



**ACOMPANHAMENTO
DO
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO
DE
OUTUBRO 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 da carga as taras dos contentores cheios e no número de embarcações alguns tipos de navios excluídos na Diretiva;
 4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelage de carga) não incluem as operações *shift land & reship* por não traduzirem, de acordo com o *Eurostat*, movimentos de entrada e saída de mercadorias.
 5. Para efeito deste relatório são considerados como mercados portuários de produtos e geográficos os correspondentes às diversas classes e grupos de carga e aos portos onde se regista o movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, conforme comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).



**FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO
MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2016**



- No período de janeiro a outubro de 2016 os portos comerciais do continente movimentaram 77,3 milhões de toneladas de carga, representando o valor mais elevado de sempre registado nos períodos homólogos e excedendo em +3,6% o de 2015, o que corresponde a cerca de +2,7 milhões de toneladas. À semelhança do verificado nos últimos meses, este comportamento positivo do sistema portuário continental assenta exclusivamente no porto de Sines, que cresce +14,5% e anula as quebras verificada nos restantes portos, com exceção do porto da Figueira da Foz, que, embora representando apenas 2,2% do mercado, regista um acréscimo de +3,2%.

Com efeito, o porto de Sines movimentou 42,1 milhões de toneladas, ou seja +5,3 milhões de toneladas do que no período homólogo de 2015, e absorveu integralmente a quebra de -2,7 milhões de toneladas decorrente das variações negativas apuradas em Leixões (-2,2%), Lisboa (-15,6%), Setúbal (-6%), Aveiro (-6,3%), Viana do Castelo (-12,8%) e Faro (-52,5%), tendo ainda remanescido um volume idêntico que constitui o acréscimo apurado no período em análise.

Em resultado deste comportamento o porto de Sines reforça novamente a sua posição de líder, passando a deter uma quota de mercado de 54,5%, seguido de Leixões, com 19,6%, de Lisboa, com 10,5% e de Setúbal, que reduz o seu peso em -0,3 pontos percentuais para 7,7%.

Importa recordar que ao significativo reforço da posição de Sines durante os últimos meses (2,3 pontos percentuais desde março), não é alheia a circunstância de o Terminal Oceânico de Leixões ter suspenso a atividade em março para manutenção da monoboia em estaleiro. A atividade foi reiniciada no mês de outubro, tendo, entretanto, levado a que cerca de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto destinadas a Leixões tivessem passado por Sines e sido reembarcadas em navios de menor dimensão.

Recorda-se, igualmente, que o porto de Faro está sem qualquer movimento de carga desde junho, altura em que a Cimpor, sua única utente, decidiu interromper a atividade do Centro de Produção de Loulé, face às condições desfavoráveis do mercado de cimento.

- O volume de contentores movimentados nos portos do continente no período janeiro-outubro de 2016 atingiu cerca de 1,4 milhões de Unidades e ultrapassou 2,2 milhões de TEU, o que reflete acréscimos de, respetivamente, +0,5% e de +1,9% face ao período homólogo de 2015, representando as melhores marcas de sempre.

Este comportamento do mercado de contentores resulta da contribuição positiva dos portos de Sines, Setúbal e Figueira da Foz, que registam acréscimos de, respetivamente, +8%, +34,3% e +14,4% no movimento em TEU e atingem os volumes mais elevados de sempre nos respetivos portos, e de Leixões, que regista um crescimento de +5,1%, contrariada pela quebra de -26,3% observada no porto de Lisboa. Sublinha-se, no entanto, que o porto de Lisboa vem recuperando mensalmente desde maio, altura em que a quebra do volume de TEU era superior à atual em 12,5 pontos percentuais.

Neste segmento de mercado o porto de Sines mantém a posição de líder com uma quota de 54,4% do total de TEU movimentados, seguido de Leixões com 24,8%, Lisboa com 13,9% e Setúbal com 5,9%.

Recorda-se que o mercado de contentores é fortemente influenciado pelo tráfego de *transshipment* registado no porto de Sines, que no período de janeiro a outubro de 2016 representou cerca de 79,2% do movimento de contentores do próprio porto e 43,1% do movimento total de contentores nos portos do continente, após ter registado um crescimento de +8,2% face ao período homólogo de 2015.

