



**ACOMPANHAMENTO  
DO  
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO  
DE  
SETEMBRO DE 2016**



## 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 2006

### 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 do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2014-2016)

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

A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2016)

A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2016)

- 
- Notas:**
1. Todos os dados foram fornecidos pelas Administrações Portuárias, sendo os cálculos, agregação e análise da responsabilidade da AMT;
  2. Alguns dados estatísticos do mês têm natureza provisória, sendo objeto de correção num dos meses seguintes;
  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 de 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-SETEMBRO DE 2016**



- O movimento de carga registado nos portos do continente nos primeiros nove meses de 2016 continua a confirmar o comportamento do sistema portuário que vem sendo referido desde junho último. Ao ultrapassar em +2,5 milhões de toneladas (+3,7%) o volume observado no período janeiro-setembro de 2015 atinge um total de 69,6 milhões de toneladas, que constitui o valor mais elevado de sempre dos períodos homólogos, por efeito do crescimento do porto de Sines, que, com um apoio simbólico da Figueira da Foz, anula as quebras registadas nos outros portos.

Com efeito, o aumento de 4,6 milhões de toneladas do porto de Sines, que corresponde a +13,9%, absorveu a diminuição de -2,1 milhões de toneladas dos restantes portos, com exceção da Figueira da Foz (que cresce +1,2%, equivalente a 18,4 mil toneladas), distribuída de forma desigual entre -1,1% registada no porto de Leixões e -13,2% em Viana do Castelo, passando por -9,6% em Aveiro, -2,7% em Setúbal, -15,1% em Lisboa e -44,6% em Faro.

Sublinha-se que o comportamento dos portos de Sines e de Leixões é parcialmente explicado pela circunstância de o Terminal Oceânico de Leixões estar totalmente paralisado desde março para manutenção em estaleiro da monoboia, facto que induz variações de sinais contrários nestes dois portos, uma vez que os navios de grande dimensão transportadores de Petróleo Bruto são impedidos de descarregar esta matéria prima fóssil diretamente neste porto, o que levou a que tivessem passado por Sines cerca de 1,7 milhões de toneladas posteriormente embarcadas para Leixões. Esta situação explica em parte o acréscimo do movimento de Petróleo Bruto em Sines da ordem dos +48,6% (+3,4 milhões de toneladas) e a diminuição em Leixões de cerca de -9,5% (-0,3 milhões de toneladas).

Recorda-se que o porto de Faro está temporariamente sem qualquer movimento de carga (pelo facto de a Cimpor, sua única utente, ter decidido interromper a atividade do Centro de Produção de Loulé, em resposta à contração do mercado da construção e a suspensão da importação de clínquer e cimento por parte da Argélia), justificando a quebra de movimentação de -44,6% registada e que se perspectiva que se continuará a agravar até ao final do ano.

Decorrente do comportamento referido constata-se que o porto de Sines reforça, ainda que ligeiramente, a posição de líder passando a representar 54,4% do total, seguido por Leixões com uma quota de 19,6% (+0,1 pp) do total, de Lisboa que representa 10,6% (+0,2 pp) e de Setúbal que reduz o seu peso em -0,2 pp para 8%.

- O movimento de contentores registado nos portos do continente no período janeiro-setembro de 2016 totalizou 1,97 milhões de TEU, valor que reflete um acréscimo de +0,3% face ao mesmo período de 2015, invertendo a quebra de -1,3% registada no acumulado do mês anterior.

Este comportamento no mercado de contentores, medido em TEU, resulta da conjugação das variações positivas de +4,4% em Sines, +7% no porto de Leixões, +11% na Figueira da Foz e +38,7% em Setúbal, com a quebra de -28,5% observada no porto de Lisboa (recuperando da quebra de -30,9% apurada no acumulado do mês anterior).

Neste segmento de mercado o porto de Sines mantém a posição de líder com uma quota de 54,1% do total de TEU movimentados, seguido de Leixões com 25,3%, Lisboa com 13,7% e Setúbal com 6,1%.

O movimento de contentores em Sines é fortemente influenciado pelo tráfego de *transshipment* que no período em apreço atingiu cerca de 842 mil TEU, volume que representa cerca de 78,9% do total movimentado no porto e que corresponde a um acréscimo de +3,3% comparativamente ao observado no período homólogo de 2015. Destaca-se que o comportamento deste indicador reflete um abrandamento do crescimento deste tráfego desde 2013, com variações sucessivas de +100,3%, +34,6% e +11,7% face ao ano imediatamente anterior.

- No período janeiro-setembro de 2016 os portos comerciais do continente registaram 8098 escalas de navios das diversas tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, que representaram uma arqueação bruta (GT) global superior de 148 milhões, refletindo uma quebra de -0,9% e um acréscimo de +4,1%, respetivamente, face ao período homólogo de 2015. A diminuição do número de escalas no conjunto dos portos comerciais resultou principalmente da quebra registada no porto de Lisboa, de -338 escalas, correspondente a -16,9%, apoiada pelas variações negativas de Aveiro, -4,9%, Faro, -48,3%, e Portimão, -28,6%, que anularam as variações positivas registadas em Viana do Castelo (+6,8%), Douro e Leixões (+0,2%), Figueira da Foz (+3,2%), Setúbal (+9,5%) e Sines (+13,7%, que determina o número mais elevado de sempre nos períodos homólogos). O volume global de arqueação bruta dos navios que escalaram os portos nacionais mantém o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, por



efeito do comportamento dos portos de Aveiro e Sines, com variações de +1,7% e +19,7%, respetivamente. Também Setúbal regista uma variação positiva, de +7,6%, sendo, no entanto, em termos de GT, ultrapassado pelo registo verificado no ano 2000. Os restantes registaram quebras no volume total de GT, merecendo destaque o porto de Lisboa, com -15,3%, e Leixões, com -4,4%.

A quota mais elevada do número de escalas cabe ainda aos portos de Douro e Leixões, que representam 25,4% do total, seguidos de Sines com 22,7%, de Lisboa com 20,5% e Setúbal com 14,6%.

- O comportamento dos mercados das cargas movimentadas nos portos comerciais do continente regista várias assimetrias, com variações positivas de +4,3% na classe de Carga Geral e de +8,9% nos Granéis Líquidos e uma variação negativa de -5,9% na classe dos Granéis Sólidos.

As tipologias de cargas que mais contribuíram para o comportamento foram a Carga Contentorizada e o Petróleo Bruto, respetivamente, com acréscimos de +9,2% e de +30,6%, devendo-se a quebra nos Granéis Sólidos essencialmente à diminuição do movimento de Carvão, cujo volume diminuiu para -13,4% (devido à quebra de produção de energia pelas centrais termoelétricas por efeito do acentuado aumento da sua produção hídrica e eólica) e dos Outros Granéis Sólidos, que registaram uma quebra de -4,1%.

Importa sublinhar, pela importância que traduzem para a economia em geral e exportações em particular, o comportamento dos mercados da Carga Fracionada e dos Produtos Petrolíferos, que registaram quebras de -15,7% e -7,2%, respetivamente.

- A carga embarcada, que inclui a carga de exportação, quase atingiu 29,4 milhões de toneladas e ultrapassou em +2% o registo efetuado no período homólogo de 2015. Este volume, que constitui o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, resulta das circunstâncias referidas, que se prendem com a realização de operações de carga excecional de Petróleo Bruto, nomeadamente de Sines para Leixões, para colmatar a quebra da operacionalidade do Terminal Oceânico deste último porto.

No movimento portuário relativo às operações de embarque de carga, verificou-se, quando comparado com o período homólogo de 2015, uma variação positiva na classe dos Granéis Líquidos em +13%, uma manutenção na Carga Geral e uma redução de -14% nos Granéis Sólidos.

Na base da variação dos Granéis Líquidos está o acréscimo verificado no embarque de Petróleo Bruto, de +1,7 milhões de toneladas comparativamente ao nulo observado no período homólogo de 2015, que anulou a quebra verificada nos Produtos Petrolíferos e nos Outros Granéis Líquidos, de -8% e -6,7%, respetivamente.

No grupo da Carga Geral, com uma movimentação similar ao do período correspondente do ano anterior, conforme mencionado, observou-se um comportamento diferenciado entre as suas componentes, com o mercado da Carga Contentorizada a crescer +7% e que absorveu as quebras registadas nas restantes componentes, ou seja, -19,2% nos embarques de Carga Fracionada e -6,2% nos embarques da carga Ro-Ro.

O comportamento dos Granéis Sólidos nas operações de embarque resulta fundamentalmente da quebra de -14,2% dos Outros Granéis Sólidos, que representa cerca de 80% do total.

Sublinha-se o facto de apenas o porto de Sines ter contrariado o registo de variações negativas no volume da carga embarcada no período janeiro-setembro de 2016 face ao período homólogo de 2015, registando um acréscimo de +21,6%. Nos restantes portos o volume de carga embarcada observou um recuo face a 2015, sendo de relevar as quebras verificadas em Viana do Castelo, de -5,8%, Leixões, de -3,7%, em Aveiro, de -33%, na Figueira da Foz, de -3,9%, em Lisboa, de -24%, em Setúbal, de -10,4% e em Faro, de -44,6%.

- O volume da carga desembarcada atingiu cerca de 40,2 milhões de toneladas, ultrapassando em 5% o valor registado no período homólogo de 2015 e constituindo, também, o valor mais elevado de sempre, por reflexo de idêntica situação observada nos desembarques da Carga Contentorizada, Petróleo Bruto e ainda no Ro-Ro, embora numa dimensão meramente residual.

Este comportamento resulta da conjugação das variações positivas observadas nas classes de Carga Geral e de Granéis Líquidos, de +10,9% e +6,8%, respetivamente, e da variação negativa de -3,3% da classe dos Granéis Sólidos. Estas variações a nível das classes de carga, são determinadas pelo volume dos 'desembarques' registados, respetivamente, na Carga Contentorizada, de +12,2%, no Petróleo Bruto, de +14% e no Carvão, de -14,3%, embora



contrariados pelas quebras de -4,1% no desembarque de Carga Fracionada e de -6% nos Produtos Petrolíferos e pelos acréscimos verificados nos Produtos Agrícolas, de +7,2%, e nos Outros Granéis Sólidos, de +6,7%.

No tocante ao volume de carga desembarcada o comportamento dos portos foi bastante distinto, destacando-se as variações positivas de Leixões (+0,7%), Aveiro (+14,9%), Figueira da Foz (+11,5%), Setúbal (+10,9%) e Sines (+9%) e negativas em Lisboa (-9,1%) e Viana do Castelo (-33,3%).

- Os portos que registaram um volume de carga embarcada superior ao volume de carga desembarcada, apresentando um perfil de porto 'exportador', continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro (agora com atividade suspensa), cujos *ratios* de carga embarcada sobre total apresentam os valores 79,4%, 63,5%, 59% e 100%, respetivamente, embora com dimensões de volume muito distintas.



## COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO



## 2.1. Movimento geral

O movimento de carga registado no mercado portuário continental no período de janeiro a setembro de 2016 atingiu 69,6 milhões de toneladas, valor que representa um acréscimo de +3,7% relativamente ao valor observado no período homólogo de 2015 e vem confirmar o comportamento do sistema portuário já referido desde junho: o volume de carga movimentada mais elevado de sempre nos períodos homólogos, determinado pelo crescimento do porto de Sines, que com o apoio simbólico da Figueira da Foz (+1,2%, equivalente a 18,4 mil toneladas), anula o efeito da retração verificada nos restantes portos.

De uma forma geral o porto de Sines continua numa dinâmica de crescimento, muito sustentada na evolução do movimento da Carga Contentorizada e, de forma particular no ano em curso, decorrente do aumento anormal do movimento de Petróleo Bruto, que se traduz globalmente num acréscimo de +13,9%, correspondente a +4,1 milhões de toneladas, que anulou as quebras observadas em Leixões, de -1,1%, em Setúbal, de -2,7%, em Aveiro, de -9,6%, em Viana do Castelo, de -13,2%, em Lisboa, de -15,1% e em Faro, de -44,6%. Sublinha-se o facto de o porto da Figueira da Foz ter registado também um crescimento do seu movimento, de +1,2%, correspondentes a 18,4 mil toneladas

Dos diversos fatores que condicionam o comportamento do mercado portuário, com maior ou menor intensidade e efeitos mais duradouros ou mais conjunturais, importa sublinhar o seguinte:

1) o Petróleo Bruto regista no corrente ano um movimento anormalmente elevado devido à circunstância de o Terminal Oceânico de Leixões estar totalmente paralisado desde março para manutenção em estaleiro da monoboia, originando que esta matéria prima dirigida à refinaria de Matosinhos, através de navios de grande porte (superior a 100 000 DWT), seja (pelo menos parcialmente) efetuado via Sines, que realizou a descarga e posterior carga de cerca de 1,7 milhões de toneladas;

2) a Carga Contentorizada movimentada em Sines tem uma forte componente de tráfego de *transshipment*, que representa 78,9% dos TEU movimentados no porto e registou um acréscimo de +3,3% no período em análise, face ao homólogo de 2015;

3) o mercado do Carvão está a registar um significativo recuo determinado pela redução do consumo de energia produzida nas centrais termoelétricas, substituída por energias renováveis, nomeadamente de origem hídrica e eólica, que têm registado importantes incrementos na sua produção; e

4) o porto de Faro encontra-se sem movimento de carga desde junho, em resultado da suspensão da atividade do Centro de Produção de Loulé da Cimpor, seu único cliente, em resposta à contração do mercado da construção e ao facto de a Argélia ter suspenso a importação de clínquer e cimento, por razões de natureza administrativa.

A evolução do movimento portuário no período janeiro-setembro dos últimos cinco anos, a sua distribuição por portos, a tendência que lhe está subjacente e a variação percentual observada de 2015 para 2016, são as seguintes,

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	385 410	380 229	360 784	332 888	288 915	+0,4%	-13,2%	-6,7%	
Douro e Leixões	12 536 757	13 202 548	13 191 039	13 745 930	13 599 102	+19,6%	-1,1%	+2,0%	
Aveiro	2 455 958	2 951 393	3 444 512	3 547 451	3 207 083	+4,6%	-9,6%	+7,0%	
Figueira da Foz	1 346 925	1 613 628	1 614 856	1 533 275	1 551 651	+2,2%	+1,2%	+2,2%	
Lisboa	8 980 125	9 008 942	8 758 356	8 648 915	7 341 669	+10,6%	-15,1%	-4,2%	
Setúbal	4 858 901	5 250 560	6 172 158	5 702 718	5 547 493	+8,0%	-2,7%	+3,4%	
Sines	21 325 630	27 448 422	27 524 702	33 261 254	37 869 467	+54,4%	+13,9%	+14,5%	
Faro	219 031	267 927	254 731	275 266	152 384	+0,2%	-44,6%	-5,3%	
<b>Grand Total</b>	<b>52 108 738</b>	<b>60 123 649</b>	<b>61 321 138</b>	<b>67 047 696</b>	<b>69 557 762</b>	<b>+100,0%</b>	<b>+3,7%</b>	<b>+7,0%</b>	
Δ% anual	-	+15,4%	+2,0%	+9,3%	+3,7%	-	-	-	-

sendo notável a expressão dos indicadores relativos ao porto de Sines, se bem que, com exceção de Viana do Castelo, Lisboa e Faro, a generalidade dos portos apresenta uma tendência de evolução anual positiva.

A desagregação do movimento registado no período janeiro-setembro de 2016 por classe de acondicionamento de carga e porto é apresentada nos quadros seguintes, de cuja leitura se constata que a





Carga Geral assume a quota-parte mais significativa do volume total, representando 42,1%, seguida dos Granéis Líquidos, com 38,2%, e dos Granéis Sólidos, 19,7%.

