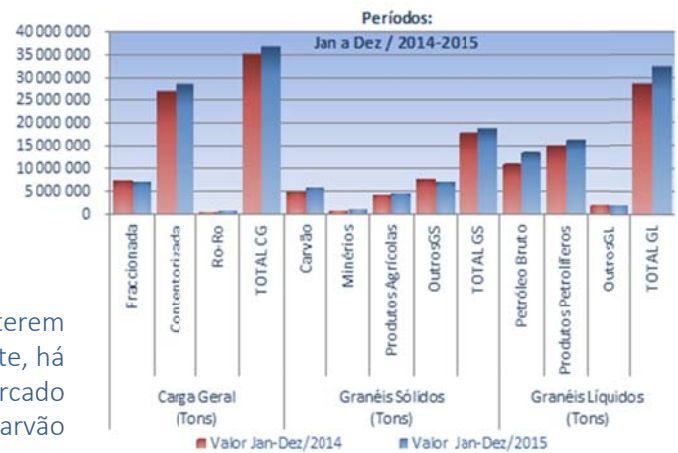
		Dezembro/2015			Jan-Dez/2015		Últimos 12 meses	
		Valor do Mês	Δ % sobre Mês Homólogo 2014	Δ % sobre média do período	Valor do Período	Δ % sobre Período Homólogo	Últimos 12 meses (Jan/2015 a Dez/2015)	Δ % 12 meses Anteriores (Jan/2014 a Dez/2014)
Navios	Número	818	-3,9%	-8,3%	10 706	2,1%	10 706	2,1%
	GT	14 438 354	3,8%	-9,0%	190 307 583	10,2%	190 307 583	10,2%
	GT Médio	17 651	8,0%	-	17 776	7,8%	17 776	7,8%
Carga Geral (Tons)	Fracionada	632 616	-2,3%	3,7%	7 323 772	-3,2%	7 323 772	-3,2%
	Contentorizada	2 309 523	10,2%	-3,9%	28 845 595	5,8%	28 845 595	5,8%
	Ro-Ro	73 647	42,7%	-9,6%	977 660	49,7%	977 660	49,7%
	TOTAL CG	3 015 786	7,9%	-2,6%	37 147 027	4,7%	37 147 027	4,7%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	379 577	15,0%	-23,0%	5 916 252	16,4%	5 916 252	16,4%
	Minérios	78 857	-25,7%	-18,6%	1 162 396	23,9%	1 162 396	23,9%
	Produtos Agrícolas	412 318	-11,4%	3,5%	4 781 142	7,2%	4 781 142	7,2%
	OutrosGS	653 824	4,0%	9,1%	7 192 538	-8,1%	7 192 538	-8,1%
	TOTAL GS	1 524 576	-0,4%	-4,0%	19 052 329	4,1%	19 052 329	4,1%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	1 190 411	2,6%	2,8%	13 900 502	21,9%	13 900 502	21,9%
	Produtos Petrolíferos	1 298 023	-16,5%	-6,3%	16 628 917	8,7%	16 628 917	8,7%
	OutrosGL	201 929	18,6%	12,0%	2 164 239	-2,0%	2 164 239	-2,0%
	TOTAL GL	2 690 363	-6,7%	-1,3%	32 693 658	13,1%	32 693 658	13,1%
TOTAL GERAL		7 230 725	0,3%	-2,4%	88 893 014	7,5%	88 893 014	7,5%
Contentores	Número	123 725	-2,3%	-10,0%	1 650 287	0,4%	1 650 287	0,4%
	TEU	194 074	0,2%	-9,8%	2 581 113	2,4%	2 581 113	2,4%



O volume de 88,9 milhões de toneladas movimentadas em 2015 traduz um crescimento de +7,5% em relação ao ano de 2014 e representa a melhor marca de sempre, determinada pelos valores recorde registados nos portos de Leixões, Aveiro e Sines.

Completando a leitura do quadro acima com a respetiva visualização gráfica, verifica-se que em todas as classes de carga se verificou um crescimento face ao ano anterior, sendo o mais significativo e impulsionador da variação global a classe dos Granéis Líquidos, com um crescimento de +13,1%, em resultado do aumento da importação de Petróleo Bruto, de +21,9%.

Não obstante a Carga Geral e os Granéis Sólidos terem registado aumentos de +4,7% e +4,1%, respetivamente, há a registar acréscimos notáveis nos segmentos de mercado da carga Ro-Ro (+49,7%), Minérios (+23,9%) e Carvão (+16,4%).



O comportamento observado no segmento do mercado da carga Contentorizada, o mais relevante se tomado individualmente representando 32,4% do total, traduz-se por um crescimento de +5,8% em 2015, revelando a manutenção de uma dinâmica de crescimento, não obstante a perda de 0,6 pontos percentuais no peso da quota-parte que detinha em 2014 (33%).

O tráfego de Contentores, avaliado no volume de TEU movimentados, mantém a tendência de crescimento, ao fechar 2015 com +2,4% do que em 2014, embora reflita uma desaceleração de crescimento, face aos acréscimos verificados nos anos imediatamente anteriores, de +14,9% e +26%, atingindo uma taxa acumulada de crescimento de +61,5% desde 2011, a uma média anual de +10,1%.

O movimento de navios observado em 2015 que, na sua maioria, proporcionou o tráfego de carga que vimos referindo, atingiu 10 706 escalas, cuja arqueação bruta (GT) ascendeu a 190,3 milhões, valores estes superiores em, respetivamente, +2,1% e +10,2% ao registado em 2014, refletindo um significativo aumento da dimensão média dos navios que escalam os portos nacionais.

Numa perspetiva geral, a estrutura dos mercados subjacentes aos diversos produtos (classes e grupos de carga) e distribuição geográfica (por portos) é traduzido no quadro e gráficos apresentados na página seguinte, cuja leitura revela a existência de comportamento significativamente díspares.

Ressalta a preponderância do porto de Sines, quer em termos do volume de carga cuja movimentação é por si proporcionada, que representa 49,5%, quer em termos da sua evolução face ao registado em 2014, que se traduz num acréscimo de +17%, sendo também o único porto que registou variações positivas em todas as classes de carga, determinando que esta situação se verificasse para todo o mercado portuário em análise.

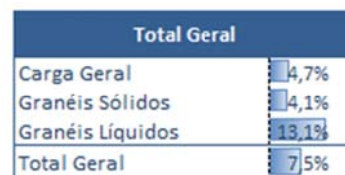
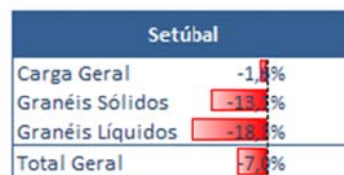
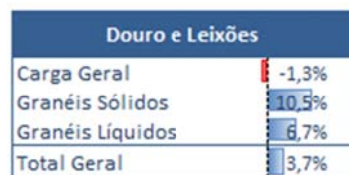
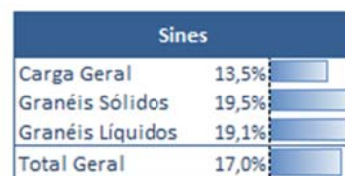
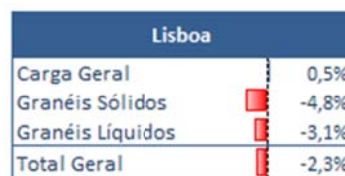
Relativamente aos outros portos sublinha-se o facto de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal registarem uma variação global negativa, de, respetivamente, -6%, -7,3%, -2,3% e -7%, enquanto Leixões e Aveiro refletem ambos uma evolução global positiva de +3,7%, sendo de notar que todos registam uma quebra numa ou mais classes de carga.

Atenta a importância que a carga Contentorizada assume no porto de Leixões, sublinha-se que a quebra registada de 2014 para 2015 é explicada pela recessão verificada no comércio com Angola, tendo o peso destas operações no volume total de carga Contentorizada embarcada diminuído mais de 8 pontos percentuais.



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-DEZEMBRO DE 2015
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2014

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Total Geral	
	Ton	Δ% s/2014	Ton	Δ% s/2014	Ton	Δ% s/2014	Ton	Δ% s/2014	Ton	Δ% s/2014	Ton	Δ% s/2014	Ton	Δ% s/2014	Ton	Δ% s/2014
Carga Geral	270 939	3,7%	7 838 735	-1,3%	1 687 447	-2,6%	1 191 929	-8,7%	5 183 685	0,5%	4 394 194	-1,6%	16 580 098	13,5%	37 147 027	4,7%
Contentorizada	1 329	120,0%	5 995 990	-8,0%	842	-	189 949	14,4%	4 919 395	-2,9%	1 277 109	23,3%	16 460 981	13,7%	28 845 595	5,8%
Fraccionada	269 610	3,5%	1 144 636	12,2%	1 686 605	-2,7%	1 001 980	-12,1%	252 669	209,4%	2 850 415	-10,8%	117 856	-13,9%	7 323 772	-3,2%
Ro-Ro	0	-	698 109	72,4%	0	-	0	-	11 621	-4,7%	266 669	13,0%	1 262	-	977 660	49,7%
Granéis Sólidos	130 902	-19,7%	2 567 127	10,5%	1 941 945	18,8%	797 896	-6,6%	4 977 398	-4,8%	2 787 124	-13,1%	5 849 937	19,5%	19 052 329	4,1%
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	235 238	-28,1%	5 681 014	19,5%	5 916 252	16,4%
Minérios	0	-100,0%	647 340	49,5%	0	-	0	-	2 674	-77,3%	463 097	4,3%	49 286	89,1%	1 162 396	23,9%
Produtos Agrícolas	0	-	696 783	-11,3%	571 930	113,7%	24 486	-	3 314 568	0,6%	170 775	56,5%	2 600	-5,2%	4 781 142	7,2%
OutrosGS	130 902	-6,4%	1 223 004	10,7%	1 370 016	0,3%	773 410	-9,5%	1 660 156	-13,6%	1 918 014	-17,6%	117 037	5,4%	7 192 538	-8,1%
Granéis Líquidos	28 048	-15,0%	8 354 955	6,7%	1 026 705	-8,7%	12 033	-	1 421 640	-3,1%	313 766	-18,3%	21 536 511	19,1%	32 693 658	13,1%
Petróleo Bruto	0	-	4 522 376	11,4%	0	-	0	-	0	-	0	-	9 378 126	27,6%	13 900 502	21,9%
Produtos Petrolíferos	28 048	-	3 375 664	4,1%	375 072	-29,5%	0	-	905 577	-8,5%	66 215	-44,8%	11 878 341	14,1%	16 628 917	8,7%
OutrosGL	0	-100,0%	456 915	-13,4%	651 633	10,0%	12 033	-	516 063	8,2%	247 551	-6,2%	280 044	-11,0%	2 164 239	-2,0%
Total Geral	429 888	-6,0%	18 760 817	3,7%	4 656 098	3,7%	2 001 858	-7,3%	11 582 723	-2,3%	7 495 084	-7,0%	43 966 546	17,0%	88 893 014	7,5%
Distribuição por Portos	0,5%	-	21,1%	-	5,2%	-	2,3%	-	13,0%	-	8,4%	-	49,5%	-	100,0%	-