- No período em análise os portos comerciais do continente registaram 9044 escalas de navios das diversas tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, refletindo uma quebra de -0,7%, a que correspondeu uma arqueação bruta (GT) global superior a 166,5 milhões, que traduz m acréscimo de +3,6%, face ao mesmo período de 2015. Esta diminuição do número de escalas resultou principalmente da quebra registada no porto de Lisboa, de -339 escalas, correspondente a -15,2%, apoiada pelas variações também negativas de Aveiro, -1,3%, Faro, -54,9%, e Portimão, -28,1%, que anularam as variações positivas registadas em Viana do Castelo (+6,7%), Figueira da Foz



(+5,3%), Setúbal (+7,5%) e Sines (+12,2%, que determina o número mais elevado de sempre nos períodos homólogos). Os portos de Douro e Leixões registaram menos uma escala do que em 2015.

O volume global de arqueação bruta mantém o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, por efeito do comportamento dos portos de Aveiro e Sines, que registaram variações de +7,9% e +17,3%, respetivamente. Também nos portos de Figueira da Foz, Setúbal e Portimão foram apuradas variações positivas de +9,2%, +5,8% e +5,6%, respetivamente. Dos restantes portos salientam-se as quebras observadas em Lisboa, de -12,5%, em Viana do Castelo, de -9,7%, e em Leixões, de -4,9%.

A quota mais elevada do número de escalas cabe ainda aos portos de Douro e Leixões, que representam 25,2% do total, seguidos de Sines com 22,4%, de Lisboa com 20,8% e Setúbal com 14,4%.

- Os mercados das cargas movimentadas observam comportamentos diversos, registando-se variações positivas nas classes de Carga Geral e de Granéis Líquidos, de +4,6% e +7,9%, respetivamente, e uma variação negativa na classe dos Granéis Sólidos, de -5,7%.

Das tipologias de cargas que mais contribuíram positivamente para estes registos destacam-se a Carga Contentorizada e o Petróleo Bruto, com acréscimos de +10,2% e de +26,6%, respetivamente, sendo que pelo seu impacto negativo merecem destaque o Carvão, cujo volume diminuiu -10,1% (devido à menor necessidade de produção de energia pelas centrais termoelétricas por efeito do acentuado aumento da produção de energias renováveis, nomeadamente hídrica e eólica), e os Outros Granéis Sólidos, que registaram uma diminuição de -4,3%.

Pela importância que traduzem para a economia em geral e exportações em particular, importa referir o comportamento dos mercados da Carga Fracionada e dos Produtos Petrolíferos, que registaram quebras de -17,5% e -6,2%, respetivamente.

- A carga embarcada, que inclui a carga de exportação, registou um volume de cerca de 32,6 milhões de toneladas e ultrapassou em +2,3% o valor do período homólogo de 2015. Para o registo deste volume, que constitui o valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, foi determinante o embarque extraordinário de carga de Petróleo Bruto, de Sines para Leixões, para colmatar a quebra da operacionalidade do Terminal Oceânico deste último porto.

O sentido da variação do volume de carga embarcada, em termos de classes, coincide com o registado no movimento geral, sendo que os embarques de Carga Geral aumentaram apenas +0,3%, por efeito da Carga Contentorizada que, tendo a maior quota nas operações de embarque (45,4%), cresceu +7,8% e anulou as quebras da carga Fracionada (-20,2%) e carga Ro-Ro (-5,9%). Em termos de dimensão de volume, seguem-se os Produtos Petrolíferos (24% da quota de embarques) que registaram uma quebra de -6,4%, e os Outros Granéis Sólidos (representando 8,2% do total, mas 80,1% do valor da classe), que registaram também uma quebra, de -13,3%.

Não obstante o comportamento negativo dos Produtos Petrolíferos, a classe dos Granéis Líquidos registou globalmente um acréscimo no volume de embarques de +12,7%, por efeito do embarque de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto, quando no período homólogo de 2015 não havia sido registada qualquer operação.