O porto que detém a maior quota de mercado portuário, em todas as tipologias e carga, é Sines, cujo volume representa globalmente 54,4% do total, com os parciais de 50% na Carga Geral, de 30,8% nos Granéis Sólidos e de 71,6% nos Granéis Líquidos. Seguem-se os portos de Leixões, com 19,6%, Lisboa, com 10,6% e Setúbal, com 8%.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Total	
Carga Geral	190 274	6 391 473	1 006 055	869 716	2 965 693	3 112 327	14 641 420	127 111	29 304 070	42,1%
Granéis Sólidos	68 613	1 835 259	1 286 540	659 856	3 356 213	2 239 185	4 218 900	25 272	13 689 839	19,7%
Granéis Líquidos	30 027	5 372 370	914 487	22 079	1 019 763	195 980	19 009 147	0	26 563 853	38,2%
<b>TOTAL</b>	<b>288 915</b>	<b>13 599 102</b>	<b>3 207 083</b>	<b>1 551 651</b>	<b>7 341 669</b>	<b>5 547 493</b>	<b>37 869 467</b>	<b>152 384</b>	<b>69 557 762</b>	<b>100,0%</b>
	0,4%	19,6%	4,6%	2,2%	10,6%	8,0%	54,4%	0,2%		100,0%

Para uma melhor perceção gráfica da estrutura do mercado nestas duas dimensões remete-se para a leitura do quadro seguinte, onde é mais notória a representatividade de Sines em todas as classes de carga.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
Carga Geral	0,6%	21,8%	3,4%	3,0%	10,1%	10,6%	50,0%	0,4%
Granéis Sólidos	0,5%	13,4%	9,4%	4,8%	24,5%	16,4%	30,8%	0,2%
Granéis Líquidos	0,1%	20,2%	3,4%	0,1%	3,8%	0,7%	71,6%	0,0%
<b>Total</b>	<b>0,4%</b>	<b>19,6%</b>	<b>4,6%</b>	<b>2,2%</b>	<b>10,6%</b>	<b>8,0%</b>	<b>54,4%</b>	<b>0,2%</b>

No quadro seguinte apresenta-se um resumo do comportamento dos diversos mercados de carga movimentada, que reflete uma elevada assimetria, destacando-se as variações positivas, face ao período homólogo de 2015, no Petróleo Bruto, de +30,6%, na Carga Contentorizada, de +9,2%, nos Produtos Agrícolas, de +4,3%, e, numa escala de menor dimensão, da carga Ro-Ro, +13,6%.

		Setembro/2016			Jan-Set/2016		Últimos 12 meses	
		Valor do Mês	Δ % sobre Mês Homólogo 2015	Δ % sobre média do período	Valor do Período	Δ % sobre Período Homólogo	Últimos 12 meses (Out/2015 a Set/2016)	Δ % 12 meses Anteriores (Out/2014 a Set/2015)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Navios	Número	935	3,2%	3,9%	8 098	-0,9%	10 790	-0,8%
	GT	19 372 627	7,7%	17,8%	148 036 467	4,1%	197 263 978	4,5%
	GT Médio	20 719	4,3%	-	18 281	5,0%	18 282	5,4%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	2 705 486	21,0%	2,9%	23 670 933	9,2%	30 847 157	8,3%
	Fracionada	481 355	8,1%	-10,1%	4 818 130	-15,7%	6 781 278	-10,3%
	Ro-Ro	85 954	-3,4%	-5,1%	815 007	13,6%	1 075 222	17,9%
	<b>TOTAL CG</b>	<b>3 272 795</b>	<b>18,2%</b>	<b>0,5%</b>	<b>29 304 070</b>	<b>4,3%</b>	<b>38 703 658</b>	<b>4,7%</b>
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	428 460	-24,3%	-5,9%	4 099 161	-13,4%	5 282 113	-15,3%
	Minérios	104 855	66,3%	20,1%	785 952	-15,5%	1 018 737	-17,9%
	Produtos Agrícolas	458 565	51,9%	15,2%	3 581 495	4,3%	4 927 939	7,5%
	OutrosGS	464 315	-12,4%	-20,0%	5 223 232	-4,1%	7 013 367	-5,8%
<b>TOTAL GS</b>	<b>1 456 196</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-4,3%</b>	<b>13 689 839</b>	<b>-5,9%</b>	<b>18 242 156</b>	<b>-6,5%</b>	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	1 906 116	97,3%	28,1%	13 387 076	30,6%	17 038 576	25,8%
	Produtos Petrolíferos	1 430 515	7,2%	10,1%	11 693 002	-7,2%	15 724 112	-5,9%
	OutrosGL	158 945	-1,8%	-3,6%	1 483 775	-4,7%	2 090 854	1,2%
	<b>TOTAL GL</b>	<b>3 495 575</b>	<b>42,0%</b>	<b>18,4%</b>	<b>26 563 853</b>	<b>8,9%</b>	<b>34 853 542</b>	<b>7,9%</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>8 224 566</b>	<b>22,9%</b>	<b>6,4%</b>	<b>69 557 762</b>	<b>3,7%</b>	<b>91 799 356</b>	<b>3,4%</b>
Contentores	Número	139 244	13,9%	0,8%	1 243 181	-1,0%	1 637 796	-2,1%
	TEU	222 637	15,6%	1,5%	1 974 233	0,3%	2 585 602	-0,8%



Os restantes mercados apresentam, naturalmente, variações negativas, destacando-se como mais relevantes o da Carga Fracionada, com -15,7%, dos Produtos Petrolíferos, com -7,2%, do Carvão, com -13,4%, dos Outros Granéis Sólidos, -4,1%, dos Outros Granéis Líquidos, -4,7%, e dos Minérios, de -15,5%.

Acresce sublinhar o facto de que a quebra da importação de Carvão resulta da diminuição da produção de energia pelas centrais termoelétricas, por efeito do acentuado aumento da produção hídrica e significativo aumento da produção eólica.

A variação global observada entre o volume registado nos últimos 12 meses comparativamente aos 12 meses imediatamente anteriores, reflete um crescimento de +3,4%, face ao qual o comportamento do período janeiro-setembro de 2016 indicaria uma ligeira pressão no sentido da aceleração da atividade portuária, não fora o facto de o volume movimentado de Petróleo Bruto estar significativamente empolado, por razões circunstanciais que não refletem o estado e necessidades da indústria.

O movimento dos navios verificado no período em análise traduz-se pela realização de 8098 escalas que têm subjacente uma arqueação bruta (GT) superior a 148 milhões, que representam, respetivamente, uma quebra de -0,9% e um acréscimo de +4,1%, face ao registado no período homólogo de 2015.

Adicionalmente se refere que este volume de GT constitui o valor mais elevado de sempre, determinado pelos navios que escalaram os portos de Aveiro e Sines, após acréscimos de +1,7% e +19,7% face ao período homólogo de 2015, respetivamente. Sines também regista o maior número de escalas de sempre, ultrapassando em +13,7% o máximo anterior, observado em 2015.

O tráfego de Contentores, incluindo ‘cheios’ e ‘vazios’, quer tenham sido movimentados em operações Lo-Lo ou em operações Ro-Ro (que estão a ganhar algum significado no Cais Sul do porto de Leixões), registou uma quebra de -1% em Número e um acréscimo de +0,3% em TEU. Este comportamento reflete ainda a retração verificada no porto de Lisboa por efeito da greve dos trabalhadores portuários, que, não obstante a progressiva, mas ligeira, recuperação, no período janeiro-setembro de 2016 ainda registou uma quebra de -28,5% em TEU (inferior em 2,4 pontos percentuais do que no acumulado do mês anterior), embora no mês de setembro, tomado isoladamente, tenha abrandado a quebra para -8,3%, como se verá no ponto seguinte.

A comparação entre as variações em Número e em TEU evidencia a preferência na utilização de contentores com maiores dimensões, estimando-se que o tráfego de menores dimensões (equiparados a 20’) tenha sofrido uma quebra de cerca de -5,3% enquanto o de maiores dimensões (equiparados a 40’) tenha registado um aumento de cerca de +2,5%.

Sublinha-se a variação de sinais contrários entre o volume de Carga Contentorizada e o volume de Contentores movimentados, o que poderá ser explicado pela otimização da capacidade de carga dos próprios contentores e de uma melhor gestão do tráfego de contentores cheios e vazios, de cuja evolução se dará nota adiante, no título «Movimento de Contentores».

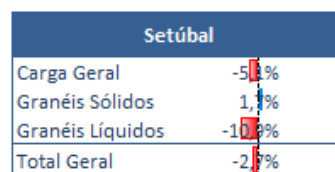
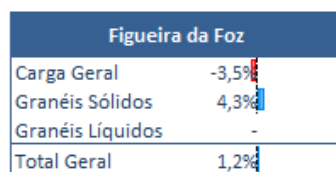
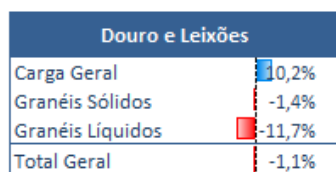
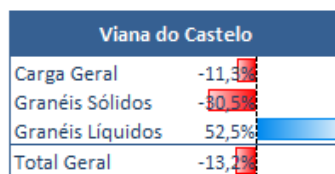
No quadro da página seguinte apresenta-se a estrutura do mercado portuário formado pela confluência dos mercados de produtos (as cargas) e das dimensões geográficas (os portos).



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-SETEMBRO DE 2016  
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2015

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Total Geral	
	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015	Ton	Δ% s/2015
<b>Carga Geral</b>	190 274	-11,3%	6 391 473	10,2%	1 006 055	-22,0%	869 716	-3,5%	2 965 693	-25,7%	3 112 327	-5,1%	14 641 420	18,3%	127 111	-48,4%	29 304 070	4,3%
Contentorizada	214	-80,9%	4 880 742	9,4%	302	-	148 716	4,3%	2 770 762	-27,8%	1 315 015	40,8%	14 555 182	18,4%	0	-	23 670 933	9,2%
Fraccionada	190 060	-10,9%	892 567	7,6%	1 005 747	-22,0%	721 000	-4,9%	190 840	32,5%	1 609 753	-25,2%	81 051	-0,9%	127 111	-48,4%	4 818 130	-15,7%
Ro-Ro	0	-	618 164	20,9%	6	-	0	-	4 090	-57,8%	187 559	-3,8%	5 188	311,2%	0	-	815 007	13,6%
<b>Granéis Sólidos</b>	68 613	-30,5%	1 835 259	-1,4%	1 286 540	-14,0%	659 856	4,3%	3 356 213	-6,8%	2 239 185	1,7%	4 218 900	-8,7%	25 272	-12,4%	13 689 839	-5,9%
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	205 861	-12,5%	3 893 299	-13,4%	0	-	4 099 161	-13,4%
Minérios	0	-	392 230	-25,6%	0	-	0	-	14 846	787,0%	344 934	-4,1%	33 941	-17,3%	0	-	785 952	-15,5%
Produtos Agrícolas	0	-	532 559	12,8%	449 932	15,2%	48 782	99,2%	2 509 923	5,3%	35 850	-77,9%	4 449	200,3%	0	-	3 581 495	4,3%
OutrosGS	68 613	-30,5%	910 470	5,7%	836 608	-24,4%	611 074	0,5%	831 444	-31,6%	1 652 540	14,3%	287 210	257,5%	25 272	-12,4%	5 223 232	-4,1%
<b>Granéis Líquidos</b>	30 027	52,5%	5 372 370	-11,7%	914 487	20,1%	22 079	-	1 019 763	-3,2%	195 980	-10,9%	19 009 147	16,9%	0	-	26 563 853	8,9%
Petróleo Bruto	0	-	2 870 598	-9,5%	0	-	0	-	0	-	0	-	10 516 478	48,6%	0	-	13 387 076	30,6%
Produtos Petrolíferos	30 027	52,5%	2 208 384	-14,2%	470 287	79,0%	0	-	686 369	-2,3%	30 033	-37,3%	8 267 902	-8,0%	0	-	11 693 002	-7,2%
OutrosGL	0	-	293 388	-12,8%	444 200	-11,0%	22 079	-	333 394	-5,1%	165 947	-3,5%	224 767	13,2%	0	-	1 483 775	-4,7%
<b>Total Geral</b>	288 915	-13,2%	13 599 102	-1,1%	3 207 083	-9,6%	1 551 651	1,2%	7 341 669	-15,1%	5 547 493	-2,7%	37 869 467	13,9%	152 384	-44,6%	69 557 762	3,7%
Distribuição por Portos	0,4%	-	19,6%	-	4,6%	-	2,2%	-	10,6%	-	8,0%	-	54,4%	-	0,2%	-	100,0%	-

Variações percentuais observadas, face ao período janeiro-setembro de 2015



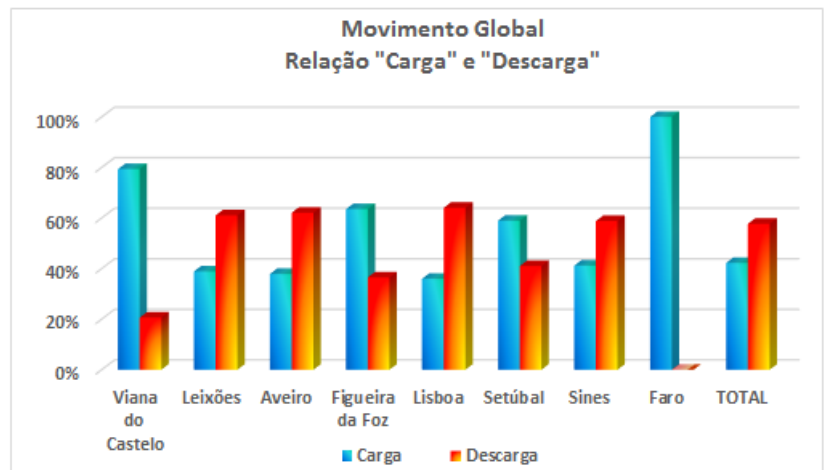


Da leitura do quadro, valores e representações gráficas, conclui-se que as 69,6 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-setembro de 2016, se distribuem pelos diversos mercados com elevada assimetria, sendo claro o peso que assume o porto de Sines, nomeadamente na Carga Contentorizada, Carvão, Petróleo Bruto e Produtos Petrolíferos.

No entanto, verifica-se igualmente que os mercados das outras cargas apresentam posições maioritárias assumidas por portos específicos, tal como a Carga Fracionada onde Setúbal tem a quota mais significativa, a carga Ro-Ro que é nitidamente 'dominada' por Leixões (por efeito decorrente de uma linha regular que desde 2013 opera no Molhe Sul, movimentando quase exclusivamente contentores), os Minérios surgem repartidos por Setúbal e Leixões, nos Produtos Agrícolas o porto de Lisboa tem a quota maioritária, nos Outros Granéis Sólidos é Setúbal que isoladamente ultrapassa um terço do mercado, e, finalmente, o mercado dos Outros Granéis Líquidos surge bastante repartido.

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

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



Constata-se que os portos que detêm um peso relativo mais elevado de carga embarcada são os de menor dimensão, traduzindo o seu papel de porto de exportação para cargas muito específicas, a saber, nomeadamente as pás eólicas no porto de Viana do Castelo e o cimento no porto de Faro.

No período janeiro-setembro de 2016, mantiveram um perfil 'exportador' os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos *ratios* de carga embarcada sobre carga total, apurados no período em análise, apresentam os valores 79,4%, 63,5%, 59% e 100%, respetivamente, embora com dimensões de volume muito distintas, e com a particularidade de Faro ter deixado de receber os produtos do Centro de Produção de Loulé, da Cimpor, seu único cliente.

O perfil dos portos de Leixões e de Sines é muito condicionado pela localização das refinarias da Galp, uma vez que a importação de Petróleo Bruto se efetua por seu intermédio, o que induz forte desequilíbrio entre os fluxos de carga. No período em apreço o *ratio* do volume de carga embarcada relativamente ao total representou 38,9% em Leixões e 41,2% em Sines.