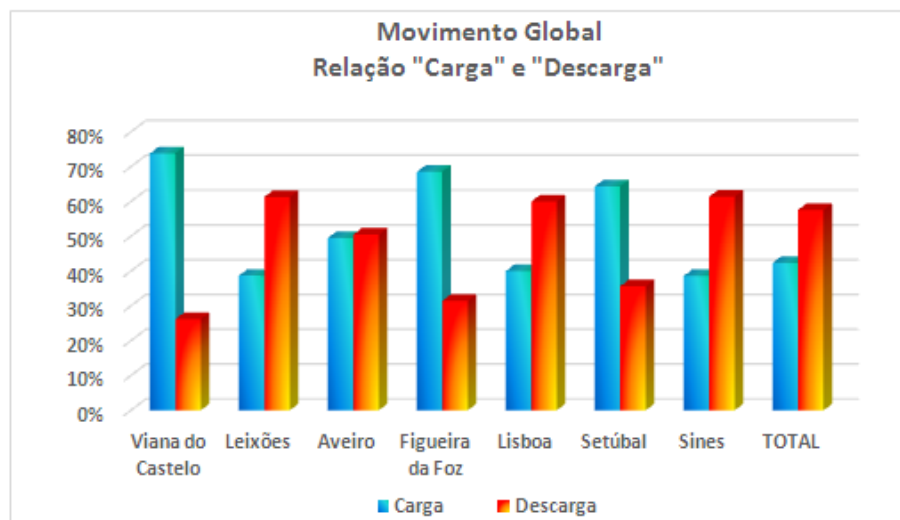


Embora o presente relatório esteja estruturado em termos de carga embarcada e desembarcada nos principais portais comerciais do Continente, incluindo-se aqui, de forma indiferenciada, os tráfegos de importação, exportação e de cabotagem, é comumente conhecido que o comércio internacional representa a quota-parte mais significativa do movimento portuário.

Embora ainda com dados provisórios, verificou-se que em 2015 as importações de mercadorias representaram cerca de 92,5% (em 2014 haviam sido 91,1%) da carga desembarcada e as exportações cerca de 86,7% (em 2014 haviam sido 84,7%) da carga embarcada.

A comparação do volume de carga entrada e saída em cada porto é apresentada no anexo 2 e da sua leitura transparece a diversidade do perfil dos diversos portos no que respeita ao seu pendor 'exportador' ou 'importador', independentemente da tonelagem de carga movimentada.

A representação gráfica a seguir reproduzida evidencia o porto de Viana do Castelo como o mais exportador, tendo 'embarcado' 73,8% da carga que movimentou (constituída integralmente por carga de exportação), seguindo-se o porto da Figueira da Foz com 68,5% e Setúbal com 64,4% (dos quais cerca de 61%, em ambos os portos, correspondem a carga de exportação). Os restantes portos apresentam um ratio entre a carga embarcada e o total da carga movimentada inferior a 50%, sendo os de menor expressão em termos de exportação os portos de Leixões (cerca de 29%), Lisboa (cerca de 32%) e Sines (cerca de 33%).



Movimento de Contentores

Porque os Contentores representam a forma de acondicionamento do maior volume de tonelagem de mercadorias movimentadas e a que regista a taxa média anual de crescimento com maior expressão, o mercado por si constituído reveste-se de elevada importância, sendo notável o seu dinamismo e a forte concorrência a que está sujeito.

Por esta razão, para além das referências já efetuadas ao mercado da carga Contentorizada e a indicação do volume global de Contentores movimentados no mercado portuário nacional, em termos de Número e TEU, importa avaliar com mais detalhe o comportamento deste mercado em termos geográficos, reportando-nos aos valores apresentados no quadro seguinte, onde não se consideram os portos de Viana do Castelo e de Aveiro, onde este tráfego é meramente residual.

Dada a fortíssima correlação existente entre o volume de carga Contentorizada e o volume de TEU (que apenas não atinge o seu valor máximo porque o tráfego de Contentores inclui um significativo volume de Contentores vazios), a importância deste mercado na sua vertente geográfica corresponde ao já referido para a carga Contentorizada.

O porto de Sines assume uma posição de líder em termos de volume, detendo 51,6% de um total de 2,58 milhões de TEU movimentados no mercado portuário nacional, com um tráfego maioritariamente de



transshipment, cerca de 80%, que constitui praticamente um segmento único no mercado nacional, dado que representa cerca de 9% em Leixões e cerca de 3% em Lisboa.

Relativamente à influência do porto de Sines no mercado de Contentores e da carga Contentorizada, importa sublinhar que o movimento das operações de *transshipment* efetuadas neste porto, a que corresponde hoje cerca de 80% do movimento aí efetuado, sendo independente do comportamento da economia nacional, pode desvirtuar o comportamento do mercado portuário no que toca ao volume de importações e, principalmente, de exportações.

Constituindo um mercado com alguma dimensão e importância nacional temos também o porto de Leixões e de Lisboa, que representam 24,2% e 18,6% do movimento total, respetivamente.

O mercado nacional de Contentores completa-se com Setúbal e Figueira da Foz, que representam 4,7% e 0,9%, respetivamente, assumindo o tráfego que o constitui relativa importância local e regional.

Mês de Dezembro de 2015

		Dezembro/2015				Jan-Dez/2015			
		Dez/2015		Δ % sobre Mês Homólogo 2014	Δ % sobre média	Períodos: Jan a Dez / 2014-2015		Δ % sobre Período Homólogo 2014	
		Quantidade	%			Quantidade	%		
CONTENTORES (TEU)	Douro e Leixões	49 604	25,6%	-0,1%	-4,6%	624 025	24,2%	-6,4%	
	Figueira da Foz	2 011	1,0%	49,5%	13,0%	21 349	0,8%	8,2%	
	Lisboa	25 865	13,3%	-36,3%	-35,5%	481 289	18,6%	-4,2%	
	Setúbal	11 547	5,9%	49,9%	13,6%	121 935	4,7%	17,7%	
	Sines	105 046	54,1%	11,4%	-5,4%	1 332 200	51,6%	8,5%	
	TOTAL	194 072	100,0%	0,2%	-9,8%	2 580 797	100,0%	2,4%	

Dado que o mercado de Contentores tem literalmente uma abrangência global, constituindo por excelência o paradigma da globalização do comércio mundial, surge sistematicamente a necessidade de deslocar Contentores em viagem de retorno e sem carga para transportar.

O volume de Contentores Vazios movimentados no mercado portuário ronda os 25%, resultado de cerca de 12% embarcados e de cerca de 40% desembarcados.

O porto onde se verifica um menor volume de Contentores Vazios movimentados (a rondar 20% do total) e onde se regista um maior equilíbrio entre os dois sentidos da operação é Sines (em resultado, naturalmente, do elevado volume de tráfego de *transshipment*).

Nos portos com uma vertente exportadora de carga Contentorizada mais intensa verifica-se uma maior necessidade de 'importar' Contentores Vazios, que existem numa expressão mínima nas operações de 'embarque'. Nesta perspetiva, destacam-se os portos da Figueira da Foz e de Setúbal cuja percentagem de Contentores Vazios desembarcados é de cerca de 96% e 70%, respetivamente, sendo que no embarque se registam percentagens inferiores a 4%.

Nos portos de Leixões e de Lisboa verifica-se também maior necessidade de importar Contentores Vazios, que representam cerca de 40% e 60% do total de Contentores desembarcados, respetivamente, e nas operações de embarque, em ambos os casos, este segmento de tráfego representa cerca de 10% do total.

2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2005

Avaliando o comportamento dos diversos mercados na sua evolução desde 2005 e medindo a tendência de crescimento por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados e definindo o indicador 'taxa média anual de crescimento' (*tmac*), verificamos a existência de significativas diferenças, sendo que, em termos globais, o mercado portuário apresenta um crescimento positivo de +3,4% ao ano, tendo registado no ano de 2005 cerca de 63 MT e em 2015 um total de 88,9 MT.



Merece particular realce o mercado global da Carga Geral que regista um crescimento a uma taxa média anual de +9,5%, resultado do comportamento bastante homogéneo de todos os segmentos, com particular enfoque na carga Contentorizada que fecha 2015 com quase 29 milhões de toneladas com taxa média de crescimento de 10,9% ao ano (muito influenciada pelo crescimento de Sines e de Setúbal, na casa de +35,9% e +24,8% ao ano, respetivamente).

Embora a uma dimensão mais reduzida a carga Ro-Ro merece ser destacada face ao crescimento médio anual de +8%, sendo, no entanto, de +282,5% se considerarmos apenas os últimos três anos, muito em resultado da ação do porto de Leixões (mais que quadruplicou o movimento em 2014 e mais que o triplicou em 2013).