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-outubro de 2016 face ao período homólogo de 2015, registando um acréscimo de +22%. 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 -3,7%, Leixões, de -3%, em Aveiro, de -28,4%, na Figueira da Foz, de -3,6%, em Lisboa, de -23,5%, em Setúbal, de -12,1% e em Faro, de -52,5%.

- O volume da carga desembarcada atingiu quase 44,7 milhões de toneladas, ultrapassando em 4,6% o valor registado no período homólogo de 2015 e constituindo, também, o valor mais elevado de sempre. Esta situação resulta fundamentalmente do volume que a Carga Contentorizada, o Petróleo Bruto, os Outros Granéis Sólidos e ainda a carga Ro-Ro, registaram nas operações de desembarque, superiores, respetivamente, em +13,5%, +11,7%, 5,3% e +31,3%. Sublinha-se que o mercado da carga Ro-Ro apresenta uma dimensão meramente residual (1,7%



do total) mas tem registado um dinamismo muito elevado, principalmente por efeito do tráfego de Contentores operado no Molhe Sul do porto de Leixões.

O comportamento do segmento de mercado da carga desembarcada foi ainda marcado positivamente pelo aumento de +1,9% no volume dos Produtos Agrícolas, sendo de destacar pelos seus impactos negativos os mercados dos Produtos Petrolíferos (-5,9%), do Carvão (-11%) e da carga Fracionada (-8,7%).

No tocante ao volume de carga desembarcada atenta a vertente geográfica dos mercados, o comportamento foi bastante distinto, sendo de destacar as variações positivas de Aveiro (+15,9%), Figueira da Foz (+17%), Setúbal (+4,6%) e Sines (+9,8%) e negativas em Leixões (-1,7%), Lisboa (-10,3%) e Viana do Castelo (-36,9%).

- 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 80,2%, 62,8%, 59,3% e 100%, respetivamente, embora com dimensões de volume muito distintas.



COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO



2.1. Movimento geral

De Carga

O sistema portuário continental movimentou 77,3 milhões de toneladas no período de janeiro a outubro de 2016, tendo ultrapassado em +3,6% o valor observado no mesmo período de 2015 e atingido nova melhor marca de sempre no volume de carga movimentada nos períodos homólogos.

À semelhança do que vem sendo observado desde junho, este desempenho do mercado portuário do continente resulta exclusivamente do comportamento do porto de Sines, cujo acréscimo de +5,3 milhões de toneladas, simbolicamente apoiado pelo aumento de 53 mil toneladas do porto da Figueira da Foz, anula o efeito da retração constatada nos restantes portos, deixando ainda um acréscimo líquido global de 2,7 milhões de toneladas.

Em suma, verifica-se que o aumento de +14,5% registado no porto de Sines e de +3,2% no porto da Figueira da Foz, foram contrariados por quebras de -12,8% registada no porto de Viana do Castelo (-47 mil toneladas), -2,2% em Leixões (-340 mil toneladas), -6,3% em Aveiro (-251 mil toneladas), -15,6% em Lisboa (-1,5 milhões de toneladas), -6% em Setúbal (-382 mil toneladas) e -52,5% em Faro (-168 mil toneladas).

Importa sublinhar que a dinâmica de crescimento observada no porto de Sines, em especial desde 2012, tem forte apoio no *transshipment* de Contentores, que no período em análise representou 79,2% dos TEU movimentados no próprio porto e 43,1% do total dos portos do continente, tendo registado um acréscimo de +8,2% face ao período homólogo de 2015.

No corrente ano, entre março e outubro, o porto de Sines beneficiou adicionalmente de um aumento anormal do movimento de Petróleo Bruto devido à circunstância de o Terminal Oceânico de Leixões ter estado totalmente paralisado para manutenção da monoboia em estaleiro, originando que o transporte desta matéria prima para a refinaria de Matosinhos por navios de grande porte (superior a 100 000 DWT), tenha sido (pelo menos parcialmente) efetuado via Sines, que realizou a descarga e posterior carga de cerca de 1,7 milhões de toneladas.