Idêntica situação se verifica no porto de Lisboa por efeito dos Produtos Agrícolas, cuja importação, da qual depende em larga medida a indústria alimentar (nomeadamente a de rações para animais), é maioritariamente efetuada para os silos cerealíferos, localizados na sua proximidade.

### Movimento de Contentores

Atenta a importância que os Contentores assumem no transporte multimodal de mercadorias, sendo que no transporte marítimo e movimento portuário constituem a forma de acondicionamento privilegiada pelo maior volume de tonelagem de carga e conferem ao respetivo mercado a mais significativa taxa de crescimento e maior dinamismo, importa abordar o seu tráfego com maior detalhe em termos da sua distribuição geográfica, que constitui os mercados relevantes da Carga Contentorizada.



Para este efeito, e não obstante a referência feita em alguns quadros anteriores, vamos excluir desta análise os portos de Viana do Castelo e de Aveiro, onde o tráfego de Contentores é meramente residual.

Dos dados constantes no quadro seguinte releva a importância do porto de Sines que mantém a sua posição de líder no volume de contentores movimentados, com uma quota de 54,1% do total de 1,97 milhões de TEU. Importa, no entanto, sublinhar a relevância que as operações de *transshipment* representam para o tráfego de contentores, que corresponde a cerca de 78,9% do total e registaram um acréscimo de +3,3% face ao período homólogo de 2015 (o *transshipment* de Contentores representa cerca de 7% em Leixões e de 4% em Lisboa).

Segue-se, por ordem do volume de TEU, o porto de Leixões que detém uma quota de 25,3%, Lisboa que representa 13,7% e Setúbal com 6,1%. O porto da Figueira da Foz regista uma quota pouco significativa de 0,9% (tendo vindo a evoluir progressivamente desde a quota de 0,6% verificada em janeiro), apresentando, embora, uma atividade regular neste tráfego.

Da leitura do quadro ressalta o comportamento negativo observado no porto de Lisboa, traduzido numa quebra, em TEU, de -28,5% observada no período janeiro-setembro de 2016, sendo de -27,1% no volume dos últimos doze meses comparativamente aos doze meses imediatamente anteriores. Este comportamento tem subjacente uma recuperação da situação resultante da greve dos trabalhadores portuários ocorrida em abril e maio, embora ainda pouco significativa, e anula praticamente o comportamento positivo dos restantes portos neste segmento de mercado, que observaram acréscimos no período em análise, sendo de +38,7% em Setúbal, de +7% em Leixões, de +11% na Figueira da Foz e de +4,4% em Sines.

		Setembro/2016			Jan-Set/2016			Últimos 12 meses		
		Set/2016		Δ % sobre Mês Homólogo 2015	Jan-Set/2016		Δ % sobre Período Homólogo 2015	Últimos 12 Meses:Out/2015 a Set/2016		Média mensal período Out/2014 a Set/2015
		Quantidade	%		Quantidade	%		Quantidade	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)		
CONTENTORES (TEU)	Douro e Leixões	50 857	22,8%	4,4%	499 026	25,3%	7,0%	656 579	25,4%	3,2%
	Figueira da Foz	2 446	1,1%	51,5%	17 586	0,9%	11,0%	23 095	0,9%	15,9%
	Lisboa	36 884	16,6%	-8,3%	269 783	13,7%	-28,5%	373 941	14,5%	-27,1%
	Setúbal	11 497	5,2%	18,9%	120 579	6,1%	38,7%	154 810	6,0%	36,4%
	Sines	120 916	54,3%	30,8%	1 067 155	54,1%	4,4%	1 376 969	53,3%	4,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>222 600</b>	<b>100,0%</b>	<b>15,6%</b>	<b>1 974 128</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,3%</b>	<b>2 585 393</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,8%</b>

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

Desde 2013 até ao final do 1º semestre de 2016, os principais portos apresentam a seguinte evolução dos *ratios* Contentores Cheios / Total,

**Ratio Contentores Cheios / Total**

	2013	2014	2015	2016 <sup>(*)</sup>	Evolução
Leixões	71,2%	72,4%	75,6%	77,2%	
Figueira da Foz	99,8%	79,8%	58,7%	55,7%	
Lisboa	62,0%	63,2%	63,5%	65,3%	
Setúbal	57,8%	65,4%	69,7%	69,2%	
Sines	89,1%	78,4%	85,1%	94,0%	
Média Geral	76,4%	73,3%	77,9%	84,4%	

(\*) 1º semestre

de onde se conclui, com naturalidade, que o porto onde se regista o valor mais elevado é Sines, dado o peso do tráfego de *transshipment*, onde se presume que, pelo menos a grande maioria dos Contentores transportados neste tráfego estejam 'cheios'.



## 2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2006

Avaliando o comportamento dos diversos mercados através da sua evolução desde 2006, medindo a tendência de crescimento por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados e calculando a 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 +4,2% ao ano.

De entre as classes de carga consideradas merece realce a Carga Geral que, nos períodos de janeiro a setembro desde 2006, regista um crescimento a uma taxa média anual de +9,1%, em resultado francamente positivo do comportamento de todos os grupos que a integram, com particular enfoque na Carga Contentorizada que representa 34% do total e cuja *tmac* se situa na casa dos +11% ao ano, muito influenciada por Sines e Setúbal, cujas taxas médias anuais, para este período de análise, se situam em +28,7% e +29%, respetivamente.

Embora a uma dimensão mais reduzida, a carga Ro-Ro tem revelado um crescimento sustentado e significativo, que nos períodos em causa atinge +15%. O maior impulso para este comportamento é induzido pelo porto de Leixões cujo movimento (fundamentalmente de Contentores no Molhe Sul) representa 75,8% do total desta carga.

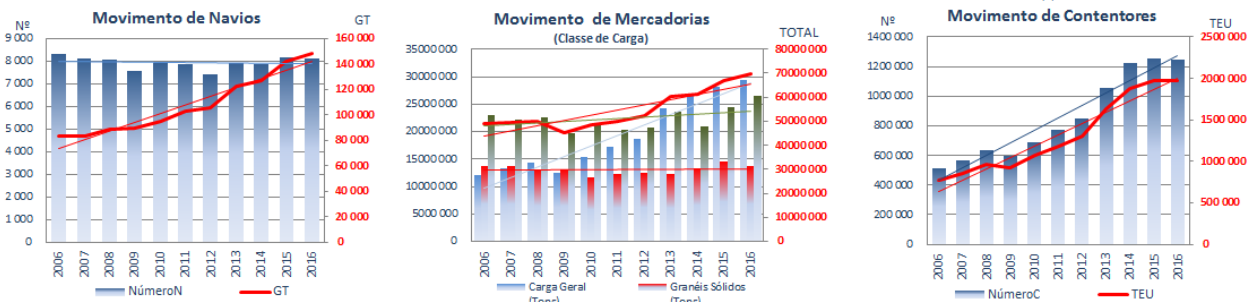
O mercado da Carga Fracionada nos períodos em análise desde 2006 regista uma taxa média anual de crescimento de +5,5%.

O mercado dos Granéis Sólidos regista globalmente também uma tendência de crescimento positivo, traduzida numa taxa média anual de +0,2%, resultante da conjugação de comportamentos distintos, com uma taxa negativa nos Produtos Agrícolas, de -1,2%, e positivas nos mercados de Carvão, Minérios e dos Outros Granéis Sólidos, de +0,6%, +2,2% e +0,6%, respetivamente.

Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Setembro

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ % média anual
Navios	Número	8 328	8 094	8 054	7 552	7 889	7 873	7 432	7 924	7 885	8 169	8 098	-0,1%
	GT (milhares)	83 561	82 954	88 816	89 125	94 961	103 031	105 480	122 410	127 130	142 271	148 036	+6,8%
	GT médio	10,03	10,25	11,03	11,80	12,04	13,09	14,19	15,45	16,12	17,42	18,28	+6,8%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	7 960 647	9 158 730	10 247 307	9 510 496	11 225 020	12 862 666	13 967 788	18 276 507	20 439 552	21 669 371	23 670 933	+11,0%
	Fracionada	3 789 153	3 972 693	3 753 108	2 681 943	3 867 425	4 172 552	4 591 378	5 776 622	6 056 662	5 714 018	4 818 130	+5,5%
	Ro-Ro	284 526	275 821	270 343	257 864	246 773	258 897	198 160	191 193	458 658	717 445	815 007	+15,0%
	TOTAL	12 034 326	13 407 244	14 270 758	12 450 303	15 339 218	17 294 116	18 757 327	24 244 321	26 954 872	28 100 833	29 304 070	+9,1%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	4 637 428	3 482 112	3 450 313	4 597 262	2 169 262	3 112 321	4 134 538	3 501 799	3 578 337	4 733 300	4 099 161	+0,6%
	Minérios	644 877	687 927	863 864	608 493	559 953	840 424	723 045	927 802	626 310	929 611	785 952	+2,2%
	Produtos Agrícolas	3 414 799	4 128 862	3 924 871	3 622 568	3 643 375	3 384 812	3 377 380	3 220 641	3 311 188	3 434 698	3 581 495	-1,2%
	Outros	5 044 725	5 427 124	4 948 826	4 290 324	5 331 957	5 022 828	4 322 354	4 604 668	5 847 907	5 445 286	5 223 232	+0,6%
	TOTAL	13 741 830	13 726 026	13 187 874	13 118 647	11 704 547	12 360 385	12 557 317	12 254 917	13 363 741	14 542 894	13 689 839	+0,2%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	10 326 170	9 620 857	9 863 796	7 581 967	8 799 517	7 493 861	8 691 881	9 357 538	8 115 477	10 249 002	13 387 076	+1,6%
	Produtos Petrolíferos	11 149 173	10 905 085	11 149 247	10 595 453	10 997 448	10 885 201	10 109 635	12 377 911	11 188 507	12 597 807	11 693 002	+1,0%
	Outros	1 555 355	1 659 598	1 573 672	1 495 008	1 710 093	1 951 220	1 995 262	1 888 968	1 698 541	1 557 160	1 483 775	+0,4%
	TOTAL	23 030 699	22 185 540	22 586 715	19 672 428	21 507 058	20 330 282	20 796 778	23 624 417	21 002 525	24 403 969	26 563 853	+1,2%
TOTAL GERAL		48 806 855	49 318 810	50 045 346	45 241 378	48 550 823	49 984 783	52 111 422	60 123 649	61 321 138	67 047 696	69 557 762	+4,2%
Contentores	Número	509 365	569 596	633 238	595 275	684 866	771 866	849 863	1 059 108	1 226 782	1 255 125	1 243 181	+9,6%
	TEU	768 724	859 663	956 958	917 557	1 066 535	1 185 454	1 303 525	1 629 188	1 882 881	1 968 974	1 974 233	+10,0%

(1) *tmac* - Taxa Média Anual de Crescimento



Na classe dos Granéis Líquidos observa-se uma evolução segundo uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +1,2%, que resulta de tendências de todos os grupos que a constituem, a saber de +1,6% no Petróleo Bruto, de +1% no dos Produtos Petrolíferos e de +0,4% no dos Outros Granéis Líquidos.



Relativamente ao comportamento do tráfego de Contentores, que maioritariamente suportam o mercado da Carga Contentorizada, sublinha-se a evolução segundo uma tendência de crescimento positivo a uma taxa média anual de +9,6% em Número e de +10% em TEU, com bastantes assimetrias entre os diversos portos.

O movimento de navios que escalam os portos comerciais do continente, de toda a tipologia de navios, incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro de passageiros, apresenta uma tendência de crescimento negativo em -0,1% ao ano no que diz respeito ao número das escalas, mas com uma taxa média anual de +6,8% no tocante ao volume total da respetiva arqueação bruta. O cruzamento destes indicadores reflete o aumento da dimensão média dos navios e consequente capacidade de carga.

### Evolução do Movimento de Contentores por porto

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

Para esse efeito apresenta-se no quadro seguinte o volume de TEU movimentados nos períodos de janeiro a setembro desde 2006.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ% média anual
Douro e Leixões	282 942	318 409	337 882	340 588	357 560	378 642	438 245	450 621	497 064	466 472	499 026	5,9%
Figueira da Foz	7 248	7 539	9 583	10 110	9 997	15 462	15 780	11 851	15 643	15 840	17 586	9,1%
Lisboa	384 918	414 741	416 271	378 055	383 573	401 213	416 165	427 083	366 467	377 131	269 783	-1,7%
Setúbal	10 013	9 021	13 086	15 948	37 367	55 642	40 580	47 186	77 006	86 934	120 579	27,0% (*)
Sines	83 389	109 936	180 036	172 669	277 466	334 117	392 135	692 011	926 531	1 022 386	1 067 155	24,7% (*)
<b>TOTAL</b>	<b>768 510</b>	<b>859 646</b>	<b>956 857</b>	<b>917 370</b>	<b>1 065 962</b>	<b>1 185 076</b>	<b>1 302 906</b>	<b>1 628 752</b>	<b>1 882 710</b>	<b>1 968 762</b>	<b>1 974 128</b>	<b>12,0%</b>

(\*) Calculado desde 2008



Da leitura do quadro e gráfico ressaltam os seguintes aspetos:

- 1) o comportamento positivo do mercado de contentores, a crescer a uma taxa média anual de +12%;
- 2) o comportamento positivo dos portos de Sines e de Setúbal, com taxas médias anuais de crescimento de +24,7% e +27%, calculadas para o período 2008 a 2016 (por se considerarem os dois primeiros anos pouco significativos), embora representando 54% e 6,1% do total, respetivamente, após acréscimos no último ano de +4,4% e +38,7%;
- 3) os portos de Leixões e da Figueira da Foz apresentam uma evolução anual correspondente a taxas médias anuais de +5,9% e +9,1%, respetivamente, embora, em termos de dimensão, o primeiro represente 25,3% do tráfego total e o segundo apenas 1%;
- 4) o comportamento negativo do porto de Lisboa, que traduz uma tendência de evolução média anual de -1,7%, muito influenciada pela quebra de -28,5% observada no corrente ano.







Neste capítulo procede-se a uma análise de cada um dos diversos mercados portuários definidos em função da tipologia da carga movimentada em termos da forma de acondicionamento e considerando, num segundo nível, a sua distribuição pelos portos que efetuam a sua movimentação. Da conjugação destes dois níveis resultam os mercados relevantes na movimentação das cargas, no âmbito dos quais se avaliarão os fatores que assegurem a concorrência entre os portos, tendo, nomeadamente, presente a sua capacidade de movimentação em condições de competitividade.

Como enquadramento dos pontos seguintes, onde se trata cada mercado individualmente, apresenta-se o quadro seguinte que permite uma avaliação evolutiva das várias tipologias de carga nos períodos de janeiro a setembro dos últimos cinco anos.