O mercado da carga geral Fracionada mantém também um dinamismo importante, assegurando um crescimento a uma *tmac* de +6,4%, contrariando a natural tendência de transferência para o 'contentor'.

Com tendência de crescimento negativo registam-se os mercados dos combustíveis fósseis, Carvão e Petróleo Bruto, bem como dos Produtos Agrícolas, com taxas médias anuais respetivamente de -0,8%, -0,9% e -1,5%.

Relativamente aos Contentores, sublinha-se apenas a crescente utilização de Contentores de dimensão superior a 20 pés, na sua maioria de 40 pés, refletida pela evolução de uma média de 1,51 TEU em 2005 para 1,57 TEU em 2015.

O movimento de navios que escalam os portos comerciais do continente apresenta uma tendência de crescimento negativo no que diz respeito ao número das escalas, de -0,4% ao ano, mas positiva a uma taxa média anual de +6,5% no que concerne à arqueação bruta, que, no período de 2005 para 2015, passa de uma média de 9,74 mil para 17,78 mil, traduzindo a maior capacidade de carga.

Importa sublinhar o facto de que as escalas aqui referidas se reportam a navios de carga e de passageiros, sendo que estes últimos representam cerca de 4% do total.

Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Dezembro

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	tmac (1)
Navios	Número	10 644	10 808	10 703	10 556	10 028	10 418	10 266	9 490	10 262	10 481	10 706	-0,4%
	GT (milhares)	103 615	108 578	111 598	118 446	118 155	127 985	136 445	138 597	164 019	172 760	190 308	6,5%
	GT médio	9,73	10,05	10,43	11,22	11,78	12,28	13,29	14,60	15,98	16,48	17,78	6,8%
Carga Geral (Tons)	Fracionada	4 083 835	4 911 288	5 148 775	4 813 686	3 771 150	5 103 191	5 468 065	5 877 171	7 146 972	7 568 405	7 323 772	6,4%
	Contentorizada	9 591 613	10 784 682	12 363 062	13 620 475	12 942 467	15 220 308	17 410 250	18 756 804	24 574 139	27 256 370	28 845 595	10,9%
	Ro-Ro	396 154	407 350	362 962	360 722	346 852	319 523	255 954	255 616	294 355	653 213	977 660	8,0%
	TOTAL	14 071 601	16 103 320	17 874 799	18 794 883	17 060 509	20 643 022	23 174 269	24 889 591	32 015 467	35 477 988	37 147 027	9,5%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	5 850 517	6 274 813	5 081 584	4 549 869	5 559 413	3 375 035	4 217 071	5 564 514	4 824 858	5 082 172	5 916 252	-0,8%
	Minérios	964 264	878 863	900 858	900 318	784 659	760 815	1 171 485	983 618	1 165 832	938 066	1 162 396	2,1%
	Produtos Agrícolas	5 217 965	4 604 900	5 338 171	5 108 062	4 963 448	4 925 870	4 565 958	4 433 559	4 275 917	4 459 330	4 781 142	-1,5%
	Outros	6 755 949	6 934 614	7 230 982	6 332 544	5 823 911	6 973 702	6 339 295	5 362 947	6 320 259	7 823 777	7 192 538	0,2%
	TOTAL	18 788 695	18 693 190	18 551 596	17 083 793	17 131 440	16 035 422	16 353 809	16 344 638	16 586 865	18 303 344	19 052 329	-0,4%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	13 559 407	13 538 527	12 362 626	12 711 090	10 383 049	11 189 145	10 367 861	11 016 940	11 775 835	11 407 628	13 900 502	-0,6%
	Produtos Petrolíferos	14 599 153	14 394 375	15 294 745	14 456 171	14 003 904	14 818 601	14 263 658	13 097 474	16 465 364	15 296 451	16 628 917	0,9%
	Outros	2 026 789	2 048 799	2 219 937	1 933 481	2 037 434	2 260 014	2 651 294	2 579 717	2 467 428	2 208 129	2 164 239	1,6%
	TOTAL	30 185 349	29 981 702	29 877 308	29 100 742	26 424 386	28 267 760	27 262 812	26 694 131	30 708 627	28 912 209	32 693 658	0,2%
TOTAL GERAL		63 045 645	64 778 211	66 303 703	64 979 419	60 616 336	64 946 204	66 750 890	67 928 359	79 310 959	82 693 541	88 893 014	3,4%
Contentores	Número	622 011	692 113	769 886	841 752	805 633	928 026	1 045 419	1 136 356	1 427 410	1 643 799	1 650 287	9,8%
	TEU	940 181	1 038 889	1 161 416	1 270 423	1 242 103	1 440 093	1 558 426	1 741 266	2 193 459	2 519 978	2 581 113	10,1%

(1) tmac - Taxa Média Anual de Crescimento





Movimento de Contentores

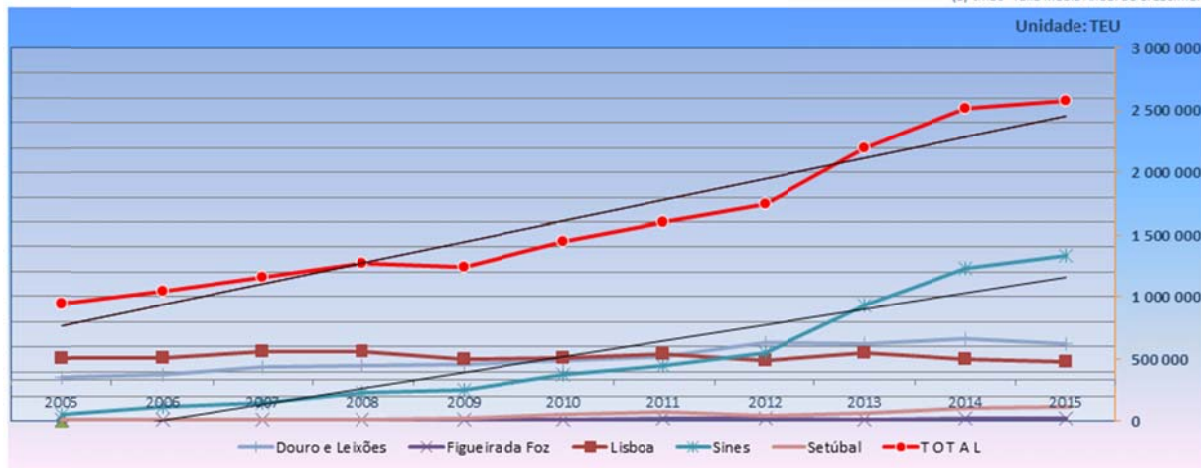
Pelas razões referidas no número anterior, também aqui se considera interessante avaliar o comportamento evolutivo do mercado de Contentores, na sua componente geográfica, nos últimos onze anos.

Para esse efeito apresenta-se o quadro seguinte, indicando o volume anual de TEU movimentados desde o ano 2005.

Evolução Anual do Mercado de Contentores (TEU)
Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Dezembro

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	tmac (1)
Douro e Leixões	352 002	378 387	433 486	450 026	454 503	483 411	514 087	632 665	626 189	666 669	624 025	6,7%
Figueira da Foz	10 799	10 093	10 667	13 596	13 392	16 475	19 488	19 826	15 897	19 728	21 349	8,0%
Lisboa	513 241	512 501	554 774	556 062	500 857	512 753	541 907	485 696	549 302	502 145	481 289	-0,6%
Setúbal	13 145	15 736	12 425	17 440	24 986	50 827	77 127	49 350	70 564	103 563	121 935	23,7%
Sines	50 994	121 957	150 038	233 118	247 633	376 019	445 185	553 062	931 036	1 227 694	1 332 200	36,6%
TOTAL	940 181	1 038 889	1 161 416	1 270 423	1 242 103	1 440 093	1 598 426	1 741 266	2 193 459	2 519 978	2 581 113	10,1%

(1) tmac - Taxa Média Anual de Crescimento



A primeira imagem quer ressaltar da leitura do quadro e gráfico é o comportamento ímpar do mercado de Contentores de Sines, quer pelo volume que assume em 2015, quer pela evolução a taxa média anual de crescimento de +36,6%. Esta posição de Sines deve-se a fatores específicos e únicos, destacando-se a sua localização e a disponibilidade de fundos até -16 m/ZH, características que permitem operar navios porta-contentores transoceânicos da última geração, e o facto de o terminal estar concessionado, em regime de serviço público, a um dos maiores operadores portuários do mundo, a PSA, beneficiando, assim, de um tráfego de *transshipment*, responsável por cerca de 79% do volume TEU registado em 2015, tendo evoluído progressivamente desde os cerca de 51% observados em 2006.

Comparativamente a todo o mercado, Sines representa 51,6% do movimento total registado em 2015 e apresenta uma taxa média anual de crescimento de +36,6%.

Outra imagem que releva da leitura do quadro e gráfico acima é a de relativa estagnação observada no porto de Lisboa, com uma taxa média de crescimento negativo de -0,6% ao ano e um desvio médio (indicador correspondente ao quociente entre o desvio padrão e a média) de 5,2%.

Os restantes portos registam um comportamento francamente positivo, sobressaindo Setúbal com uma *tmac* de +23,7%, embora representando apenas 4,7% do total em 2015. Ao crescimento recente observado neste porto não é alheia a diminuição registada no porto de Lisboa, resultando da deslocação em 2013 da linha regular da MacAndrews, na sequência da instabilidade criada no porto de Lisboa pelas greves dos trabalhadores portuários.





Neste capítulo procede-se a uma análise dos diversos mercados portuários definidos em função da tipologia da carga movimentada em termos da forma de acondicionamento, considerando num segundo nível dentro de cada um, a sua distribuição pelos portos que efetuam a sua movimentação e independentemente da existência, ou não, de fatores que assegurem a concorrência com os outros portos, tendo presente a sua capacidade de movimentação em condições de competitividade.

3.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, designadamente ‘contentorizadas’ e ‘fracionadas’, apresentam uma elevada heterogeneidade, tendo sido em 2015 as mais significativas ‘Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (exceto tubos)’, ‘Pasta, papel e seus artigos’, ‘Cimento, cal e gesso’, ‘Bebidas’, ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extrativas n.e.’, ‘Mercadorias grupadas’ e ‘Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelanas’, segundo a nomenclatura definida pelo Eurostat, na revisão da Diretiva Marítima, em 2007.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados ‘Produtos da indústria automóvel’ e, com menor expressão, ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’ e ‘Mercadorias grupadas’.

3.1.1. Fracionada

Durante o ano de 2015 foram movimentadas 7,3 milhões de toneladas de carga Fracionada, distribuída por todos os portos em análise, com preponderância nítida do porto de Setúbal que foi responsável por 38,9% do total, seguido de Aveiro, que registou 23%, de Leixões, com 15,6% e da Figueira da Foz, com 13,7%, que constituem os mercados geográficos mais importantes para este produto.

Globalmente, este grupo de carga registou uma redução de -3,3% relativamente a 2014, por efeito das quebras verificadas em Setúbal (-12,1%) e Figueira da Foz (-13,8%), não compensadas pelos aumentos verificados nos portos de Leixões (+10,9%) e Lisboa e Viana do Castelo, que têm uma expressão residual.

CARGA GERAL-FRACIONADA

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	25 072	13 603	54,3%	269 610	3,7%	9 000	3,3%
Douro e Leixões	78 678	1 834	2,3%	1 144 636	15,6%	124 324	10,9%
Aveiro	139 556	39 328	28,2%	1 686 605	23,0%	-46 223	-2,7%
Figueira da Foz	70 852	-5 897	-8,3%	1 001 980	13,7%	-138 175	-13,8%
Lisboa	45 167	36 961	81,8%	252 669	3,4%	171 018	67,7%
Setúbal	186 465	-47 122	-25,3%	2 850 415	38,9%	-345 479	-12,1%
Sines	10 187	-5 620	-55,2%	117 856	1,6%	-19 098	-16,2%
Total Geral	555 978	33 087	6,0%	7 323 772	100,0%	-244 633	-3,3%

Considerando separadamente os fluxos de ‘embarque’ e ‘desembarque’ verificamos que ambos registam quebras na tonelagem movimentada, de -1,7% e -8,3%, respetivamente, conforme quadro seguinte, sendo notório o maior significado do volume de carga embarcada, que representa 75% do total.

Sublinha-se o facto de que neste mercado a quase totalidade (cerca de 99%) da carga embarcada e desembarcada corresponde a operações de comércio internacional, evidenciando fraca utilização desta forma de acondicionamento da carga para a realização do tráfego de cabotagem.

O porto que lidera este segmento de mercado é Setúbal, movimentando um maior volume de carga em qualquer dos sentidos, não obstante as quebras registadas de -10,7% nas operações de ‘embarque’ e de -16,7% nas operações de ‘desembarque’.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	208 093	3,8%	7 721	3,7%	61 517	3,4%	1 279	2,1%	77,2%
Douro e Leixões	839 351	15,3%	-15 745	-1,9%	305 285	16,7%	140 069	45,9%	73,3%
Aveiro	1 180 236	21,5%	-41 687	-3,5%	506 369	27,7%	-4 536	-0,9%	70,0%
Figueira da Foz	756 041	13,8%	26 570	3,5%	245 939	13,5%	-164 745	-67,0%	75,5%
Lisboa	228 327	4,2%	177 539	77,8%	24 342	1,3%	-6 521	-26,8%	90,4%
Setúbal	2 165 764	39,4%	-231 025	-10,7%	684 651	37,4%	-114 454	-16,7%	76,0%
Sines	117 709	2,1%	-15 845	-13,5%	147	0,0%	-3 253	-2211,6%	99,9%
Total Geral	5 495 521	100,0%	-92 472	-1,7%	1 828 250	100,0%	-152 161	-8,3%	75,0%

Observa-se uma variação de sinais contrários num volume significativo de carga embarcada, nos portos de Lisboa e de Setúbal, e de carga desembarcada nos portos de Leixões e Figueira da Foz, em ambos os casos variação positiva e negativa, respetivamente, embora não haja evidências de que traduzam transferência de tráfegos entre portos.

3.1.2. Contentorizada

Como foi já referido, o mercado de transporte marítimo de carga Contentorizada é o que regista maior dinamismo e representa o maior volume de movimento portuário, mesmo, e principalmente, em termos do comércio internacional.

No mercado portuário nacional durante o ano de 2015 foram movimentadas 28,8 milhões de toneladas, tendo-se observado um crescimento de +5,5% relativamente a 2014, com um acréscimo de cerca de 1,6 milhões de toneladas. Este comportamento é devido ao porto de Sines que cresceu cerca de 2 milhões de toneladas, tendo sido contrariado pelos portos de Leixões e Lisboa, com quebras de -8,6% e -3%, respetivamente.

Os portos de Sines e de Setúbal foram os que maior vitalidade refletiram, com taxas de crescimento de +18,9% e +12,1%, respetivamente.

O porto de Lisboa, que representa 17,1% do movimento total do mercado, registou uma quebra de -3% e revela uma tendência negativa de crescimento, compensada e ultrapassada pelo acréscimo registado em Setúbal, a que não ainda alheia a transferência da linha regular da MacAndrews.

CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	98	85	86,7%	1 329	0,0%	725	54,6%
Douro e Leixões	493 500	-50 447	-10,2%	5 995 990	20,8%	-517 940	-8,6%
Aveiro	842	842	100,0%	842	0,0%	842	100,0%
Figueira da Foz	17 000	4 612	27,1%	189 949	0,7%	23 925	12,6%
Lisboa	378 850	-95 359	-25,2%	4 919 395	17,1%	-146 658	-3,0%
Setúbal	113 037	26 511	23,5%	1 277 109	4,4%	241 752	18,9%
Sines	1 483 361	347 287	23,4%	16 460 981	57,1%	1 986 579	12,1%
Total Geral	2 486 688	233 530	9,4%	28 845 595	100,0%	1 589 225	5,5%



Importa destacar o comportamento do porto da Figueira da Foz que, embora a uma dimensão mais reduzida, registou um aumento de +12,6%, variação esta que se apresenta coerente com uma tendência de crescimento iniciada em 2014.

O comportamento deste mercado é ainda caracterizado pelo registo de um aumento superior a meio milhão de toneladas na carga embarcada e superior a um milhão de toneladas na carga desembarcada, correspondentes, respetivamente, a taxas de crescimento de +3,3% e de +8,4%.

As variações mais significativas em ambos os fluxos de carga observam-se, naturalmente, no porto de Sines, que regista um movimento de cerca de mais um milhão de toneladas em cada sentido, refletindo o elevado peso do tráfego de *transhipment*. A variação percentual positiva mais significativa verifica-se no porto de Setúbal, em ambos os sentidos da operação, com +16,1% no embarque e +27,7% no desembarque (os valores registados em Viana do Castelo e em Aveiro são meramente acidentais, uma vez que a carga contentorizada não integra o seu perfil).

Na carga embarcada registaram-se variações negativas nos portos de Leixões, com um valor de -14,4% a que corresponde cerca de 474 mil toneladas, e Lisboa, com um valor de -5,4% correspondente a 178 mil toneladas. Na carga desembarcada observou-se uma variação negativa, embora ligeira, também no porto de Leixões, de -1,6%, destacando-se, pela positiva, os portos de Setúbal e da Figueira da Foz com +27,7% e +22,4%, respetivamente.

Sublinham-se as variações de sinais contrários registadas na carga embarcada em Lisboa e Setúbal, de valor absoluto próximo (cerca de 90%), sendo que idêntica situação não se verifica na carga desembarcada, onde ambos os portos registam variações positivas.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	1 232	0,0%	819	66,5%	97	0,0%	-94	-96,8%	92,7%
Douro e Leixões	3 300 297	20,0%	-474 278	-14,4%	2 695 693	21,8%	-43 662	-1,6%	55,0%
Aveiro	842	0,0%	842	100,0%	0	0,0%	0	-	100,0%
Figueira da Foz	164 806	1,0%	18 283	11,1%	25 143	0,2%	5 642	22,4%	86,8%
Lisboa	3 307 955	20,1%	-178 576	-5,4%	1 611 439	13,0%	31 919	2,0%	67,2%
Setúbal	963 129	5,8%	154 654	16,1%	313 980	2,5%	87 098	27,7%	75,4%
Sines	8 730 248	53,0%	1 021 637	11,7%	7 730 733	62,5%	964 942	12,5%	53,0%
Total Geral	16 468 509	100,0%	543 381	3,3%	12 377 085	100,0%	1 045 844	8,4%	57,1%

3.1.3. Ro-Ro

O mercado constituído pela carga Ro-Ro apresenta um grau de dispersão menor do que os mercados anteriores, dado que, praticamente, apenas os portos de Leixões e de Setúbal o constituem.

Representando apenas 1,1% do mercado total ou 2,6% do mercado de Carga Geral, o volume de toneladas movimentadas no ano de 2015 atinge perto de um milhão de toneladas, sendo cerca de +71,4% da responsabilidade do porto de Leixões e 27,3% de Setúbal, refletindo um crescimento de +33,2% relativamente a 2014, por efeito do impulso conferido por Leixões, que registou um acréscimo de +42%.

Nos portos de Lisboa e de Sines observa-se um movimento residual, despiendo para a caracterização do mercado.



CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	66 725	14 304	21,4%	698 109	71,4%	293 070	42,0%
Lisboa	543	-118	-21,6%	11 621	1,2%	-572	-4,9%
Setúbal	23 007	-195	-0,8%	266 669	27,3%	30 688	11,5%
Sines	0	0	-	1 262	0,1%	1 262	100,0%
Total Geral	90 275	13 992	15,5%	977 660	100,0%	324 447	33,2%

Na perspetiva do sentido do movimento da operação, verifica-se uma repartição entre ‘embarques’ e ‘desembarques’ bastante próxima, 48,5% e 51,5%, respetivamente.