	2012	2013	2014	2015	2016	δ%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
<b>☐ Carga Geral</b>	<b>18 757 327</b>	<b>24 244 321</b>	<b>26 954 872</b>	<b>28 100 833</b>	<b>29 304 070</b>	<b>42,1%</b>	<b>+4,3%</b>	<b>+10,4%</b>	
Contentorizada	13 967 788	18 276 507	20 439 552	21 669 371	23 670 933	34,0%	+9,2%	+12,6%	
Fracionada	4 591 378	5 776 622	6 056 662	5 714 018	4 818 130	6,9%	-15,7%	+0,7%	
Ro-Ro	198 160	191 193	458 658	717 445	815 007	1,2%	+13,6%	+60,7%	
<b>☐ Granéis Sólidos</b>	<b>12 557 317</b>	<b>12 254 911</b>	<b>13 363 741</b>	<b>14 542 894</b>	<b>13 689 839</b>	<b>19,7%</b>	<b>-5,9%</b>	<b>+3,5%</b>	
Carvão	4 134 538	3 501 799	3 578 337	4 733 300	4 099 161	5,9%	-13,4%	+2,9%	
Minérios	723 045	927 802	626 310	929 611	785 952	1,1%	-15,5%	+1,6%	
Produtos Agrícolas	3 377 380	3 220 641	3 311 188	3 434 698	3 581 495	5,1%	+4,3%	+1,9%	
OutrosGS	4 322 354	4 604 668	5 847 907	5 445 286	5 223 232	7,5%	-4,1%	+5,3%	
<b>☐ Granéis Líquidos</b>	<b>20 796 778</b>	<b>23 624 417</b>	<b>21 002 525</b>	<b>24 403 969</b>	<b>26 563 853</b>	<b>38,2%</b>	<b>+8,9%</b>	<b>+5,5%</b>	
Petróleo Bruto	8 691 881	9 357 538	8 115 477	10 249 002	13 387 076	19,2%	+30,6%	+11,0%	
Produtos Petrolíferos	10 109 635	12 377 911	11 188 507	12 597 807	11 693 002	16,8%	-7,2%	+3,0%	
OutrosGL	1 995 262	1 888 968	1 698 541	1 557 160	1 483 775	2,1%	-4,7%	-7,6%	
<b>Total Geral</b>	<b>52 111 422</b>	<b>60 123 649</b>	<b>61 321 138</b>	<b>67 047 696</b>	<b>69 557 762</b>	<b>100,0%</b>	<b>+3,7%</b>	<b>+7,0%</b>	
<b>Δ% anual</b>	-	<b>+15,38%</b>	<b>+1,99%</b>	<b>+9,34%</b>	<b>+3,74%</b>	-	-	-	-

Como foi já referido, da observação do quadro ressalta a existência de elevadas assimetrias quer a nível da dimensão dos mercados, quer a nível do seu comportamento ao longo do período, quer, ainda, relativamente aos portos que assumem a constituição de um mercado relevante integrado no mercado portuário global relativo às diversas tipologias de carga, pois nem todos os portos as movimentam em dimensão significativa.

Pela própria natureza intrínseca das cargas, poder-se-á afirmar que a classe mais importante em termos de movimento portuário é a Carga Geral que detém uma quota de mercado de 42,1% e tem evoluído a uma taxa média anual de +10,4%, integrando a Carga Contentorizada que constitui individualmente o mercado com maior dimensão (muito por efeito do tráfego de *transhipment*, nomeadamente o efetuado em Sines).

A classe dos Granéis Líquidos representa 38,2% e tem evoluído a uma taxa média anual de +5,5%, que integra o Petróleo Bruto e os Produtos Petrolíferos que constituem individualmente o segundo e terceiro mercados em volume de carga, representando no conjunto 36,1% do movimento portuário total.

A classe dos Granéis Líquidos durante o período em análise ganhou um peso acrescido pelas razões circunstanciais já anteriormente referidas, que inflacionaram o movimento portuário de Petróleo Bruto, tendo a tendência de evolução, quer desta carga, quer da respetiva classe, registado um ligeiro incremento.

Finalmente, a classe dos Granéis Sólidos que detém uma quota de 19,7% e uma taxa média anual de crescimento de +3,5%, e cuja carga mais representativa em termos de dimensão de mercado é a dos Outros Granéis Sólidos, que corresponde a 7,5% do total da carga movimentada, seguida do Carvão que registou um significativo recuo nos últimos meses e representa uma quota de 5,9% do mercado. Não obstante o facto de esta classe, bem como as cargas que a integram, terem registado quebras no período em análise, face ao seu homólogo de 2005, apresentam todas uma tendência de crescimento positiva.



### 3.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, nomeadamente 'contentorizada' e 'fracionada', apresentam uma elevada heterogeneidade, tendo sido em 2015 as mais significativas 'Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (exceto tubos)', 'Pastas, 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', sendo ainda de referir a possibilidade de esta tipologia de carga incluir o tráfego de Contentores, conforme se verifica hoje no Molhe Sul do porto de Leixões, sendo tradicionalmente movimentados em operações Lo-Lo.

#### 3.1.1. Contentorizada

O mercado da Carga Contentorizada é o que regista maior dinamismo e representa o maior volume no movimento portuário, ascendendo, no período janeiro-setembro de 2016, a um total de cerca de 23,7 milhões de toneladas, que corresponde a 34% do total da carga movimentada e tem evoluído a uma taxa média anual de +12,6%.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	1 912	1 789	564	1 117	214	+0,0%	-80,9%	-36,9%	
Douro e Leixões	4 484 908	4 556 151	4 882 463	4 460 673	4 880 742	+20,6%	+9,4%	+1,5%	
Aveiro	0	0	0	0	302	+0,0%	-	-	
Figueira da Foz	138 954	116 531	127 416	142 555	148 716	+0,6%	+4,3%	+3,4%	
Lisboa	4 198 865	4 218 648	3 683 772	3 839 750	2 770 762	+11,7%	-27,8%	-8,4%	
Setúbal	373 262	396 896	768 100	933 798	1 315 015	+5,6%	+40,8%	+46,0%	
Sines	4 769 888	8 986 492	10 977 236	12 291 477	14 555 182	+61,5%	+18,4%	+26,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>13 967 788</b>	<b>18 276 507</b>	<b>20 439 552</b>	<b>21 669 371</b>	<b>23 670 933</b>	<b>+100,0%</b>	<b>+9,2%</b>	<b>+12,6%</b>	
Δ% anual	-	+30,8%	+11,8%	+6,0%	+9,2%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado tem sido fortemente influenciado pelo comportamento do porto de Sines, que no período janeiro-setembro de 2016 movimentou 14,6 milhões de toneladas, correspondente a 61,5% do total, após um acréscimo de +18,4% face a 2015 e uma notável taxa média anual de crescimento de +26,9%. Os portos de Leixões e de Lisboa surgem na 2ª e 3ª posições em termos de dimensão, mas refletem comportamentos distintos: Leixões apresenta uma tendência positiva de crescimento que corresponde a uma taxa média anual de +1,5%, após ter crescido +9,4% no período em análise face ao homólogo anterior, enquanto Lisboa regista uma tendência recessiva que se traduz numa taxa média anual de -8,4%, após uma quebra de -27,8% em 2016.

O porto de Setúbal, embora representando apenas 5,6% do total (salienta-se que no período homólogo de 2013 representava 2,2%), tem registado um comportamento muito positivo, tendo crescido +40,8% no período janeiro-setembro de 2016 face ao período homólogo de 2015, fixando a taxa média anual de crescimento em +46%, apurada entre 2012 e 2016.

#### CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	520 728	43 164	9,0%	4 880 742	20,6%	420 069	9,4%	6 416 059	323 919	5,3%
Figueira da Foz	20 940	6 612	46,1%	148 716	0,6%	6 161	4,3%	196 110	14 946	8,3%
Lisboa	393 533	-14 044	-3,4%	2 770 762	11,7%	-1 068 988	-27,8%	3 850 407	-1 371 623	-26,3%
Setúbal	127 612	26 577	26,3%	1 315 015	5,6%	381 217	40,8%	1 658 326	457 272	38,1%
Sines	1 642 555	407 597	33,0%	14 555 182	61,5%	2 263 705	18,4%	18 724 685	2 936 043	18,6%
<b>Total Geral</b>	<b>2 705 369</b>	<b>469 906</b>	<b>21,0%</b>	<b>23 670 417</b>	<b>100,0%</b>	<b>2 002 164</b>	<b>9,2%</b>	<b>30 847 157</b>	<b>2 360 969</b>	<b>8,3%</b>



Constata-se que o porto de Lisboa tem vindo a recuperar ligeiramente da quebra induzida pela greve dos trabalhadores portuários, registando uma quebra no mês de setembro de -3,4% comparativamente ao mês de setembro de 2015 e de -27,8% no período janeiro-setembro de 2016, tendo recuperado 10,6 pontos percentuais comparativamente ao valor reportado a maio.

Os outros portos registam variações francamente positivas, tendo Leixões crescido +9,4%, Figueira da Foz +4,3%, Setúbal +40,8% (não obstante ter vindo a registar um ligeiro abrandamento) e Sines +18,4%, continuando fortemente alavancado no tráfego de *transshipment* (cujo tráfego em TEU representou 78,9% e registou um acréscimo de +3,3% no período janeiro-setembro de 2016).

O volume da Carga Contentorizada movimentada em tráfego de *transshipment*, no conjunto de Leixões, Lisboa e Sines, representa cerca de 50% do movimento global deste mercado.

A nível do sentido da operação, constata-se que se verificam variações globais positivas nos fluxos de 'embarque' e 'desembarque' com acréscimos de +7% e +12,2%, respetivamente.

Sublinha-se o facto de os portos apresentarem variações nas operações de 'embarque' e 'desembarque' da mesma natureza, positivas ou negativas, sendo de sublinhar o equilíbrio destas operações nos portos de Leixões e de Sines, com a primeira a representar respetivamente 54,5% e 52,6% do total. O maior desequilíbrio regista-se no porto da Figueira da Foz, com os embarques a representar 87,2% do total.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	2 659 719	20,1%	212 260	8,7%	2 221 023	21,3%	207 808	10,3%	54,5%
Figueira da Foz	129 674	1,0%	4 512	3,6%	19 042	0,2%	1 649	9,5%	87,2%
Lisboa	1 841 591	13,9%	-738 581	-28,6%	929 171	8,9%	-330 407	-26,2%	66,5%
Setúbal	948 137	7,2%	253 232	36,4%	366 877	3,5%	127 985	53,6%	72,1%
Sines	7 651 996	57,8%	1 138 790	17,5%	6 903 186	66,1%	1 124 915	19,5%	52,6%
<b>Total Geral</b>	<b>13 231 118</b>	<b>100,0%</b>	<b>870 212</b>	<b>7,0%</b>	<b>10 439 299</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 131 951</b>	<b>12,2%</b>	<b>55,9%</b>

### 3.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, com mercados relevantes em todos os portos incluídos na análise (da qual se exclui o porto de Portimão que não tem movimento de mercadorias desde janeiro de 2012, altura em que cessou a linha *ferry* para a Madeira e Canárias), apresenta uma evolução nos últimos cinco anos que se traduz por uma taxa média anual de crescimento de +0,7%, não obstante a quebra registada no período em análise de -15,7%.

Por apresentarem resultados francamente positivos, merecem destaque os portos de Lisboa, que registou um acréscimo de +32,5% e apresenta uma taxa média anual de crescimento de +24,4% (tendo, embora, uma quota de mercado de apenas 4%) e Leixões que, com uma quota de 18,5% do total, cresceu +7,6% e tem subjacente uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +9,2%.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	230 317	232 170	221 274	213 366	190 060	+3,9%	-10,9%	-4,5%	
Douro e Leixões	616 382	720 593	740 457	829 768	892 567	+18,5%	+7,6%	+9,2%	
Aveiro	922 354	1 179 290	1 417 045	1 289 019	1 005 747	+20,9%	-22,0%	+2,4%	
Figueira da Foz	727 444	933 544	858 701	758 341	721 000	+15,0%	-4,9%	-2,3%	
Lisboa	105 387	78 599	56 756	144 016	190 840	+4,0%	+32,5%	+24,4%	
Setúbal	1 718 621	2 252 472	2 407 052	2 151 332	1 609 753	+33,4%	-25,2%	-1,6%	
Sines	77 175	112 027	102 246	81 758	81 051	+1,7%	-0,9%	-2,5%	
Faro	193 698	267 927	253 131	246 419	127 111	+2,6%	-48,4%	-6,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>4 591 378</b>	<b>5 776 622</b>	<b>6 056 662</b>	<b>5 714 018</b>	<b>4 818 130</b>	<b>+100,0%</b>	<b>-15,7%</b>	<b>+0,7%</b>	
<b>Δ% anual</b>	-	<b>+25,8%</b>	<b>+4,8%</b>	<b>-5,7%</b>	<b>-15,7%</b>	-	-	-	-

O porto de Setúbal, que constitui o mercado relevante de Carga Fracionada com maior dimensão detendo uma quota de 33,4% do total, registou neste período uma quebra de -25,2%, o que contribuiu para fixar uma tendência média anual negativa de crescimento de -1,6%, apurada no período 2012-2016.



Merece ainda destaque o porto de Aveiro que ocupa o 2º lugar em termos de dimensão de mercado com uma quota de 20,9% e registou também uma quebra, de -22%, mantendo, embora, uma taxa média anual de crescimento positivo de +2,4%.

Conforme evidenciado pelas 'sparklines' de 'evolução gráfica' apresentadas, Lisboa e Leixões são os únicos portos que apresentam pontos máximos em 2016, ano em se registam valores mínimos nos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro.

No período em análise este mercado registou um movimento de 4,8 milhões de toneladas, repartido por todos os portos, mas com quotas-partes de volume inferior às registadas no período homólogo de 2015, com exceção de Leixões e Lisboa que registaram acréscimos de +32,5% e +7,6%, respetivamente. Sublinham-se as quebras observadas em Setúbal e Aveiro, mercados com maior dimensão, de respetivamente, -25,2% e -22%, que determinaram a quebra global verificada.

#### CARGA GERAL-FRACCIONADA

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	22 013	-2 598	-10,6%	190 060	3,9%	-23 306	-10,9%	246 304	-6 398	-2,5%
Douro e Leixões	90 129	5 757	6,8%	892 567	18,5%	62 800	7,6%	1 207 436	97 814	8,8%
Aveiro	96 460	-10 571	-9,9%	1 005 747	20,9%	-283 272	-22,0%	1 403 333	-201 468	-12,6%
Figueira da Foz	80 204	15 391	23,7%	721 000	15,0%	-37 341	-4,9%	964 639	-75 156	-7,2%
Lisboa	17 341	-6 697	-27,9%	190 840	4,0%	46 824	32,5%	299 494	130 582	77,3%
Setúbal	164 775	45 588	38,2%	1 609 753	33,4%	-541 578	-25,2%	2 308 837	-631 337	-21,5%
Sines	10 432	-1 049	-9,1%	81 051	1,7%	-707	-0,9%	117 149	684	0,6%
Faro	0	-9 815	-100,0%	127 111	2,6%	-119 308	-48,4%	234 087	-94 337	-28,7%
<b>Total Geral</b>	<b>481 355</b>	<b>36 005</b>	<b>8,1%</b>	<b>4 818 130</b>	<b>100,0%</b>	<b>-895 888</b>	<b>-15,7%</b>	<b>6 781 278</b>	<b>-779 618</b>	<b>-10,3%</b>

Considerando o comportamento do mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, constatamos que a quebra do movimento se regista em ambos os sentidos, embora com maior expressão na carga embarcada, que, representando 73,6% do total, registou uma diminuição global de cerca de -19,2%.

Para esta quebra no volume da carga embarcada contribuiu a generalidade dos portos com exceção de Lisboa que registou um acréscimo de +53,3%.

As quebras mais significativas foram observadas nos portos que constituem os principais mercados, e ainda no porto de Faro que, como referido anteriormente, está sem movimento portuário desde junho.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	161 044	4,5%	-4 367	-2,6%	29 016	2,3%	-18 939	-39,5%	84,7%
Douro e Leixões	662 410	18,7%	-8 088	-1,2%	230 158	18,1%	70 888	44,5%	74,2%
Aveiro	619 000	17,5%	-268 683	-30,3%	386 747	30,4%	-14 589	-3,6%	61,5%
Figueira da Foz	555 267	15,7%	-6 309	-1,1%	165 733	13,0%	-31 032	-15,8%	77,0%
Lisboa	186 579	5,3%	64 897	53,3%	4 261	0,3%	-18 073	-80,9%	97,8%
Setúbal	1 154 711	32,6%	-496 025	-30,0%	455 042	35,7%	-45 553	-9,1%	71,7%
Sines	78 613	2,2%	-2 998	-3,7%	2 438	0,2%	2 291	1557,8%	97,0%
Faro	127 111	3,6%	-119 308	-48,4%	0	0,0%	0	-	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>3 544 735</b>	<b>100,0%</b>	<b>-840 881</b>	<b>-19,2%</b>	<b>1 273 395</b>	<b>100,0%</b>	<b>-55 007</b>	<b>-4,1%</b>	<b>73,6%</b>

Idêntico comportamento se verifica no que se refere à carga desembarcada, sendo que aqui a quebra generalizada é excetuada pelo porto de Leixões, que observa um aumento de +44,5%, e também por Sines, embora sem significado em termos de tonelagem movimentada.