Sendo que a quase totalidade deste mercado assenta no comércio com o estrangeiro, verifica-se que no porto de Setúbal são mais significativas as exportações, que representam 54,8%, enquanto em Leixões representam apenas 45,5%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	317 366	66,9%	98 018	30,9%	380 743	75,7%	195 052	51,2%	45,5%
Lisboa	9 799	2,1%	-465	-4,7%	1 822	0,4%	-107	-5,9%	84,3%
Setúbal	146 076	30,8%	-2 332	-1,6%	120 593	24,0%	33 020	27,4%	54,8%
Sines	1 262	0,3%	1 262	100,0%	0	0,0%	0	-	100,0%
Total Geral	474 503	100,0%	96 482	20,3%	503 158	100,0%	227 965	45,3%	48,5%

3.2. Granéis Sólidos

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

3.2.1. Carvão

O mercado do Carvão é praticamente constituído pelas importações deste combustível fóssil promovido pela EDP para a sua central termoelétrica de Sines, sendo movimentado no Terminal Multipurpose de Sines, concessionado em regime de serviço público à empresa Portsines, S.A..

Conforme quadro seguinte, o volume de Carvão movimentado em Sines representou 96% do total do mercado portuário nacional, que registou um acréscimo de +14,1%, face a 2014.

GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Setúbal	0	0	-	235 238	4,0%	-91 881	-39,1%
Sines	335.750	-78.745	-23,5%	5 681.014	96,0%	925.961	16,3%
Total Geral	335.750	-78.745	-23,5%	5.916.252	100,0%	834.080	14,1%



O porto de Setúbal registou em 2015 o movimento de 235,2 mil toneladas de Carvão, no Terminal Secil, de uso privativo, e destinado às fábricas de cimento Secil e Cimpor.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0,0%	0	-	235.238	4,1%	-91.881	-39,1%	0,0%
Sines	168.266	100,0%	-19.159	-11,4%	5.512.748	95,9%	945.120	17,1%	3,0%
Total Geral	168.266	100,0%	-19.159	-11,4%	5.747.986	100,0%	853.239	14,8%	2,8%

3.2.2. Minérios

O mercado da operação portuária do Minério apresenta uma dimensão pouco significativa, medida pelo volume da tonelagem movimentada em 2015. Este valor situou-se em 1,16 milhões de toneladas e representou cerca de 1,3% do total ou 6,1% do constituído pelos Granéis Sólidos.

Este mercado é repartido praticamente entre os portos de Leixões e de Setúbal, que representam 55,7% e 39,8%, respetivamente (95,5% no conjunto), mas considera-se, também, integrado pelo porto de Sines que registou um movimento de 49 mil toneladas, correspondente a 4,2%. Verifica-se que em todos os portos se registou um crescimento da tonelagem movimentada em 2015, com particular importância no porto de Leixões, com um acréscimo de +33,1% face a 2014.

GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mensal				Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
		Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	40 975	-7 042	-17,2%	647 340	55,7%	214 205	33,1%	
Lisboa	1 000	241	24,1%	2 674	0,2%	-9 109	-340,7%	
Setúbal	41 390	-11 362	-27,5%	463 097	39,8%	19 130	4,1%	
Sines	4 000	4 000	100,0%	49 286	4,2%	23 218	47,1%	
Total Geral	87 365	-14 162	-16,2%	1 162 396	100,0%	247 443	21,3%	

Tomando em consideração o sentido da operação, e sublinhando o facto de que a totalidade das operações efetuadas neste mercado se insere no comércio internacional, constata-se um comportamento distinto nos diversos portos. No porto de Setúbal verifica-se que 93% da carga movimentada é para exportação e registou uma quebra de -3,1%, enquanto em Leixões apenas 3,4% da carga movimentada se destina a exportação, tendo as importações registado um acréscimo de +32,4%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	22 033	4,4%	11 869	53,9%	625 307	94,7%	202 336	32,4%	3,4%
Lisboa	0	0,0%	-9 354	-	2 674	0,4%	245	9,2%	0,0%
Setúbal	430 477	85,8%	-13 490	-3,1%	32 620	4,9%	32 620	100,0%	93,0%
Sines	49 286	9,8%	23 218	47,1%	0	0,0%	0	-	100,0%
Total Geral	501 796	100,0%	12 242	2,4%	660 601	100,0%	235 201	35,6%	43,2%



3.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas apresenta uma maior dispersão geográfica, conforme resulta da leitura do quadro seguinte

GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	53 612	-42 050	-78,4%	696 783	14,6%	-88 896	-12,8%
Aveiro	76 314	23 088	30,3%	571 930	12,0%	304 330	53,2%
Figueira da Foz	0	0	-	24 486	0,5%	24 486	100,0%
Lisboa	421 919	164 646	39,0%	3 314 568	69,3%	20 380	0,6%
Setúbal	0	-4 372	-	170 775	3,6%	61 655	36,1%
Sines	0	0	-	2 600	0,1%	-142	-5,5%
Total Geral	551 844	141 312	25,6%	4 781 142	100,0%	321 813	6,7%

Verifica-se que o porto de Lisboa representa 69,3% do movimento registado (facto a que não é alheia a localização dos silos do Beato e da Trafaria para receção e armazenagem de cerca de 60% dos cereais importados).

Integrados neste mercado consideram-se ainda os portos de Leixões e Aveiro, com 14,6% e 12%, respetivamente, e, residualmente o porto de Setúbal.

Considerando o mercado na perspetiva do sentido das operações, importa sublinhar que a larga maioria do movimento portuário decorre do comércio internacional, nomeadamente a importação de 'Cereais' que representam cerca de 60% do volume total, a que se somam 'Outras substâncias de origem vegetal', que representam cerca de 30% deste mercado.

Durante o ano de 2015 observou-se um acréscimo global no movimento desta carga de +6,7%, muito por efeito das variações registadas no porto de Aveiro, de +53,2%, e também, embora numa menor dimensão, no porto de Setúbal, de +36,1%, e Figueira da Foz que, não tendo registado movimento desta carga em 2014, registou em 2015 um total de 24,5 mil toneladas. O porto de Lisboa, por excelência o porto importador desta carga, registou um acréscimo de +0,6%, enquanto Leixões, tradicionalmente o segundo porto de movimento de 'produtos agrícolas', registou uma quebra de -12,8%.

Dado tratar-se de uma carga cujo volume das importações assume anualmente um peso importante, verifica-se que a percentagem dos 'embarques' efetuados é de apenas 3,9%,

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	0	-	696 783	15,2%	-88 896	-12,8%	0,0%
Aveiro	0	0,0%	0	-	571 930	12,4%	304 330	53,2%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	0	-	24 486	0,5%	24 486	100,0%	0,0%
Lisboa	70 145	37,6%	-70 119	-100,0%	3 244 423	70,6%	90 499	2,8%	2,1%
Setúbal	116 218	62,4%	94 175	81,0%	54 558	1,2%	-32 520	-59,6%	68,1%
Sines	0	0,0%	0	-	2 600	0,1%	-142	-5,5%	0,0%
Total Geral	186 363	100,0%	24 056	12,9%	4 594 780	100,0%	297 756	6,5%	3,9%



3.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos encerra naturalmente um elevado grau de heterogeneidade de mercadorias, e, por efeito desta, também uma elevada dispersão geográfica.

O volume de carga movimentada é relativamente importante, atingindo os 7,2 milhões de toneladas (correspondente a 8,1% do total geral de carga movimentada e 37,8% da classe onde se insere) que se distribuem com relativa regularidade por cinco dos sete portos análise (apenas o movimento observado em Viana do Castelo e em Sines não têm significado para constituírem fatores de influência no comportamento do mercado), com valores que oscilam entre 10,8%, na Figueira da Foz, e 26,7%, em Setúbal.

No ano de 2015 e em comparação com 2014, este mercado registou uma retração de -8,8%, por efeito do comportamento dos portos de Setúbal, Lisboa e Figueira da Foz, com quebras de -21,3%, -15,7% e -10,5% (correspondentes no seu conjunto a 750,5 mil toneladas), respetivamente, que anulou o impacto do acréscimo verificado nos portos de Leixões e Aveiro, de +9,7% e +0,3% (122,2 mil toneladas), respetivamente.

OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	16 067	7 425	46,2%	130 902	1,8%	-8 915	-6,8%
Douro e Leixões	160 198	50 115	31,3%	1 223 004	17,0%	118 588	9,7%
Aveiro	70 073	-33 707	-48,1%	1 370 016	19,0%	3 592	0,3%
Figueira da Foz	62 668	9 984	15,9%	773 410	10,8%	-80 865	-10,5%
Lisboa	103 578	-52 139	-50,3%	1 660 156	23,1%	-260 927	-15,7%
Setúbal	81 063	-105 076	-129,6%	1 918 014	26,7%	-408 698	-21,3%
Sines	15 442	5 542	35,9%	117 037	1,6%	5 987	5,1%
Total Geral	509 087	-117 857	-23,2%	7 192 538	100,0%	-631 238	-8,8%

O movimento desta carga reparte-se quase igualmente entre ‘embarques’ e ‘desembarques’, tendo este comportamento por sentido apresentado variações globais diversas.

A carga embarcada perdeu 630 mil toneladas, registando uma quebra de -15,3%, principalmente por efeito da quebra observada em Setúbal (-594 mil toneladas) e Leixões (-32 mil toneladas), cujo crescimento dos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz e Lisboa não foi suficiente para anular.

A carga desembarcada registou uma ligeiramente recessão em termos globais, mas em resultado de variações distintas, positivas em Leixões, Setúbal e Sines, representando 345,9 mil toneladas, contrariadas pelas variações negativas observadas em Lisboa, Figueira da Foz, Viana do Castelo e Aveiro, que no conjunto representam 421,6 milhões de toneladas.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	79 973	2,2%	30 512	38,2%	50 929	1,4%	-39 427	-77,4%	61,1%
Douro e Leixões	273 522	7,5%	-32 049	-11,7%	949 482	26,7%	150 638	15,9%	22,4%
Aveiro	868 270	23,9%	23 722	2,7%	501 745	14,1%	-20 130	-4,0%	63,4%
Figueira da Foz	439 468	12,1%	17 349	3,9%	333 942	9,4%	-98 214	-29,4%	56,8%
Lisboa	915 213	25,2%	2 898	0,3%	744 943	20,9%	-263 825	-35,4%	55,1%
Setúbal	1 001 127	27,5%	-594 428	-59,4%	916 887	25,8%	185 729	20,3%	52,2%
Sines	57 993	1,6%	-3 521	-6,1%	59 044	1,7%	9 509	16,1%	49,6%
Total Geral	3 635 566	100,0%	-555 517	-15,3%	3 556 972	100,0%	-75 721	-2,1%	50,5%



3.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é fundamentalmente constituído pelas mercadorias integradas na nomenclatura 'Petróleo bruto', 'Produtos petrolíferos refinados líquidos', 'Gás natural', 'Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos' e que, no seu conjunto representam mais de 95% do total das mercadorias movimentadas sob esta forma de acondicionamento.

3.3.1. Petróleo Bruto

O mercado portuário do Petróleo Bruto tem características particulares que lhe conferem uma natureza de monopólio não natural, dada a sua concentração nos portos de Sines e de Leixões, por efeito da localização das refinarias da Galp Energia, por se tratar de uma carga de importação e pelo facto de a operação de descarga se processar exclusivamente em terminais concessionadas em regime de uso exclusivo.

O volume do movimento desta carga é determinado pela necessidade de importação de combustíveis fósseis para refinação e satisfação das diversas necessidades da indústria e da economia, em geral.

Durante 2015 o volume das importações de Petróleo Bruto foi superior em +17,9% ao registado em 2014, tendo-se verificado um acréscimo superior das importações para Sines no valor de +23%, tendo este porto recebido 67,5% do total de Petróleo Bruto importado.

GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	539.279	159.333	29,5%	4.522.376	32,5%	463.382	10,2%
Sines	660.979	69.232	10,5%	9.378.126	67,5%	2.029.492	21,6%
Total Geral	1.200.258	228.566	19,0%	13.900.502	100,0%	2.492.874	17,9%

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	-	0	-	4.522.376	32,5%	463.382	10,2%	0,0%
Sines	0	-	-123.729	-	9.378.126	67,5%	2.153.221	23,0%	0,0%
Total Geral	0	-	-123.729	-	13.900.502	100,0%	2.616.602	18,8%	0,0%

3.3.2. Produtos Petrolíferos

A formação do mercado portuário dos Produtos Petrolíferos decorre maioritariamente da refinação do Petróleo Bruto em Sines e Matosinhos e respetiva exportação (cerca de 40%) e expedição para os outros portos (com exceção da Figueira da Foz), em tráfego de cabotagem (cerca de 40%), para satisfação de necessidades locais, não obstante verificar-se a importação de cerca de 20% de mercadorias integradas nesta tipologia de carga.

O volume global desta carga movimentado em 2015 ultrapassou em +7,7% o registado em 2014, tendo ascendido a 16,6 milhões de toneladas, 71,6% das quais movimentadas no porto de Sines e 20,4% no porto de Leixões, repartindo-se o restante nomeadamente por Lisboa (5,2%) e Aveiro (2,3%).

Os valores apresentados no quadro seguinte refletem um significativo acréscimo no porto de Sines de 1,5 milhões de toneladas (correspondentes a +12,3% do que em 2014) e mais modesto em Leixões, de 134 mil toneladas (+4%). Sublinha-se o movimento de 28 mil toneladas no porto de Viana do Castelo, quando não havia qualquer registo em 2014. Nos restantes portos observa-se uma redução do volume movimentado em cerca de -344,3 mil toneladas, mais acentuada em Aveiro (-157 mil toneladas, -41,9%) e Setúbal (-53,7 mil toneladas, -81,1%), e menos intensa em Lisboa (-157 mil toneladas, -41,9%).



GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Viana do Castelo	0	0	-	28 048	0,2%	28 048	100,0%
Douro e Leixões	279 935	43 437	17,3%	3 375 664	20,3%	134 379	4,0%
Aveiro	15 124	-11 405	-75,4%	375 072	2,3%	-157 010	-41,9%
Lisboa	63 535	281	0,4%	905 577	5,4%	-84 063	-9,3%
Setúbal	1 633	-9 487	-580,9%	66 215	0,4%	-53 697	-81,1%
Sines	993 254	103 163	10,9%	11 878 341	71,4%	1 464 809	12,3%
Total Geral	1 353 481	135 989	10,0%	16 628 917	100,0%	1 332 466	8,0%

Considerando o sentido do movimento, constata-se que o volume dos ‘embarques’ ultrapassa o dos ‘desembarques’ em cerca de 50%, isto é, representando 60% do movimento total.

Como foi referido, cerca de 40% deste tráfego corresponde a cabotagem, entre Sines e Leixões e de cada um destes para os outros portos.

Do tráfego internacional sublinha-se o facto de que cerca de 60% respeita a operações de exportação (em particular para Espanha, EUA, Gibraltar, França e Holanda), fundamentalmente com origem no porto de Sines (mais de 80%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	28 048	0,3%	28 048	100,0%	0	0,0%	0	-	100,0%
Douro e Leixões	2 180 162	22,0%	227 375	10,4%	1 195 502	17,8%	-92 996	-7,8%	64,6%
Aveiro	3 023	0,0%	3 023	100,0%	372 048	5,5%	-160 033	-43,0%	0,8%
Lisboa	15 317	0,2%	-85 221	-556,4%	890 261	13,3%	1 158	0,1%	1,7%
Setúbal	0	0,0%	0	-	66 215	1,0%	-53 697	-81,1%	0,0%
Sines	7 690 922	77,5%	1 525 096	19,8%	4 187 419	62,4%	-60 287	-1,4%	64,7%
Total Geral	9 917 472	100,0%	1 698 321	17,1%	6 711 445	100,0%	-365 856	-5,5%	59,6%

3.3.3. Outros Granéis Líquidos

A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos é, naturalmente, de natureza diversa, onde o ‘Gás natural’ detém um peso preponderante, e determina uma relativa dispersão geográfica do respetivo mercado portuário.

O volume de cerca de 2,2 milhões de toneladas registado em 2015 excede, globalmente, o valor de 2014 em apenas +0,3% (a que correspondem 5,7 mil toneladas), registando-se, no entanto, comportamentos distintos a nível dos diversos portos, uns refletindo situações de acréscimo de movimento, num total que se cifra em +160 mil toneladas, outros de diminuição do movimento, num total de -154,4 mil toneladas.

De entre os portos que em 2015 registam valor superior a 2014, cujo movimento representa 55,5% do total, destacam-se os portos de Aveiro e Lisboa, que representando 29,4% e 25,5% do total, registam variações de +9,1% e de 15,7%, respetivamente. Uma variação positiva verifica-se também no porto da Figueira da Foz, mas constata-se que desde 2012 não registava qualquer movimento neste mercado.



Os portos que registaram em 2015 um volume de movimento inferior ao de 2014 representam 44,5% do movimento total e registam diminuições que oscilam entre -15,4% e -6,6%, respetivamente Leixões e Setúbal, passando por Sines cujo movimento diminuiu -12,3%.

OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mensal			Acumulado			
	Ton	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014	
		Ton	%			Ton	%
Douro e Leixões	36 219	-5 972	-16,5%	456 915	21,1%	-70 491	-15,4%
Aveiro	43 339	-10 452	-24,1%	651 633	30,1%	59 300	9,1%
Figueira da Foz	3 841	3 841	100,0%	12 033	0,6%	12 033	100,0%
Lisboa	47 634	-1 375	-2,9%	516 063	23,8%	39 157	7,6%
Setúbal	28 301	14 797	52,3%	247 551	11,4%	-16 431	-6,6%
Sines	21 200	4 824	22,8%	280 044	12,9%	-34 462	-12,3%
Total Geral	180 534	5 663	3,1%	2 164 239	100,0%	-10 894	-0,5%

A maioria do movimento portuário que integra o mercado de 'Outros Granéis Líquidos' é observada na carga desembarcada, que representa 62,6% do total, sendo na sua maioria, numa proporção superior a 80%, relativa a operações de importação.

O comportamento deste mercado por sentido da operação apresenta bastante estabilidade comparativamente a 2014, verificando-se que o volume dos 'embarques' regista num acréscimo de +1%, enquanto no dos 'desembarques' se observa uma quebra de -0,2%.

Nas operações de 'embarque' os portos de Leixões e Aveiro assumem particular preponderância, representando 39,3% e 30,6%, respetivamente, seguindo-se Sines com 18,8% e Lisboa com 10,2%, merecendo realce o porto de Aveiro que registou um crescimento de +6,6%.

O maior volume de carga desembarcada ocorreu no porto de Lisboa, representando 34,7% do total, que registou um acréscimo de +16,3% relativamente a 2014, seguindo-se Aveiro, com 28,8% e o registo de um acréscimo de +10,7%.