### 3.1.3. Ro-Ro

A carga Ro-Ro apresenta tradicionalmente como mercados relevantes apenas os portos de Leixões, Setúbal e Lisboa, embora este último venha progressivamente a perder dimensão crítica para ser considerado como tal. Este mercado apresenta globalmente uma evolução muito positiva, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +61,3%, muito por efeito do impulso induzido pelo porto de Leixões que tem registado um crescimento acentuado desde 2012, apresentando em 2016 uma quota superior a 75%, embora o mercado represente apenas 1,2% do total do mercado portuário.

O impulso provocado pelo porto de Leixões decorre da operação de uma linha regular no Molhe Sul, explorado em regime de licenciamento pelo concessionário do Terminal de Contentores, que tem vindo a 'crescer' desde 2013 e movimenta maioritariamente Contentores.

O mercado da carga Ro-Ro do porto de Setúbal tem baixado ligeiramente a sua quota que assume o valor de 23% no período em análise, onde registou uma quebra de -3,8%, mantendo, embora, relativa sustentabilidade na sua evolução cuja taxa média anual é de +5,9%.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	12 098	26 665	276 523	511 507	618 164	+75,8%	+20,9%	-	
Aveiro	0	50	0	0	6	+0,0%	-	-32,9%	
Lisboa	21 053	17 995	9 347	9 692	4 090	+0,5%	-57,8%	-33,9%	
Setúbal	162 325	146 482	172 788	194 984	187 559	+23,0%	-3,8%	+5,9%	
Sines	0	0	0	1 262	5 188	+0,6%	+311,2%	-	
<b>Grand Total</b>	<b>195 476</b>	<b>191 193</b>	<b>458 658</b>	<b>717 445</b>	<b>815 007</b>	<b>+100,0%</b>	<b>+13,6%</b>	<b>+61,3%</b>	
Δ% anual	-	-2,2%	+139,9%	+56,4%	+13,6%	-	-	-	

Os registos relativos ao período janeiro-setembro de 2016 vêm confirmar a tendência recessiva deste mercado no porto de Lisboa, cuja variação de -57,8% comparativamente ao período homólogo de 2015.

Como decorre do já referido, no extremo oposto posiciona-se o porto de Leixões que confirma o comportamento dos últimos anos registando um acréscimo de +20,9% no período em análise.

O mercado da carga Ro-Ro no porto de Setúbal iniciou 2016 com um movimento muito reduzido que tem vindo a recuperar, embora com algumas oscilações relativamente aos meses homólogos de 2015, e nova quebra em setembro, que fixa um decréscimo para o período em análise de -3,8%.

#### CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	68 247	1 737	2,6%	618 164	75,8%	106 657	20,9%	804 766	164 742	25,7%
Lisboa	568	-256	-31,1%	4 090	0,5%	-5 602	-57,8%	6 018	-6 519	-52,0%
Setúbal	16 384	-4 026	-19,7%	187 559	23,0%	-7 425	-3,8%	259 244	1 067	0,4%
Sines	755	-507	-40,2%	5 188	0,6%	3 926	311,2%	5 188	3 926	311,2%
<b>Total Geral</b>	<b>85 954</b>	<b>-3 052</b>	<b>-3,4%</b>	<b>815 001</b>	<b>100,0%</b>	<b>97 556</b>	<b>13,6%</b>	<b>1 075 222</b>	<b>163 223</b>	<b>17,9%</b>

Na perspetiva do sentido do movimento da operação, verifica-se que o volume da carga desembarcada é superior ao da carga embarcada, que representa 40,7% do total, sendo que se observa uma quebra de -6,2% no volume das operações de carga e um acréscimo de +32,8% no volume das operações de descarga. Este comportamento foi determinado pelo porto de Setúbal, que registou uma quebra de -24% nos 'embarques', já que o porto de Leixões registou variações positivas em ambos os sentidos, de +3,1% nos 'embarques' e de +35,7% nos 'desembarques'.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	240 125	72,3%	7 270	3,1%	378 038	78,3%	99 387	35,7%	38,8%
Lisboa	2 405	0,7%	-6 094	-71,7%	1 685	0,3%	492	41,2%	58,8%
Setúbal	84 520	25,5%	-26 732	-24,0%	103 039	21,3%	19 307	23,1%	45,1%
Sines	4 994	1,5%	3 732	295,8%	194	0,0%	194	-	96,3%
<b>Total Geral</b>	<b>332 045</b>	<b>100,0%</b>	<b>-21 824</b>	<b>-6,2%</b>	<b>482 956</b>	<b>100,0%</b>	<b>119 380</b>	<b>32,8%</b>	<b>40,7%</b>



### 3.2. Granéis Sólidos

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

#### 3.2.1. Carvão

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

A sua evolução é caracterizada por uma tendência de ligeiro crescimento positivo segundo uma taxa média anual de +2,9%, absolutamente determinada pelo comportamento do porto de Sines, que detém uma quota de 95% do mercado. Esta tendência de evolução resulta, assim, da confluência das taxas médias anuais de +3,4% de Sines e de -3,3% de Setúbal.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Setúbal	243 684	240 119	277 012	235 238	205 861	+5,0%	-12,5%	-3,3%	
Sines	3 890 854	3 258 892	3 301 325	4 498 062	3 893 299	+95,0%	-13,4%	+3,4%	
<b>Grand Total</b>	<b>4 134 538</b>	<b>3 501 799</b>	<b>3 578 337</b>	<b>4 733 300</b>	<b>4 099 161</b>	<b>+100,0%</b>	<b>-13,4%</b>	<b>+2,9%</b>	
Δ% anual	-	-15,3%	+2,2%	+32,3%	-13,4%	-	-	-	-

No período janeiro-setembro de 2016 foram movimentadas cerca de 4,1 milhões de toneladas, inferior a 634 mil toneladas ao registado no período homólogo de 2015, refletindo uma quebra de -13,4%. Esta quebra é o reflexo de um menor volume de produção de energia nas centrais termoelétricas, por efeito de um acentuado crescimento da produção hídrica de eletricidade e bastante significativo da eólica.

Este comportamento é, naturalmente, determinado pelo porto de Sines que registou uma quebra de -13,4% no período em análise, tendo também o porto de Setúbal registado uma quebra de -12,5%, motivada pelo facto de o mês de setembro, tomado individualmente, não ter registado qualquer operação desta carga.

#### GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Setúbal	0	-75 951	-100,0%	205 861	5,0%	-29 377	-12,5%	205 861	-79 484	-27,9%
Sines	428 460	-61 713	-12,6%	3 893 299	95,0%	-604 762	-13,4%	5 076 252	-875 538	-14,7%
<b>Total Geral</b>	<b>428 460</b>	<b>-137 664</b>	<b>-24,3%</b>	<b>4 099 161</b>	<b>100,0%</b>	<b>-634 139</b>	<b>-13,4%</b>	<b>5 282 113</b>	<b>-955 022</b>	<b>-15,3%</b>

O movimento de Carvão nas operações de 'embarque' é meramente residual, representando 3,6% do total, decorrente de 148 mil toneladas embarcadas em Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0,0%	0	-	205 861	5,2%	-29 377	-12,5%	0,0%
Sines	148 565	100,0%	22 855	18,2%	3 744 734	94,8%	-627 617	-14,4%	3,8%
<b>Total Geral</b>	<b>148 565</b>	<b>100,0%</b>	<b>22 855</b>	<b>18,2%</b>	<b>3 950 596</b>	<b>100,0%</b>	<b>-656 994</b>	<b>-14,3%</b>	<b>3,6%</b>



### 3.2.2. Minérios

O mercado da operação portuária de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, com um movimento registado no período janeiro-setembro de 2016 de cerca de 786 mil toneladas, correspondente a 1,1% do total da carga movimentada e a 5,8% do movimento registado na classe de Granéis Sólidos.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	344 842	371 465	273 660	527 391	392 230	+49,9%	-25,6%	+6,8%	
Lisboa	18 094	15 696	1 670	1 674	14 846	+1,9%	+787,0%	-18,8%	
Setúbal	312 629	454 959	315 993	359 515	344 934	+43,9%	-4,1%	-0,9%	
Sines	0	10 052	17 936	41 032	33 941	+4,3%	-17,3%	+164,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>723 045</b>	<b>927 802</b>	<b>626 310</b>	<b>929 611</b>	<b>785 952</b>	<b>+100,0%</b>	<b>-15,5%</b>	<b>+1,6%</b>	
Δ% anual	-	+28,3%	-32,5%	+48,4%	-15,5%	-	-	-	-

Praticamente todos os portos já movimentaram esta tipologia de carga, mas o mercado que hoje lhe corresponde é repartido praticamente entre os portos de Leixões e de Setúbal, que no período em análise representaram 93,8% (respetivamente 49,9% e 43,9%), tendo o porto de Sines registado uma comparticipação de 4,3% (que justifica a sua consideração como mercado relevante) e Lisboa de 1,9%, que, associada à irregularidade verificada nos anos anteriores não permite a sua qualificação como mercado relevante.

No período em análise este mercado revela uma quebra de -15,5% no movimento total (que surge após um acréscimo de +48,4% no período homólogo de 2015 face a 2014), o que reflete acentuada variabilidade. A quebra agora verificada resulta fundamentalmente do comportamento do porto de Leixões que perde 135,2 mil toneladas face ao período homólogo de 2015, correspondentes a -25,6%, tendo Setúbal registado também uma diminuição do movimento, de -4,1%.

#### GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	64 042	46 498	265,0%	392 230	49,9%	-135 160	-25,6%	512 179	-174 686	-25,4%
Lisboa	0	0	-	14 846	1,9%	13 173	787,0%	15 846	4 060	34,4%
Setúbal	32 998	-8 009	-19,5%	344 934	43,9%	-14 581	-4,1%	448 516	-38 973	-8,0%
Sines	7 815	3 315	73,7%	33 941	4,3%	-7 090	-17,3%	42 196	-6 968	-14,2%
<b>Total Geral</b>	<b>104 855</b>	<b>41 803</b>	<b>66,3%</b>	<b>785 952</b>	<b>100,0%</b>	<b>-143 659</b>	<b>-15,5%</b>	<b>1 018 737</b>	<b>-222 630</b>	<b>-17,9%</b>

No que respeita à direção dos movimentos das operações, salienta-se o equilíbrio entre ‘embarques’ e ‘desembarques’, com a curiosa particularidade de em Leixões a quase totalidade do movimento de Minérios ocorrer em operações de descarga, enquanto em Setúbal a grande maioria ocorre em operações de carga.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	4 988	1,4%	-11 744	-70,2%	387 243	91,8%	-123 416	-24,2%	1,3%
Lisboa	13 333	3,7%	13 333	-	1 514	0,4%	-160	-9,6%	89,8%
Setúbal	311 935	85,7%	-14 959	-4,6%	32 998	7,8%	378	1,2%	90,4%
Sines	33 941	9,3%	-7 090	-17,3%	0	0,0%	0	-	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>364 197</b>	<b>100,0%</b>	<b>-20 461</b>	<b>-5,3%</b>	<b>421 755</b>	<b>100,0%</b>	<b>-123 198</b>	<b>-22,6%</b>	<b>46,3%</b>



### 3.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas regista uma significativa concentração no porto de Lisboa que representou 70,1% do movimento total observado no período janeiro-setembro de 2016, 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.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	742 460	557 323	588 932	472 010	532 559	+14,9%	+12,8%	-8,4%	
Aveiro	175 316	190 738	164 974	390 438	449 932	+12,6%	+15,2%	+35,9%	
Figueira da Foz	15 484	5 926	0	24 486	48 782	+1,4%	+99,2%	+108,5%	
Lisboa	2 352 393	2 316 342	2 474 785	2 384 298	2 509 923	+70,1%	+5,3%	+1,6%	
Setúbal	86 255	144 680	79 755	161 985	35 850	+1,0%	-77,9%	-8,0%	
Sines	5 473	5 632	2 742	1 482	4 449	+0,1%	+200,3%	-15,0%	
<b>Grand Total</b>	<b>3 377 380</b>	<b>3 220 641</b>	<b>3 311 188</b>	<b>3 434 698</b>	<b>3 581 495</b>	<b>+100,0%</b>	<b>+4,3%</b>	<b>+1,9%</b>	
Δ% anual	-	-4,6%	+2,8%	+3,7%	+4,3%	-	-	-	-

A restante quota do mercado reparte-se praticamente entre Leixões e Aveiro, com valores de, respetivamente, 14,9% e 12,6%, cabendo ainda cerca de 1% ao mercado de Setúbal e cerca de 1,4% ao mercado da Figueira da Foz. Os residuais 0,1% foram movimentados por Sines que não constitui mercado relevante nesta tipologia de carga.

Em termos globais este mercado regista uma tendência ligeiramente positiva na sua evolução, traduzida por uma taxa média anual de +1,9%, resultante, fundamentalmente, da conjugação das tendências positivas de +1,6% em Lisboa e +35,9% em Aveiro, com a tendência negativa registada em Leixões de -8,4%.

#### GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	49 739	-6 959	-12,3%	532 559	14,9%	60 549	12,8%	757 332	88 575	13,2%
Aveiro	41 071	18 198	79,6%	449 932	12,6%	59 494	15,2%	631 423	138 359	28,1%
Figueira da Foz	8 516	8 516	-	48 782	1,4%	24 296	99,2%	48 782	24 296	99,2%
Lisboa	358 984	138 135	62,5%	2 509 923	70,1%	125 625	5,3%	3 440 193	236 492	7,4%
Setúbal	256	256	-	35 850	1,0%	-126 135	-77,9%	44 640	-146 710	-76,7%
Sines	0	-1 482	-100,0%	4 449	0,1%	2 967	200,3%	5 567	4 086	275,8%
<b>Total Geral</b>	<b>458 565</b>	<b>156 664</b>	<b>51,9%</b>	<b>3 581 495</b>	<b>100,0%</b>	<b>146 797</b>	<b>4,3%</b>	<b>4 927 939</b>	<b>345 099</b>	<b>7,5%</b>

O volume de Produtos Agrícolas movimentados no período em análise ascendeu quase a 3,6 milhões de toneladas, tendo ultrapassado em +4,3% o volume registado no período homólogo de 2015. Pela dimensão que representa no mercado, o porto de Lisboa registou um volume superior em +5,3% ao do período homólogo de 2015, sendo o principal responsável pelo comportamento global do mercado. Importa focar o forte acréscimo verificado neste porto no mês de setembro, tomado isoladamente, de +62,5% face ao mês homólogo de 2015, que fez inverter a evolução apurada relativamente ao mês anterior.

Pela natureza dos bens que são transportados nesta forma de acondicionamento, maioritariamente para a indústria alimentar e de rações para animais, a quase totalidade da carga é de importação, por conseguinte movimentada em operações de desembarque, tendo representado cerca de 92,5% do total.

Apenas os portos de Lisboa e Setúbal registam operações de 'embarque' de Produtos Agrícolas, de volume pouco significativo.





Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	0	-	532 559	15,2%	60 549	12,8%	0,0%
Aveiro	0	0,0%	0	-	449 932	12,8%	59 494	15,2%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	0	-	48 782	1,4%	24 296	99,2%	0,0%
Lisboa	67 683	90,0%	18 826	38,5%	2 442 240	69,7%	106 799	4,6%	2,7%
Setúbal	7 527	10,0%	-108 690	-93,5%	28 323	0,8%	-17 445	-38,1%	21,0%
Sines	0	0,0%	0	-	4 449	0,1%	2 967	200,3%	0,0%
<b>Total Geral</b>	<b>75 210</b>	<b>100,0%</b>	<b>-89 864</b>	<b>-54,4%</b>	<b>3 506 284</b>	<b>100,0%</b>	<b>236 660</b>	<b>7,2%</b>	<b>2,1%</b>

### 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, não permitindo considerar que algum porto assuma um peso predominante.