O porto onde se observou a maior quebra no 'desembarque' desta tipologia de carga foi Leixões, com -77 mil toneladas, a que corresponde -59%, sendo que Setúbal e Sines, no seu conjunto, desembarcaram menos 50,5 mil toneladas, equivalente a uma quebra de -13,6%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2014		Ton	%	Δ s/2014		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	325 953	39,3%	6 796	2,1%	130 962	9,8%	-77 287	-59,0%	71,3%
Aveiro	253 163	30,6%	16 678	6,6%	398 470	29,8%	42 622	10,7%	38,9%
Figueira da Foz	7 833	0,9%	7 833	100,0%	4 200	0,3%	4 200	100,0%	65,1%
Lisboa	84 645	10,2%	10 439	12,3%	431 418	32,3%	28 718	6,7%	16,4%
Setúbal	860	0,1%	860	100,0%	246 691	18,5%	-17 291	-7,0%	0,3%
Sines	156 002	18,8%	-1 265	-0,8%	124 041	9,3%	-33 196	-26,8%	55,7%
Total Geral	828 456	100,0%	41 340	5,0%	1 335 783	100,0%	-52 235	-3,9%	38,3%



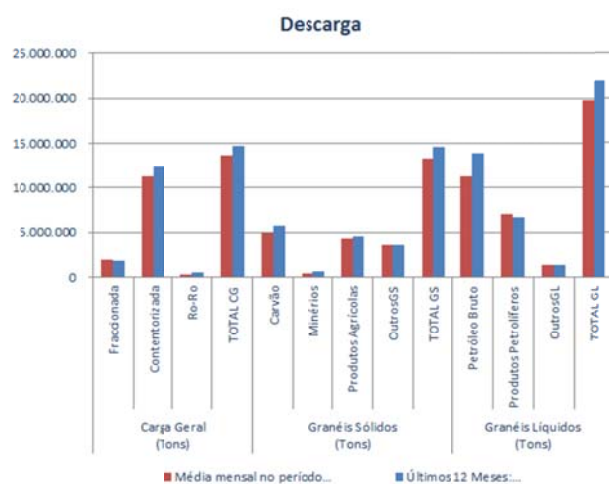
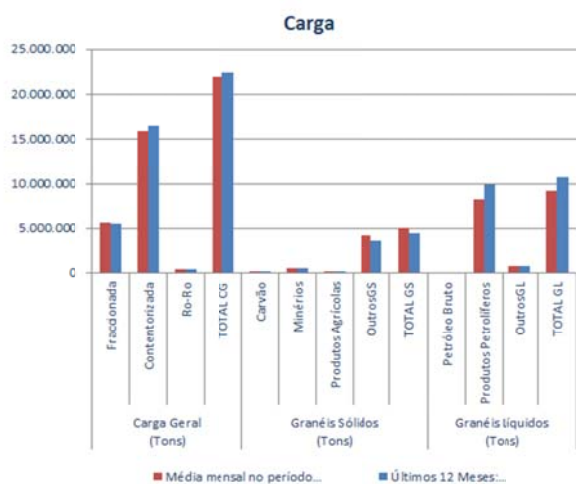
4

ANEXOS



A1. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga

		Dezembro/2015						Período Jan-Dez/2015			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Δ % sobre média Jan-Dez/2015		Valor no Período Jan-Dez/2015		Δ % sobre Período Homólogo	
		Carga	Descarga	C	D	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Navios	NúmeroN	818		-3,9%		-92,4%		10706		2,1%	
	GT	14 438 354		3,8%		-92,4%		190 307 583		10,2%	
Carga Geral (Tons)	Fracionada	457 619	174 997	-0,9%	-5,9%	-91,7%	-90,4%	5 495 521	1 828 250	-1,7%	-7,7%
	Contentorizada	1 304 353	1 005 170	9,5%	11,0%	-92,1%	-91,9%	16 468 509	12 377 085	3,4%	9,2%
	Ro-Ro	32 265	41 382	18,7%	69,3%	-93,2%	-91,8%	474 503	503 158	25,5%	82,8%
	TOTAL CG	1 794 237	1 221 549	6,8%	9,5%	-92,0%	-91,7%	22 438 533	14 708 494	2,5%	8,3%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	15 741	363 836	100,6%	12,9%	-90,6%	-93,7%	168 266	5 747 986	-10,2%	17,4%
	Minérios	31 836	47 020	-31,7%	-20,9%	-93,7%	-92,9%	501 796	660 601	-2,1%	55,3%
	Produtos Agrícolas	3 300	409 018	-72,5%	-9,8%	-98,2%	-91,1%	186 363	4 594 780	14,8%	6,9%
	OutrosGS	336 063	317 762	7,8%	0,3%	-90,8%	-91,1%	3 635 566	3 556 972	-13,3%	-2,1%
	TOTAL GS	386 940	1 137 636	2,3%	-1,2%	-91,4%	-92,2%	4 491 991	14 560 338	-11,1%	9,9%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	1 190 411	-	2,6%	-	-91,4%	0	13 900 502	-100,0%	23,2%
	Produtos Petrolíferos	752 016	546 007	-15,2%	-18,2%	-92,4%	-91,9%	9 917 472	6 711 445	20,7%	-5,2%
	OutrosGL	76 058	125 871	-1,2%	35,0%	-90,8%	-90,6%	828 456	1 335 783	1,0%	-3,8%
	TOTAL GL	828 074	1 862 289	-14,1%	-3,1%	-92,3%	-91,5%	10 745 928	21 947 730	17,3%	11,1%
TOTAL GERAL		3 009 251	4 221 474	-0,4%	0,8%	-92,0%	-91,8%	37 676 452	51 216 562	4,3%	9,9%
Contentores	NúmeroC	61 327	62 398	0,7%	-5,0%	-92,5%	-92,5%	819 842	830 400	0,0%	0,8%
	TEU	95 871	98 203	2,8%	-2,2%	-92,5%	-92,4%	1 284 694	1 296 367	2,2%	2,6%





A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

Reportado ao Mês de Dezembro de 2015

		Dezembro/2015						Janeiro a Dezembro/2015					
		Valor Mensal		Variação sobre Dezembro/2014		Variação sobre Média de Janeiro a Dezembro/2015		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2014		Variação sobre Média dos Últimos 12 Meses	
		Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga
		(1)	(2)	(9)	(10)	(12)	(13)	(1)	(2)	(4)	(5)	(1)	(2)
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	18 740	5 557	-37,1%	-59,2%	-29,1%	-40,7%	317 346	112 542	3,6%	0,0%	3,6%	-25,4%
		77,1%	22,9%					73,8%	26,2%				
	Douro e Leixões	553 321	939 688	-13,0%	-12,0%	-8,5%	-2,0%	7 258 683	11 502 134	-2,4%	0,0%	-2,4%	8,0%
		37,1%	62,9%					38,7%	61,3%				
	Aveiro	141 563	210 232	-13,1%	23,4%	-26,3%	7,3%	2 365 535	2 350 563	0,1%	0,0%	0,1%	7,4%
		40,2%	59,8%					49,5%	50,5%				
	Figueira da Foz	129 880	39 593	17,6%	-52,3%	13,9%	-25,0%	1 368 148	633 710	5,4%	0,0%	5,4%	-26,5%
		76,6%	23,4%					68,3%	31,7%				
	Lisboa	343 525	517 447	-10,8%	-25,9%	-11,0%	-10,7%	4 631 402	6 951 321	-3,2%	0,0%	-3,2%	-1,7%
	39,9%	60,1%					40,0%	60,0%					
Setúbal	404 753	254 170	2,4%	48,0%	0,7%	14,2%	4 823 651	2 671 433	-10,9%	0,0%	-10,9%	1,1%	
	61,4%	38,6%					64,4%	35,6%					
Sines	1 417 469	2 254 787	8,8%	13,6%	0,2%	0,2%	16 971 687	26 994 859	16,5%	0,0%	16,5%	17,3%	
	38,6%	61,4%					38,6%	61,4%					
TOTAL	3 009 251	4 221 474	-0,4%	0,8%	-4,2%	-1,1%	37 676 452	51 216 562	4,3%	0,0%	4,3%	9,9%	
	41,6%	58,4%					42,4%	57,6%					
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	2	-	-	-	-90,2%	-100,0%	245	19	69,0%	0,0%	69,0%	-45,7%
	Douro e Leixões	24 999	24 605	2,0%	-2,2%	-1,4%	-7,7%	304 233	319 792	-7,3%	0,0%	-7,3%	-5,5%
	Aveiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Figueira da Foz	1 125	886	44,8%	56,0%	7,7%	20,6%	12 532	8 817	14,6%	0,0%	14,6%	0,3%
	Lisboa	11 776	14 089	-38,4%	-34,4%	-40,0%	-31,2%	235 672	245 617	-5,6%	0,0%	-5,6%	-2,7%
	Setúbal	6 519	5 028	69,7%	30,3%	15,0%	12,0%	68 049	53 886	18,4%	0,0%	18,4%	16,9%
	Sines	51 450	53 595	14,4%	8,6%	-7,0%	-3,8%	663 963	668 237	8,7%	0,0%	8,7%	8,3%
	TOTAL	95 871	98 203	2,8%	-2,2%	-10,4%	-9,1%	1 284 694	1 296 367	2,2%	0,0%	2,2%	2,6%
		49,4%	50,6%					49,8%	50,2%				



A3. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2015)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2013

(Toneladas)