A evolução global do mercado desta tipologia de carga é traduzida por uma taxa média anual de +5,3%, refletindo tendências de evolução positivas de todos os portos com exceção de Viana do Castelo e Lisboa, cujas taxas médias anuais são de -3,4% e de -2%, respetivamente.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	81 353	105 009	102 069	98 712	68 613	+1,3%	-30,5%	-3,4%	
Douro e Leixões	613 711	668 821	758 473	861 412	910 470	+17,4%	+5,7%	+11,0%	
Aveiro	580 312	750 499	1 000 412	1 106 305	836 608	+16,0%	-24,4%	+10,9%	
Figueira da Foz	458 154	517 578	628 740	607 893	611 074	+11,7%	+0,5%	+7,3%	
Lisboa	937 799	1 235 571	1 425 366	1 215 829	831 444	+15,9%	-31,6%	-2,0%	
Setúbal	1 541 043	1 267 190	1 847 670	1 445 960	1 652 540	+31,6%	+14,3%	+2,6%	
Sines	84 649	60 000	83 578	80 328	287 210	+5,5%	+257,5%	+56,5%	
Faro	25 333		1 600	28 846	25 272	+0,5%	-12,4%	-	
<b>Grand Total</b>	<b>4 322 354</b>	<b>4 604 668</b>	<b>5 847 907</b>	<b>5 445 286</b>	<b>5 223 232</b>	<b>+100,0%</b>	<b>-4,1%</b>	<b>+5,3%</b>	
Δ% anual	-	+6,5%	+27,0%	-6,9%	-4,1%	-	-	-	-

Os restantes portos apresentam tendências de evolução positivas, sendo de destacar a subjacente ao comportamento do porto de Sines que reflete uma taxa média anual de +56,5%, embora com uma quota de mercado de apenas 5,5% adquirida em 2016, já que em 2015 era de 1,5%. Seguem-se os portos de Leixões e de Aveiro com taxas médias anuais de crescimento de +11% e +10,9%, respetivamente.

Não obstante a acentuada dispersão geográfica, o mercado dos Outros Granéis Sólidos tem maior expressão no porto de Setúbal, que assume a liderança com uma quota de 31,6% do total, tendo registado um acréscimo de +14,3% no período em análise face ao período homólogo de 2015, em resultado de variações mensais muito assimétricas que revelam uma grande variabilidade neste mercado.

O mercado do porto de Leixões, o segundo em dimensão nesta tipologia de carga, regista um crescimento de +5,7% no período em análise, enquanto o de Aveiro recua -24,4% e Lisboa -31,6%.

Acresce referir que o porto de Sines desde o início do ano tem vindo a manter valores acumulados mensais muito superiores aos verificados em 2015 e fecha o período janeiro-setembro de 2016 com um acréscimo de +257,5%, após um acréscimo superior a +500% no movimento do próprio mês.



#### OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	0	-9 806	-100,0%	68 613	1,3%	-30 099	-30,5%	100 803	-35 657	-26,1%
Douro e Leixões	50 748	16 451	48,0%	910 470	17,4%	49 057	5,7%	1 272 062	64 707	5,4%
Aveiro	73 596	-33 496	-31,3%	836 608	16,0%	-269 696	-24,4%	1 100 319	-371 997	-25,3%
Figueira da Foz	78 750	-8 531	-9,8%	611 074	11,7%	3 181	0,5%	776 591	-56 837	-6,8%
Lisboa	81 048	-80 695	-49,9%	831 444	15,9%	-384 385	-31,6%	1 275 771	-435 775	-25,5%
Setúbal	152 996	27 532	21,9%	1 652 540	31,6%	206 580	14,3%	2 124 594	199 591	10,4%
Sines	27 178	22 678	503,9%	287 210	5,5%	206 882	257,5%	323 919	216 120	200,5%
Faro	0	0	-	25 272	0,5%	-3 574	-12,4%	39 308	-9 444	-19,4%
<b>Total Geral</b>	<b>464 315</b>	<b>-65 868</b>	<b>-12,4%</b>	<b>5 223 232</b>	<b>100,0%</b>	<b>-222 053</b>	<b>-4,1%</b>	<b>7 013 367</b>	<b>-429 293</b>	<b>-5,8%</b>

Considerando o sentido das operações, constata-se que a carga embarcada representou 46,2% do total, tendo o seu volume ultrapassado 2,4 milhões de toneladas e a sua variação face ao período janeiro-setembro de 2015 sido negativa em -14,2%, enquanto a carga desembarcada atingiu cerca de 2,8 milhões de toneladas, que reflete um acréscimo de +6,7%.

Sublinha-se que o volume de carga embarcada apenas registou variação positiva nos portos de Setúbal e Sines, de +1,8% e +479% respetivamente, tendo no conjunto dos restantes portos, globalmente, registado quebras de cerca de -30,8%, com particular relevo no porto de Aveiro, com -41,5%, Lisboa, com -30,8% e Figueira da Foz, com -15,4%.

Na carga desembarcada o comportamento global é positivo, resultando, no entanto, de comportamentos distintos dos vários portos, a saber Leixões, Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal com variações positivas que globalmente se cifram num acréscimo de +19,2%, sendo de destacar Setúbal, com +27,7%, e Figueira da Foz com +20,5%, e os portos de Viana do Castelo, Lisboa e Sines com variações negativas que globalmente registam uma quebra de -30,5%, com destaque para Lisboa, com -32,5%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	37 987	1,6%	-19 295	-33,7%	30 626	1,1%	-10 804	-26,1%	55,4%
Douro e Leixões	181 089	7,5%	-48 210	-21,0%	729 381	26,0%	97 268	15,4%	19,9%
Aveiro	427 062	17,7%	-302 722	-41,5%	409 546	14,6%	33 026	8,8%	51,0%
Figueira da Foz	286 370	11,9%	-52 105	-15,4%	324 704	11,6%	55 286	20,5%	46,9%
Lisboa	439 815	18,2%	-195 920	-30,8%	391 629	13,9%	-188 465	-32,5%	52,9%
Setúbal	763 687	31,6%	13 701	1,8%	888 853	31,6%	192 879	27,7%	46,2%
Sines	252 159	10,4%	208 607	479,0%	35 051	1,2%	-1 724	-4,7%	87,8%
Faro	25 272	1,0%	-3 574	-12,4%	0	0,0%	0	-	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>2 413 441</b>	<b>100,0%</b>	<b>-399 518</b>	<b>-14,2%</b>	<b>2 809 791</b>	<b>100,0%</b>	<b>177 465</b>	<b>6,7%</b>	<b>46,2%</b>



### 3.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é fundamentalmente constituído pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação 'Petróleo bruto', 'Produtos petrolíferos refinados líquidos', 'Gás natural' e '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, que consideramos integrarem os mercados do 'Petróleo Bruto', 'Produtos Petrolíferos' e 'Outros Granéis Líquidos'.

#### 3.3.1. Petróleo Bruto

O mercado do Petróleo Bruto é integrado pelos portos de Sines e de Leixões, onde se efetua a descarga deste combustível fóssil para as refinarias da Galp Energia.

No período de janeiro a setembro de 2016 este mercado movimentou cerca de 13,4 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +30,6% face ao período homólogo de 2015 e subindo para +11% a respetiva taxa média anual de crescimento.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ%	Δ%	Evolução Gráfica
							2016/2015	média anual	
Douro e Leixões	2 921 750	3 286 161	2 802 219	3 171 570	2 870 598	+21,4%	-9,5%	-0,7%	
Sines	5 770 131	6 071 377	5 313 258	7 077 431	10 516 478	+78,6%	+48,6%	+16,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>8 691 881</b>	<b>9 357 538</b>	<b>8 115 477</b>	<b>10 249 002</b>	<b>13 387 076</b>	<b>+100,0%</b>	<b>+30,6%</b>	<b>+11,0%</b>	
Δ% anual	-	+7,7%	-13,3%	+26,3%	+30,6%	-	-	-	-

Como foi já referido anteriormente, o comportamento do porto de Leixões no movimento de Petróleo Bruto no período em análise foi marcado negativamente pela circunstância de o Terminal Oceânico estar inoperacional por manutenção da monoboia em estaleiro desde março, estando assim o porto impedido de efetuar a descarga dos navios de grande dimensão (cerca de 140 mil toneladas). Esta situação levou a que a Petrolgal, para assegurar o funcionamento da refinaria de Leça da Palmeira, tivesse efetuado a descarga dos navios em Sines e promovido o embarque do crude para Leixões, num volume de cerca de 1,7 milhões de toneladas, determinando a movimentação de 3,4 milhões de toneladas de Petróleo Bruto (ou seja, 2,5% do movimento portuário global).

Contrariamente ao referido nos relatórios anteriores, o porto da Figueira da Foz não movimentou qualquer volume de Petróleo Bruto, tendo esse movimento sido corrigido para outra tipologia de carga.

O movimento de cerca de 13,4 milhões de toneladas resulta, assim, da conjugação de comportamentos distintos dos portos de Leixões e de Sines, refletindo, respetivamente, uma quebra de -9,5% e um acréscimo de +48,6%.

#### GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	531 728	268 678	102,1%	2 870 598	21,4%	-300 972	-9,5%	4 221 403	-206 942	-4,7%
Sines	1 374 388	671 301	95,5%	10 516 478	78,6%	3 439 047	48,6%	12 817 173	3 704 365	40,7%
<b>Total Geral</b>	<b>1 906 116</b>	<b>939 979</b>	<b>97,3%</b>	<b>13 387 076</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 138 074</b>	<b>30,6%</b>	<b>17 038 576</b>	<b>3 497 424</b>	<b>25,8%</b>

A natureza da carga e as características da estrutura industrial nacional determina que, em condições normais de funcionamento do mercado, a carga desembarcada deveria representar a quase totalidade do movimento portuário.

No entanto, em resultado dos motivos apontados, no período em análise verificou-se o embarque de cerca de 1,7 milhões de toneladas, com origem em Sines e tendo Leixões como destino.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	0	-	2 870 598	24,6%	-300 972	-9,5%	0,0%
Sines	1 706 647	100,0%	1 706 647	-	8 809 832	75,4%	1 732 400	24,5%	16,2%
<b>Total Geral</b>	<b>1 706 647</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 706 647</b>	<b>-</b>	<b>11 680 430</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 431 428</b>	<b>14,0%</b>	<b>12,7%</b>

### 3.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos tem vindo a revelar uma grande importância no contexto das exportações nacionais e apresenta uma tendência crescente na evolução observada nos períodos de janeiro a setembro entre 2012 e 2016, que se traduz por uma taxa média anual de +3%, não obstante a quebra de -7,2% verificada no período em análise face ao período homólogo de 2015.

O mercado desta carga, que após a quebra referida representa uma quota de 16,8% do total (menos dois pontos percentuais do que no período homólogo de 2015), é integrado por vários mercados relevantes, sendo, naturalmente, predominantes o de Sines e o de Leixões, pela proximidade da localização das refinarias da Galp, detendo quotas de 70,7% e 18,9%, respetivamente, mas alargado também a Lisboa (5,9%) e Aveiro (4%).

A tendência geral referida é fortemente condicionada pelo peso de Sines, que individualmente tem subjacente uma evolução traduzida por uma taxa média de +5,4% ao ano, recebendo também influência significativa da tendência apurada para Leixões (-1,1%), Lisboa (-6,7%) e Aveiro (+16,6%).

O porto de Setúbal apresenta uma dimensão residual de 0,3%, não constituindo mercado relevante.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo				19 692	30 027	+0,3%	+52,5%	-	
Douro e Leixões	2 334 260	2 600 142	2 458 230	2 575 176	2 208 384	+18,9%	-14,2%	-1,1%	
Aveiro	233 152	251 320	414 566	262 749	470 287	+4,0%	+79,0%	+16,6%	
Lisboa	919 397	763 454	739 432	702 445	686 369	+5,9%	-2,3%	-6,7%	
Setúbal	241 147	186 578	104 555	47 870	30 033	+0,3%	-37,3%	-54,7%	
Sines	6 381 680	8 576 417	7 471 724	8 989 875	8 267 902	+70,7%	-8,0%	+5,4%	
<b>Grand Total</b>	<b>10 109 635</b>	<b>12 377 911</b>	<b>11 188 507</b>	<b>12 597 807</b>	<b>11 693 002</b>	<b>+100,0%</b>	<b>-7,2%</b>	<b>+3,0%</b>	
<b>Δ% anual</b>	<b>-</b>	<b>+22,4%</b>	<b>-9,6%</b>	<b>+12,6%</b>	<b>-7,2%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

O volume de Produtos Petrolíferos refinados movimentados no período janeiro-setembro de 2016 cifra-se em 11,7 milhões de toneladas, inferior em -7,2% ao registado em 2015 e resultante de variações negativas registadas nos principais portos, com destaque para Sines, com -8%, e Leixões, com -14,2%, e das variações positivas observadas em Viana do Castelo e Aveiro, merecendo destaque esta última que ascende a +79% .

#### GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	3 464	3 464	-	30 027	0,3%	10 335	52,5%	38 383	18 691	94,9%
Douro e Leixões	252 583	-32 004	-11,2%	2 208 384	18,9%	-366 793	-14,2%	3 008 872	-349 360	-10,4%
Aveiro	55 817	4 531	8,8%	470 287	4,0%	207 538	79,0%	582 610	202 346	53,2%
Lisboa	83 220	5 826	7,5%	686 369	5,9%	-16 076	-2,3%	889 502	-63 152	-6,6%
Setúbal	4 441	-1 686	-27,5%	30 033	0,3%	-17 837	-37,3%	48 378	-14 849	-23,5%
Sines	1 030 990	116 283	12,7%	8 267 902	70,7%	-721 973	-8,0%	11 156 368	-775 316	-6,5%
<b>Total Geral</b>	<b>1 430 515</b>	<b>96 415</b>	<b>7,2%</b>	<b>11 693 002</b>	<b>100,0%</b>	<b>-904 805</b>	<b>-7,2%</b>	<b>15 724 112</b>	<b>-981 640</b>	<b>-5,9%</b>

Constata-se, também, que a quebra registada no período em apreço é ligeiramente superior à registada por comparação do volume movimentado nos últimos 12 meses face aos 12 meses imediatamente anteriores, facto que poderá indiciar uma pressão no sentido do recuo deste mercado.



Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos ‘embarques’ representou 59,7% do total, o que traduz a importância desta carga nas exportações, tendo, no entanto, sofrido uma quebra de -8% por efeito da quebra de -5,1% registada em Sines e de -18,7% em Leixões.

Também o volume dos Produtos Petrolíferos desembarcados registou uma contração de -6%, principalmente em resultado das quebras verificadas em Leixões em Sines, de -6,3% e -13,5%, respetivamente, ligeiramente atenuadas pelo acréscimo de +77,5% registado em Aveiro, correspondente a 203,5 mil toneladas.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	30 027	0,4%	10 335	52,5%	0	0,0%	0	-	100,0%
Douro e Leixões	1 343 837	19,3%	-308 391	-18,7%	864 547	18,3%	-58 401	-6,3%	60,9%
Aveiro	3 999	0,1%	3 999	-	466 287	9,9%	203 539	77,5%	0,9%
Lisboa	8 297	0,1%	-5 890	-41,5%	678 073	14,4%	-10 185	-1,5%	1,2%
Setúbal	0	0,0%	0	-	30 033	0,6%	-17 837	-37,3%	0,0%
Sines	5 589 501	80,1%	-302 816	-5,1%	2 678 401	56,8%	-419 157	-13,5%	67,6%
<b>Total Geral</b>	<b>6 975 661</b>	<b>100,0%</b>	<b>-602 763</b>	<b>-8,0%</b>	<b>4 717 341</b>	<b>100,0%</b>	<b>-302 042</b>	<b>-6,0%</b>	<b>59,7%</b>

### 3.3.3. Outros Granéis Líquidos

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

A sua evolução nos últimos cinco anos tem subjacente uma tendência negativa traduzida por uma taxa média anual de -7,6%, que reflete tendências do mesmo sinal em todos os mercados relevantes, merecendo destaque o de Sines, que sendo ainda de -14,1%, no período em análise registou um acréscimo de +13,2%.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	466 348	415 227	410 081	336 422	293 388	+19,8%	-12,8%	-10,6%	
Aveiro	544 825	563 719	447 515	498 940	444 200	+29,9%	-11,0%	-5,2%	
Figueira da Foz	6 889	0	0	0	22 079	+1,5%	-	-	
Lisboa	427 137	359 849	367 227	351 211	333 394	+22,5%	-5,1%	-5,2%	
Setúbal	179 935	161 183	199 233	172 038	165 947	+11,2%	-3,5%	-1,0%	
Sines	345 781	367 533	254 657	198 548	224 767	+15,1%	+13,2%	-14,1%	
<b>Grand Total</b>	<b>1 995 262</b>	<b>1 888 968</b>	<b>1 698 541</b>	<b>1 557 160</b>	<b>1 483 775</b>	<b>+100,0%</b>	<b>-4,7%</b>	<b>-7,6%</b>	
<b>Δ% anual</b>	-	<b>-5,3%</b>	<b>-10,1%</b>	<b>-8,3%</b>	<b>-4,7%</b>	-	-	-	-

O mercado desta tipologia de carga apresenta uma dimensão pouco expressiva, apenas 2,1% do total, com um volume de cerca de 1,5 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-setembro de 2016.

O porto que detém a quota de mercado mais significativa é Aveiro, com 29,9%, seguido de Lisboa e Leixões, com 22,5% e 19,8%, respetivamente, Sines com 15,1% e Setúbal com 11,2%.

No período janeiro-setembro de 2016 a atividade deste mercado registou globalmente uma quebra de -4,7%, refletindo comportamentos negativos em todos os mercados relevantes, com exceção de Sines.

Salientam-se as quebras observadas em Leixões, -12,8%, Aveiro, -11%, e Setúbal, de -3,5% (não obstante os acréscimos de +21%, +4,7% e +28,1% registados, respetivamente, no mês de setembro tomado individualmente), e ainda no porto de Lisboa, com -5,1%.



#### OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mês de Setembro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	39 378	6 846	21,0%	293 388	19,8%	-43 035	-12,8%	413 880	-39 866	-8,8%
Aveiro	52 190	2 361	4,7%	444 200	29,9%	-54 740	-11,0%	596 893	-46 866	-7,3%
Figueira da Foz	0	0	-	22 079	1,5%	22 079	-	34 112	34 112	-
Lisboa	30 380	-983	-3,1%	333 394	22,5%	-17 817	-5,1%	498 245	37 355	8,1%
Setúbal	17 250	3 786	28,1%	165 947	11,2%	-6 090	-3,5%	241 461	4 674	2,0%
Sines	19 748	-14 929	-43,1%	224 767	15,1%	26 219	13,2%	306 263	47 866	18,5%
<b>Total Geral</b>	<b>158 945</b>	<b>-2 918</b>	<b>-1,8%</b>	<b>1 483 775</b>	<b>100,0%</b>	<b>-73 385</b>	<b>-4,7%</b>	<b>2 090 854</b>	<b>24 106</b>	<b>1,2%</b>

A maior parte do volume movimentado nesta tipologia de carga decorre de operações de ‘desembarque’ que representam 61% do total, após terem registado uma quebra de -3,4%. As operações de ‘embarque’ registaram igualmente uma quebra sendo o seu volume inferior em -6,7% ao verificado no período homólogo de 2015.

Estes indicadores resultam, naturalmente, de variações díspares a nível dos diversos portos. Nas operações de ‘embarque’ destaca-se o acréscimo verificado nos portos de Lisboa e Sines, de +24,6% e +4,3%, respetivamente, insuficientes para anular as quebras de Leixões (-18,6%) e Aveiro (-16%).

No que respeita ao ‘desembarque’ de Outros Granéis Líquidos a quebra apurada resulta do comportamento negativo dos portos de Aveiro (-7,7%), Lisboa (-11,6%) e Setúbal (-3,5%), que anulou o comportamento positivo de Leixões e Sines, que registaram acréscimos de +2,1% e +26,4%, respetivamente.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	196 746	34,0%	-45 048	-18,6%	96 642	10,7%	2 013	2,1%	67,1%
Aveiro	164 979	28,5%	-31 469	-16,0%	279 221	30,8%	-23 271	-7,7%	37,1%
Figueira da Foz	14 062	2,4%	14 062	-	8 017	0,9%	8 017	-	63,7%
Lisboa	79 005	13,7%	15 593	24,6%	254 389	28,1%	-33 411	-11,6%	23,7%
Setúbal	0	0,0%	0	-	165 947	18,3%	-6 090	-3,5%	0,0%
Sines	123 280	21,3%	5 042	4,3%	101 487	11,2%	21 177	26,4%	54,8%
<b>Total Geral</b>	<b>578 072</b>	<b>100,0%</b>	<b>-41 820</b>	<b>-6,7%</b>	<b>905 703</b>	<b>100,0%</b>	<b>-31 565</b>	<b>-3,4%</b>	<b>39,0%</b>

A comparação do volume de carga por sentido do movimento revela que nos portos de Leixões, Sines e Figueira da Foz o volume da carga embarcada ultrapassa o da carga desembarcada, representando 67,1%, 54,8% e 63,7% do total, respetivamente, embora o volume deste último seja meramente residual.

Nos restantes portos são predominantes as operações de ‘desembarque’, com destaque para os de maior quota de mercado, Aveiro e Lisboa, com *ratios* de 37,1% e 23,7%.



**Anexos**



## A1. Movimento geral do mercado portuário – Navios, Carga, Contentores (2014-2016)

### Período de Janeiro a Setembro

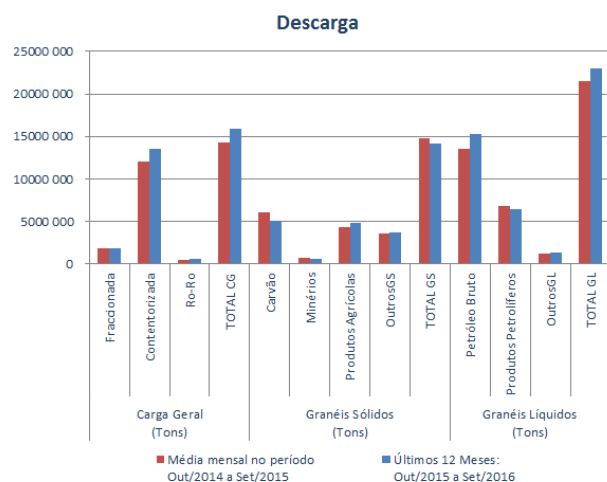
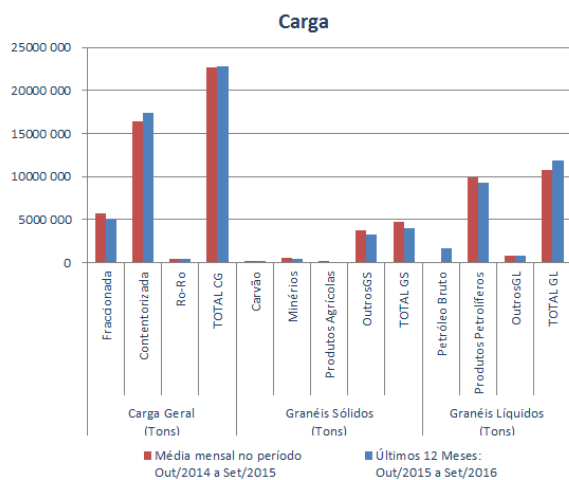
		2014		2015		2016		Δ% 2015 / 2014	Δ% 2016 / 2015
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	144	1,8%	148	1,8%	158	2,0%	2,8%	6,8%
	Douro e Leixões	1 946	24,7%	2 050	25,1%	2 055	25,4%	5,3%	0,2%
	Aveiro	761	9,7%	791	9,7%	752	9,3%	3,9%	-4,9%
	Figueira da Foz	400	5,1%	375	4,6%	387	4,8%	-6,3%	3,2%
	Lisboa	1 988	25,2%	1 995	24,4%	1 657	20,5%	0,4%	-16,9%
	Setúbal	1 084	13,7%	1 081	13,2%	1 184	14,6%	-0,3%	9,5%
	Sines	1 487	18,9%	1 613	19,7%	1 834	22,6%	8,5%	13,7%
	Faro	51	0,6%	60	0,7%	31	0,4%	17,6%	-48,3%
	Portimão	24	0,3%	56	0,7%	40	0,5%	133,3%	-28,6%
TOTAL	7 885	100,0%	8 169	100,0%	8 098	100,0%	3,6%	-0,9%	
NAVIOS (GT)	Viana do Castelo	668 424	0,5%	695 111	0,5%	593 801	0,4%	4,0%	-14,6%
	Douro e Leixões	23 244 775	18,3%	26 047 940	18,3%	24 906 218	16,8%	12,1%	-4,4%
	Aveiro	3 365 775	2,6%	3 496 882	2,5%	3 556 675	2,4%	3,9%	1,7%
	Figueira da Foz	1 328 058	1,0%	1 231 257	0,9%	1 326 378	0,9%	-7,3%	7,7%
	Lisboa	33 268 771	26,2%	37 286 017	26,2%	31 572 234	21,3%	12,1%	-15,3%
	Setúbal	12 573 130	9,9%	13 377 773	9,4%	14 399 428	9,7%	6,4%	7,6%
	Sines	52 096 707	41,0%	59 256 065	41,7%	70 922 540	47,9%	13,7%	19,7%
	Faro	196 481	0,2%	230 548	0,2%	119 942	0,1%	17,3%	-48,0%
	Portimão	387 683	0,3%	649 581	0,5%	639 251	0,4%	67,6%	-1,6%
TOTAL	127 129 804	100,0%	142 271 174	100,0%	148 036 467	100,0%	11,9%	4,1%	
CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	360 784	0,6%	332 888	0,5%	288 915	0,4%	-7,7%	-13,2%
	Douro e Leixões	13 191 039	21,5%	13 745 930	20,5%	13 599 102	19,6%	4,2%	-1,1%
	Aveiro	3 444 512	5,6%	3 547 451	5,3%	3 207 083	4,6%	3,0%	-9,6%
	Figueira da Foz	1 614 856	2,6%	1 533 275	2,3%	1 551 651	2,2%	-5,1%	1,2%
	Lisboa	8 758 356	14,3%	8 648 915	12,9%	7 341 669	10,6%	-1,2%	-15,1%
	Setúbal	6 172 158	10,1%	5 702 718	8,5%	5 547 493	8,0%	-7,6%	-2,7%
	Sines	27 524 702	44,9%	33 261 254	49,6%	37 869 467	54,4%	20,8%	13,9%
	Faro	254 731	0,4%	275 266	0,4%	152 384	0,2%	8,1%	-44,6%
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	61 321 138	100,0%	67 047 696	100,0%	69 557 762	100,0%	9,3%	3,7%	
CONTENTORES (Número)	Viana do Castelo	148	0,0%	152	0,0%	46	0,0%	2,7%	-69,7%
	Douro e Leixões	311 002	25,4%	288 903	23,0%	303 250	24,4%	-7,1%	5,0%
	Aveiro	0	0,0%	0	0,0%	32	0,0%	-	-
	Figueira da Foz	7 835	0,6%	8 080	0,6%	8 904	0,7%	3,1%	10,2%
	Lisboa	248 417	20,2%	251 351	20,0%	175 585	14,1%	1,2%	-30,1%
	Setúbal	42 564	3,5%	48 257	3,8%	68 279	5,5%	13,4%	41,5%
	Sines	616 816	50,3%	658 382	52,5%	687 085	55,3%	6,7%	4,4%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	1 226 782	100,0%	1 255 125	100,0%	1 243 181	100,0%	2,3%	-1,0%	
CONTENTORES (TEU)	Viana do Castelo	171	0,0%	212	0,0%	66	0,0%	24,0%	-68,9%
	Douro e Leixões	497 064	26,4%	466 472	23,7%	499 026	25,3%	-6,2%	7,0%
	Aveiro	0	0,0%	0	0,0%	39	0,0%	-	-
	Figueira da Foz	15 643	0,8%	15 840	0,8%	17 586	0,9%	1,3%	11,0%
	Lisboa	366 467	19,5%	377 131	19,2%	269 783	13,7%	2,9%	-28,5%
	Setúbal	77 006	4,1%	86 934	4,4%	120 579	6,1%	12,9%	38,7%
	Sines	926 531	49,2%	1 022 386	51,9%	1 067 155	54,1%	10,3%	4,4%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	1 882 881	100,0%	1 968 974	100,0%	1 974 233	100,0%	4,6%	0,3%	





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

		Setembro/2016						Período Jan-Set/2016				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Δ % sobre média Jan-Set/2016		Valor no Período Jan-Set/2016		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Out/2015 a Set/2016		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
Navios	NúmeroN	935		3,2%		-88,5%		8098		-0,9%		10790		-0,8%	
	GT	19 372 627		7,7%		-86,9%		148 036 467		4,1%		197 263 978		4,5%	
Carga Geral (Tons)	Fracionada	301 180	180 174	-12,1%	75,8%	-91,5%	-85,9%	3 544 735	1 273 395	-19,2%	-4,1%	5 008 035	1 773 244	-12,5%	-3,7%
	Contentorizada	1 524 126	1 181 360	21,8%	20,1%	-88,5%	-88,7%	13 231 592	10 439 340	7,0%	12,2%	17 338 176	13 508 981	5,5%	12,1%
	Ro-Ro	32 011	53 943	-24,2%	15,3%	-90,4%	-88,8%	332 051	482 956	-6,2%	32,8%	452 685	622 538	-1,9%	38,2%
	TOTAL CG	1 857 318	1 415 477	13,5%	24,9%	-89,1%	-88,4%	17 108 378	12 195 691	0,0%	10,9%	22 798 895	15 904 762	0,8%	10,9%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	21 204	407 256	377,6%	-27,5%	-85,7%	-89,7%	148 565	3 950 596	18,2%	-14,3%	191 121	5 090 992	14,8%	-16,1%
	Minérios	7 815	97 040	-82,8%	453,1%	-97,9%	-77,0%	364 197	421 755	-5,3%	-22,6%	481 335	537 403	-11,1%	-23,2%
	Produtos Agrícolas	20 185	438 381	369,4%	47,3%	-73,2%	-87,5%	75 210	3 506 284	-54,4%	7,2%	96 499	4 831 440	-54,1%	10,5%
	OutrosGS	191 138	273 178	-36,8%	19,9%	-92,1%	-90,3%	2 413 441	2 809 791	-14,2%	6,7%	3 278 930	3 734 437	-14,1%	3,0%
TOTAL GS	240 341	1 215 855	-32,6%	10,1%	-92,0%	-88,6%	3 001 414	10 688 426	-14,0%	-3,3%	4 047 885	14 194 271	-14,5%	-3,9%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	361 780	1 544 336	-	59,8%	-78,8%	-86,8%	1 706 647	11 680 430	-	14,0%	1 706 647	15 331 930	-	13,2%
	Produtos Petrolíferos	805 271	625 244	0,7%	17,0%	-88,5%	-86,7%	6 975 661	4 717 341	-8,0%	-6,0%	9 314 709	6 409 403	-6,4%	-5,2%
	OutrosGL	65 919	93 026	4,0%	-5,5%	-88,6%	-89,7%	578 072	905 703	-6,7%	-3,4%	786 637	1 304 217	-3,5%	4,2%
	TOTAL GL	1 232 970	2 262 605	42,8%	41,5%	-86,7%	-86,9%	9 260 380	17 303 473	13,0%	6,8%	11 807 992	23 045 550	9,7%	6,9%
TOTAL GERAL		3 330 629	4 893 937	16,6%	27,6%	-88,7%	-87,8%	29 370 172	40 187 590	2,0%	5,0%	38 654 772	53 144 584	1,4%	4,9%
Contentores	NúmeroC	71 533	67 711	17,0%	10,8%	-88,5%	-89,1%	622 097	621 084	-0,4%	-1,5%	817 512	820 239	-2,1%	-2,0%
	TEU	114 131	108 506	18,5%	12,6%	-88,4%	-89,0%	985 907	988 327	0,6%	-0,1%	1 290 583	1 294 968	-0,9%	-0,7%