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral
2000	1 007 474	13 597 215	2 471 059	902 759	11 591 344	6 459 162	19 957 311	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 964	2 820 741	857 558	11 595 195	6 570 279	19 604 186	55 911 885
2002	873 964	12 647 541	3 016 792	726 700	12 151 818	6 444 577	20 141 896	56 169 224
2003	794 070	13 450 382	2 964 621	806 121	12 470 839	6 090 769	20 863 169	57 599 878
2004	620 549	13 703 505	3 133 656	998 547	11 783 514	6 521 769	22 476 068	59 537 693
2005	604 989	14 050 710	3 328 816	956 582	12 420 906	6 642 136	25 041 506	63 224 037
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 498	12 293 965	6 204 146	27 196 330	65 011 463
2007	543 361	14 948 486	3 270 661	1 199 754	13 153 951	6 833 985	26 299 079	66 451 708
2008	475 504	15 635 100	3 466 093	1 149 826	12 980 193	6 124 140	25 148 564	65 125 505
2009	406 903	14 142 539	3 007 108	1 177 219	11 712 538	5 900 917	24 377 348	60 864 118
2010	524 140	14 568 919	3 752 671	1 615 891	11 993 572	7 006 253	25 484 758	64 946 204
2011	490 824	16 260 439	3 317 519	1 701 833	12 345 561	6 892 587	25 781 128	66 790 890
2012	502 917	16 607 541	3 318 067	1 797 398	11 080 697	6 058 579	28 563 161	67 928 359
2013	496 355	17 186 217	3 956 114	2 120 142	12 029 679	7 008 667	36 513 785	79 310 959
Jan	34 598	1 212 221	292 873	206 109	857 489	447 920	2 654 506	5 705 716
Fev	46 846	1 598 782	270 625	162 827	980 880	509 791	2 457 322	6 027 074
Mar	31 665	1 363 724	335 080	152 444	1 025 074	620 616	2 603 323	6 131 926
Abr	38 237	1 725 669	420 065	183 657	1 025 734	607 888	3 185 876	7 188 126
Mai	35 266	1 230 310	328 938	164 467	1 003 937	577 104	3 358 133	6 698 156
Jun	48 126	1 353 294	329 230	163 003	1 173 609	637 519	3 165 573	6 870 354
Jul	49 215	1 587 902	289 703	192 253	1 043 349	552 570	3 660 849	7 380 842
Ago	63 364	1 585 192	343 501	192 253	1 065 057	622 995	3 422 739	7 295 101
Set	32 912	1 545 454	341 378	196 615	827 812	674 156	2 940 101	6 558 427
Out	37 781	1 449 497	304 845	168 043	1 045 352	541 271	3 072 587	6 619 376
Nov	39 436	1 363 494	337 416	171 690	1 045 977	545 509	3 261 896	6 766 419
Dez	38 909	1 170 678	362 460	166 780	923 409	671 327	2 730 879	6 069 442
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	82 693 541
Jan	34 292	1 385 584	357 770	162 134	965 756	564 211	3 383 862	6 854 610
Fev	34 666	1 183 900	359 465	128 123	893 622	627 182	2 761 581	5 988 539
Mar	45 411	1 663 583	404 798	155 931	1 103 723	780 556	2 074 081	6 233 082
Abr	66 805	1 568 263	385 393	206 069	992 623	757 492	2 252 075	6 228 719
Mai	51 915	1 666 995	450 920	190 195	1 013 327	695 015	3 093 551	7 161 918
Jun	34 401	1 375 988	393 718	201 150	935 822	702 811	3 798 851	7 442 742
Jul	26 186	1 608 554	386 347	201 150	1 005 866	713 071	3 368 133	7 310 309
Ago	34 157	1 432 564	383 863	181 851	975 690	680 994	3 590 266	7 279 385
Set	32 951	1 305 608	322 236	188 254	864 926	650 826	3 202 303	6 567 105
Out	23 911	1 614 801	375 877	210 334	1 003 113	707 789	3 701 831	7 637 656
Nov	29 041	1 580 609	337 553	141 821	1 009 087	611 202	3 069 490	6 778 803
Dez	43 404	1 703 747	333 326	193 443	1 082 941	566 897	3 286 918	7 210 675
2015	429 888	18 760 817	4 656 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	88 893 014
Jan	29 612	1 274 733	333 174	175 702	739 388	652 373	3 474 999	6 679 981
Fev	33 173	1 441 846	373 400	163 473	981 313	531 530	3 109 493	6 634 227
Mar	40 424	1 745 228	421 497	185 785	1 105 081	674 238	3 408 880	7 581 133
Abr	38 286	1 608 561	452 562	173 310	952 146	610 982	3 862 996	7 698 843
Mai	35 609	1 545 317	465 371	173 370	1 043 396	848 383	4 056 234	8 172 680
Jun	36 476	1 539 598	399 677	146 319	885 603	736 843	3 866 734	7 611 251
Jul	46 171	1 599 702	352 446	200 547	1 012 186	605 696	4 349 625	8 166 374
Ago	38 680	1 673 792	411 214	148 347	1 001 015	540 026	3 731 466	7 544 539
Set	34 457	1 317 154	338 111	166 422	923 787	502 647	3 400 826	6 683 402
Out	31 467	1 772 757	411 604	144 749	1 010 610	658 546	3 508 864	7 538 598
Nov	41 236	1 749 121	345 248	154 361	1 062 225	474 896	3 524 173	7 351 260
Dez	24 297	1 493 010	351 795	169 473	860 972	658 923	3 672 256	7 230 725



A4. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2015)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2013

(Toneletadas)

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total Geral
2000	1 007 474	13 597 215	2 471 059	902 759	11 591 344	6 459 162	19 957 311	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 964	2 820 741	857 558	11 596 195	6 570 279	19 604 186	55 911 885
2002	873 964	12 647 541	3 015 792	726 700	12 154 818	6 444 577	20 141 896	56 169 224
2003	794 070	13 450 382	2 964 621	806 121	12 470 839	6 090 769	20 863 169	57 599 878
2004	620 549	13 703 505	3 133 656	998 547	11 783 514	6 521 769	22 476 068	59 537 693
2005	604 989	14 050 710	3 323 816	956 582	12 420 906	6 642 136	25 041 506	63 224 037
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 498	12 293 965	6 204 146	27 196 330	65 011 463
2007	543 361	14 948 486	3 270 661	1 199 754	13 156 951	6 833 985	26 299 079	66 451 708
2008	475 504	15 635 100	3 465 093	1 149 826	12 980 193	6 124 140	25 148 564	65 125 505
2009	406 903	14 142 539	3 007 108	1 177 219	11 712 538	5 900 917	24 377 348	60 864 118
2010	524 140	14 568 919	3 752 671	1 615 891	11 993 572	7 006 253	25 484 758	64 946 204
2011	490 824	16 260 439	3 317 519	1 701 833	12 346 561	6 892 587	25 781 128	66 790 890
2012	502 917	16 607 541	3 313 067	1 797 398	11 080 697	6 058 579	28 563 161	67 928 359
2013	496 355	17 186 217	3 955 114	2 120 142	12 025 679	7 008 667	36 513 785	79 310 959
Jan	34 598	1 212 221	292 873	206 109	857 489	447 920	2 654 506	5 705 716
Fev	46 846	1 598 782	270 625	162 827	980 880	509 791	2 457 322	6 027 074
Mar	31 665	1 363 724	335 080	152 444	1 025 074	620 616	2 603 323	6 131 926
Abr	38 237	1 725 669	420 065	183 657	1 026 734	607 888	3 185 876	7 188 126
Mai	35 266	1 230 310	323 938	164 467	1 003 937	577 104	3 358 133	6 698 156
Jun	48 126	1 353 294	323 230	163 003	1 173 609	637 519	3 165 573	6 870 354
Jul	49 215	1 587 902	289 703	192 253	1 048 349	552 570	3 660 849	7 380 842
Ago	63 364	1 585 192	343 501	192 253	1 065 057	622 995	3 422 739	7 295 101
Set	32 912	1 545 454	341 378	196 615	827 812	674 156	2 940 101	6 558 427
Out	37 781	1 449 497	304 845	168 043	1 045 352	541 271	3 072 587	6 619 376
Nov	39 436	1 363 494	337 416	171 690	1 046 977	545 509	3 261 896	6 766 419
Dez	38 909	1 170 678	362 460	166 780	926 409	671 327	2 730 879	6 069 442
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	82 693 541
Jan	34 292	1 385 584	357 770	162 134	966 756	564 211	3 383 862	6 854 610
Fev	34 666	1 183 900	359 465	128 123	893 622	627 182	2 761 581	5 988 539
Mar	45 411	1 663 583	404 798	155 931	1 106 723	780 556	2 074 081	6 233 082
Abr	66 805	1 568 263	385 393	206 069	992 623	757 492	2 252 075	6 228 719
Mai	51 915	1 666 995	450 920	190 195	1 013 327	695 015	3 093 551	7 161 918
Jun	34 401	1 375 988	393 718	201 150	935 822	702 811	3 798 851	7 442 742
Jul	26 186	1 608 554	385 347	201 150	1 006 866	713 071	3 368 133	7 310 309
Ago	34 157	1 432 564	383 863	181 851	975 690	680 994	3 590 266	7 279 385
Set	32 951	1 305 608	322 236	188 254	864 926	650 826	3 202 303	6 567 105
Out	23 911	1 614 801	375 877	210 334	1 003 113	707 789	3 701 831	7 637 656
Nov	29 041	1 580 609	337 553	141 821	1 005 087	611 202	3 069 490	6 778 803
Dez	43 404	1 703 747	333 326	193 443	1 082 941	566 897	3 286 918	7 210 675
2015	429 888	18 760 817	4 655 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	88 893 014
Jan	29 612	1 274 733	333 174	175 702	735 388	652 373	3 474 999	6 679 981
Fev	33 173	1 441 846	373 400	163 473	981 313	531 530	3 109 493	6 634 227
Mar	40 424	1 745 228	421 497	185 785	1 105 081	674 238	3 408 880	7 581 133
Abr	38 286	1 608 561	452 562	173 310	952 146	610 982	3 862 996	7 698 843
Mai	35 609	1 545 317	465 371	173 370	1 048 396	848 383	4 056 234	8 172 680
Jun	36 476	1 539 598	399 677	146 319	885 603	736 843	3 866 734	7 611 251
Jul	46 171	1 599 702	352 446	200 547	1 012 186	605 696	4 349 625	8 166 374
Ago	38 680	1 673 792	411 214	148 347	1 001 015	540 026	3 731 466	7 544 539
Set	34 457	1 317 154	333 111	166 422	923 787	502 647	3 400 826	6 683 402
Out	31 467	1 772 757	411 604	144 749	1 010 610	658 546	3 508 864	7 538 598
Nov	41 236	1 749 121	345 248	154 361	1 062 225	474 896	3 524 173	7 351 260
Dez	24 297	1 493 010	351 795	169 473	860 972	658 923	3 672 256	7 230 725