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

		Setembro/2016						Janeiro a Setembro/2016				Últimos 12 Meses			
		Valor Mensal		Variação sobre Setembro/2015		Variação sobre Média de Janeiro a Setembro/2016		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2015		Últimos 12 Meses: Out/2015 a Set/2016		Variação sobre Out/2014 a Set/2015	
		Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	24 855	727	0,5%	-92,5%	-2,4%	-89,0%	229 272	59 642	-5,8%	-33,3%	303 213	82 702	-1,6%	-31,7%
		97,2%	2,8%					79,4%	20,6%			78,6%	21,4%		
	Douro e Leixões	579 775	1 087 547	1,1%	46,3%	-1,3%	17,8%	5 288 913	8 310 188	-3,7%	0,7%	7 056 731	11 557 257	-5,0%	3,0%
		34,8%	65,2%					38,9%	61,1%			37,9%	62,1%		
	Aveiro	105 386	213 761	-38,0%	27,0%	-22,0%	-3,4%	1 215 307	1 991 776	-33,0%	14,9%	1 706 927	2 608 802	-25,6%	13,4%
		33,0%	67,0%					37,9%	62,1%			39,6%	60,4%		
	Figueira da Foz	118 189	70 221	-4,9%	66,8%	7,9%	11,6%	985 373	566 278	-3,9%	11,5%	1 328 308	691 926	-0,9%	-6,3%
		62,7%	37,3%					63,5%	36,5%			65,8%	34,2%		
	Lisboa	318 583	646 491	-17,6%	20,4%	8,7%	23,7%	2 638 708	4 702 961	-24,0%	-9,1%	3 797 566	6 477 910	-21,3%	-6,4%
		33,0%	67,0%					35,9%	64,1%			37,0%	63,0%		
Setúbal	247 290	269 423	-14,3%	25,8%	-31,9%	6,5%	3 270 518	2 276 974	-10,4%	10,9%	4 444 177	2 895 681	-9,1%	7,4%	
	47,9%	52,1%					59,0%	41,0%			60,5%	39,5%			
Sines	1 936 552	2 605 768	51,4%	22,8%	11,8%	5,3%	15 589 696	22 279 771	21,6%	9,0%	19 744 454	28 830 305	18,6%	8,1%	
	42,6%	57,4%					41,2%	58,8%			40,6%	59,4%			
Faro	0	0	-100,0%	-	-100,0%	-	152 384	0	-44,6%	-	273 394	0	-27,5%	-100,0%	
	#DIV/0!	#DIV/0!					100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
TOTAL	3 330 629	4 893 937	17,0%	27,6%	2,1%	9,6%	29 370 172	40 187 590	2,0%	5,0%	38 381 378	53 144 584	1,7%	4,9%	
	40,5%	59,5%					42,2%	57,8%			41,9%	58,1%			
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	35	-	94,4%	-	377,3%	-	66	-	-65,8%	-100,0%	118	-	-41,6%	-100,0%
	Douro e Leixões	25 833	25 024	13,7%	-3,7%	-4,5%	-11,9%	243 358	255 667	8,2%	5,9%	322 628	333 951	4,2%	2,3%
	Aveiro	2	-	-	-	-41,9%	-100,0%	31	8	-	-	31	8	-	-
	Figueira da Foz	1 274	1 172	32,4%	79,5%	19,7%	31,7%	9 578	8 008	1,7%	24,7%	12 694	10 401	8,8%	26,0%
	Lisboa	19 464	17 420	-5,6%	-11,1%	30,6%	15,6%	134 120	135 663	-27,0%	-29,9%	186 125	187 816	-26,6%	-27,6%
	Setúbal	6 775	4 722	20,1%	17,3%	-3,6%	-25,9%	63 220	57 359	29,6%	50,3%	82 444	72 366	29,4%	45,4%
	Sines	60 748	60 168	31,1%	30,6%	2,1%	1,9%	535 533	531 621	4,4%	4,4%	686 543	690 426	3,5%	4,5%
	TOTAL	114 131	108 506	18,5%	12,6%	4,2%	-1,2%	985 907	988 327	0,6%	-0,1%	1 290 583	1 294 968	-0,9%	-0,7%
		51,3%	48,7%					49,9%	50,1%			49,9%	50,1%		



#### A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2016)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2014

(Toneladas)

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total Geral
2000	1 007 474	13 597 215	2 471 059	902 759	11 591 344	6 459 162	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 964	2 820 741	857 558	11 596 195	6 570 279	19 604 186	124 345	4 512	55 911 885
2002	873 964	12 647 541	3 016 792	726 700	12 154 818	6 444 577	20 141 896	153 428	9 508	56 169 224
2003	794 070	13 450 382	2 964 621	806 121	12 470 839	6 090 769	20 863 169	150 056	9 850	57 599 878
2004	620 549	13 703 505	3 133 656	998 547	11 783 514	6 521 769	22 476 068	83 867	72 714	59 394 190
2005	604 989	14 050 710	3 328 816	956 582	12 420 906	6 642 136	25 041 506	40 377	54 470	63 140 492
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 498	12 293 965	6 204 146	27 196 330	39 534	50 594	64 868 339
2007	592 787	14 948 486	3 270 661	1 199 754	13 158 951	6 833 985	26 299 079	51 025	29 493	66 384 221
2008	475 504	15 635 100	3 466 093	1 149 826	12 980 193	6 124 140	25 148 564	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 539	2 915 455	1 177 219	11 712 538	5 915 884	24 345 799	22 170	7 318	60 645 824
2010	524 140	14 568 919	3 752 671	1 615 891	11 993 572	7 006 253	25 484 758	52 499	52 088	65 050 791
2011	490 824	16 260 439	3 317 519	1 701 833	12 346 561	6 892 587	25 781 128	62 427	40 493	66 893 810
2012	502 917	16 607 541	3 318 067	1 797 398	11 080 697	6 058 579	28 563 161	269 219	2 684	68 200 262
2013	496 355	17 186 217	3 956 114	2 120 142	12 029 629	7 008 669	36 513 785	357 371	0	79 668 330
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	356 641	0	83 050 182
1	34 292	1 385 584	357 770	162 134	966 756	564 211	3 383 862	36 250	0	6 890 860
2	34 666	1 183 900	359 465	128 123	893 622	627 182	2 761 581	19 697	0	6 008 236
3	45 411	1 663 583	404 798	155 931	1 108 723	780 556	2 074 081	34 608	0	6 267 690
4	66 805	1 568 263	385 393	206 069	992 623	757 492	2 252 075	36 827	0	6 265 546
5	51 915	1 666 995	450 920	190 195	1 013 327	695 015	3 093 551	31 745	0	7 193 663
6	34 401	1 375 988	393 718	201 150	935 822	702 811	3 798 851	29 936	0	7 472 678
7	26 186	1 608 554	386 347	201 150	1 006 866	713 071	3 368 133	16 061	0	7 326 370
8	34 157	1 432 564	383 863	181 851	975 690	680 994	3 590 266	40 578	0	7 319 963
9	32 951	1 305 608	322 236	188 254	864 926	650 826	3 202 303	9 029	0	6 576 134
10	23 911	1 614 801	375 877	210 334	1 003 113	707 789	3 701 831	25 194	0	7 662 850
11	29 041	1 580 609	337 553	141 821	1 009 087	611 202	3 069 490	26 550	0	6 805 353
12	43 404	1 703 747	333 326	193 443	1 082 941	566 897	3 286 918	50 166	0	7 260 841
2015	429 888	18 760 817	4 656 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	396 276	0	89 289 290
1	29 612	1 274 733	333 174	175 702	739 388	652 373	3 474 999	41 312	0	6 721 293
2	33 173	1 441 846	373 400	163 473	981 313	531 530	3 109 493	19 335	0	6 653 562
3	40 424	1 745 228	421 497	185 785	1 105 081	674 238	3 408 880	15 428	0	7 596 561
4	38 286	1 608 561	452 562	173 310	952 146	610 982	3 862 996	58 794	0	7 757 637
5	35 609	1 545 317	465 371	173 370	1 048 396	848 383	4 056 234	32 469	0	8 205 149
6	36 476	1 539 598	399 677	146 319	885 603	736 843	3 866 734	33 894	0	7 645 145
7	46 171	1 599 702	352 446	200 547	1 012 186	605 696	4 349 625	37 493	0	8 203 867
8	38 680	1 673 792	411 214	148 347	1 001 015	540 026	3 731 466	26 726	0	7 571 265
9	34 457	1 317 154	338 111	166 422	923 787	502 647	3 400 826	9 815	0	6 693 217
10	31 467	1 772 757	411 604	144 749	1 010 610	658 546	3 508 864	45 606	0	7 584 204
11	41 236	1 749 121	345 248	154 361	1 062 225	474 896	3 524 173	34 377	0	7 385 637
12	24 297	1 493 010	351 795	169 473	860 972	658 923	3 672 256	41 027	0	7 271 752
2016	288 915	13 599 102	3 207 083	1 551 651	7 341 669	5 547 493	37 869 467	152 384	0	69 557 762
1	47 594	1 447 074	399 690	149 146	818 364	651 908	3 739 249	18 009	0	7 271 033
2	47 690	1 343 503	290 063	149 200	703 277	507 068	3 245 318	27 560	0	6 313 678
3	25 644	1 496 371	340 591	160 436	1 077 154	666 576	4 347 433	32 139	0	8 146 345
4	28 634	1 527 958	348 871	164 320	635 048	705 207	4 244 767	34 591	0	7 689 397
5	25 147	1 478 372	385 407	179 889	553 246	727 632	4 061 152	25 592	0	7 436 436
6	35 661	1 544 375	345 210	188 017	864 029	703 614	4 425 993	14 493	0	8 121 393
7	21 868	1 608 781	420 472	182 025	825 791	585 691	4 581 730	0	0	8 226 358
8	31 097	1 485 345	357 633	190 208	899 685	483 083	4 681 505	0	0	8 128 557
9	25 581	1 667 321	319 147	188 410	965 074	516 713	4 542 320	0	0	8 224 566



## A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2016)

	Carga Geral				Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Total Geral
	Fraccionada	Contentorizada	RO-RO	Total			
2000	5 319 403	6 776 908	563 563	12 659 874	25 842 282	17 760 136	56 262 293
2001	5 494 855	7 402 471	646 654	13 543 979	26 228 557	16 139 349	55 911 885
2002	5 074 818	7 988 489	442 296	13 505 604	25 553 839	17 109 781	56 169 224
2003	4 381 068	9 081 556	405 891	13 868 515	26 471 616	17 259 746	57 599 878
2004	4 876 204	9 363 379	421 327	14 660 910	27 191 098	17 542 181	59 394 190
2005	4 146 947	9 591 613	396 154	14 134 713	30 199 502	18 806 277	63 140 492
2006	4 975 644	10 784 682	407 350	16 167 676	29 995 937	18 704 727	64 868 339
2007	5 194 988	12 363 062	362 962	17 921 012	29 888 215	18 574 994	66 384 221
2008	4 822 446	13 620 475	361 633	18 804 554	29 102 116	17 099 224	65 005 895
2009	3 772 218	12 942 502	349 818	17 064 538	26 425 302	17 155 983	60 645 824
2010	5 117 154	15 220 308	347 479	20 684 941	28 267 760	16 098 090	65 050 791
2011	5 518 152	17 410 250	336 447	23 264 849	27 262 812	16 366 149	66 893 810
2012	6 119 520	18 756 804	258 300	25 134 624	26 694 131	16 371 508	68 200 262
2013	7 498 855	24 574 139	294 355	32 367 350	30 708 627	16 592 353	79 668 330
2014	7 903 541	27 256 370	653 213	35 813 124	28 912 209	18 324 849	83 050 182
1	523 725	2 064 259	28 671	2 616 655	2 742 346	1 531 858	6 890 860
2	661 127	1 994 811	33 626	2 689 564	1 872 894	1 445 777	6 008 236
3	767 135	2 215 319	61 365	3 043 818	1 934 164	1 289 707	6 267 690
4	741 816	2 297 221	56 149	3 095 186	1 764 829	1 405 531	6 265 546
5	817 016	2 515 932	69 514	3 402 462	2 413 878	1 377 323	7 193 663
6	645 626	2 350 480	57 063	3 053 169	2 807 499	1 612 009	7 472 678
7	689 609	2 350 539	52 927	3 093 074	2 658 488	1 574 807	7 326 370
8	670 234	2 368 977	44 121	3 083 332	2 576 721	1 659 911	7 319 963
9	540 375	2 282 015	55 221	2 877 611	2 231 705	1 466 818	6 576 134
10	619 654	2 467 476	66 654	3 153 783	2 656 152	1 852 915	7 662 850
11	543 531	2 253 158	76 283	2 872 972	2 368 453	1 563 929	6 805 353
12	683 694	2 096 184	51 618	2 831 496	2 885 079	1 544 265	7 260 841
2015	7 677 166	28 845 595	977 660	37 500 421	32 693 658	19 095 211	89 289 290
1	547 035	2 133 258	53 855	2 734 148	2 552 869	1 434 276	6 721 293
2	569 387	1 986 128	69 357	2 624 872	2 429 304	1 599 386	6 653 562
3	658 079	2 227 447	74 950	2 960 476	2 779 532	1 856 553	7 596 561
4	716 335	2 511 540	90 492	3 318 366	2 913 990	1 525 280	7 757 637
5	826 733	2 678 225	90 405	3 595 363	2 810 878	1 798 908	8 205 149
6	705 484	2 699 889	85 763	3 491 135	2 622 894	1 531 116	7 645 145
7	657 438	2 631 463	94 661	3 383 561	3 060 781	1 759 524	8 203 867
8	588 177	2 565 920	68 956	3 223 053	2 771 621	1 576 591	7 571 265
9	445 350	2 235 502	89 006	2 769 858	2 462 099	1 461 260	6 693 217
10	705 197	2 380 013	96 294	3 181 504	2 865 053	1 537 648	7 584 204
11	584 308	2 486 688	90 275	3 161 271	2 734 273	1 490 093	7 385 637
12	673 643	2 309 523	73 647	3 056 813	2 690 363	1 524 576	7 271 752
2016	4 818 130	23 670 933	815 007	29 304 070	26 563 853	13 689 839	69 557 762
1	504 005	2 280 843	72 056	2 856 903	2 533 022	1 881 108	7 271 033
2	408 682	2 218 407	74 976	2 702 065	2 133 386	1 478 226	6 313 678
3	552 097	2 639 386	93 890	3 285 372	3 059 072	1 801 901	8 146 345
4	543 920	2 680 229	108 987	3 333 135	2 963 746	1 392 515	7 689 397
5	639 920	2 825 376	96 937	3 562 233	2 654 809	1 219 394	7 436 436
6	597 574	2 695 549	107 867	3 400 990	3 150 203	1 570 199	8 121 393
7	598 795	2 819 584	107 045	3 525 424	3 093 817	1 607 117	8 226 358
8	491 784	2 806 073	67 294	3 365 151	3 480 223	1 283 183	8 128 557
9	481 355	2 705 486	85 954	3 272 795	3 495 575	1 456 196	8 224 566

Nota: A tonelagem indicada inclui as taras dos contentores