Relativamente aos diversos fatores que condicionaram o comportamento do mercado portuário, com maior ou menor intensidade e efeitos mais duradouros ou mais conjunturais, importa ainda referir a significativa retração do mercado de Carvão por efeito de menor necessidade de produção de energia nas centrais termoelétricas, dado a significativa importância de que se tem revestido a produção de energias renováveis, nomeadamente de origem hídrica e eólica.

É relevante referir, por outro lado, que o porto de Faro se encontra sem movimento de carga desde junho, em resultado da suspensão da atividade do Centro de Produção de Loulé da Cimpor, único utente, 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 estrutura do movimento portuário registado no período janeiro-outubro 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 42,3%, seguida dos Granéis Líquidos, com 38,1%, e dos Granéis Sólidos, 19,6%.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Total	
Carga Geral	212 450	7 035 750	1 198 283	974 032	3 380 220	3 336 105	16 459 422	127 111	32 723 373	42,3%
Granéis Sólidos	70 747	2 038 458	1 466 329	727 697	3 581 775	2 427 768	4 823 632	25 272	15 161 678	19,6%
Granéis Líquidos	34 419	6 104 318	1 043 077	29 378	1 186 251	214 829	20 814 484	0	29 426 756	38,1%
TOTAL	317 615	15 178 526	3 707 689	1 731 107	8 148 246	5 978 702	42 097 538	152 384	77 311 807	100,0%
	0,4%	19,6%	4,8%	2,2%	10,5%	7,7%	54,5%	0,2%	100,0%	

O porto de Sines detém a maior quota de mercado em todas as tipologias de carga, representando globalmente 54,5% do total, com 50,3% na Carga Geral, 31,8% nos Granéis Sólidos e 70,7% nos Granéis Líquidos. Seguem-se os portos de Leixões, com 19,6%, Lisboa, com 10,5% e Setúbal, com 7,7%.



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%	21,5%	3,7%	3,0%	10,3%	10,2%	50,3%	0,4%
Granéis Sólidos	0,5%	13,4%	9,7%	4,8%	23,6%	16,0%	31,8%	0,2%
Granéis Líquidos	0,1%	20,7%	3,5%	0,1%	4,0%	0,7%	70,7%	0,0%
Total	0,4%	19,6%	4,8%	2,2%	10,5%	7,7%	54,5%	0,2%

No quadro seguinte apresenta-se um resumo do comportamento dos diversos mercados de carga, sendo notória a sua elevada assimetria, merecendo destaque, em valores acumulados e por comparação com o período homólogo de 2015, as variações positivas do Petróleo Bruto, de +26,6%, da Carga Contentorizada, de +10,2%, e, numa escala de menor dimensão, da carga Ro-Ro, +13,1%.

		Outubro/2016			Jan-Out/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 (Nov/2015 a Out/2016)	Δ % 12 meses Anteriores (Nov/2014 a Out/2015)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Navios	Número	943	0,4%	4,3%	9 044	-0,7%	10 797	-0,4%
	GT	18 497 999	0,2%	11,1%	166 535 918	3,6%	197 303 517	4,0%
	GT Médio	19 616	-0,2%	-	18 414	4,3%	18 274	4,5%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	2 819 030	18,4%	6,4%	26 505 409	10,2%	31 301 620	10,2%
	Fraccionada	474 794	-32,7%	-10,4%	5 297 868	-17,5%	6 555 819	-14,3%
	Ro-Ro	105 072	9,1%	14,2%	920 096	13,1%	1 084 018	15,1%
	TOTAL CG	3 398 896	6,8%	3,9%	32 723 373	4,6%	38 941 457	5,3%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	577 087	23,4%	23,4%	4 676 248	-10,1%	5 391 574	-9,3%
	Minérios	87 723	31,8%	0,4%	873 674	-12,3%	1 039 896	-13,9%
	Produtos Agrícolas	204 815	-46,4%	-46,1%	3 803 243	-0,4%	4 767 405	1,6%
	OutrosGS	601 886	-3,1%	3,6%	5 808 514	-4,3%	6 977 472	-5,0%
TOTAL GS	1 471 510	-4,3%	-2,9%	15 161 678	-5,7%	18 176 347	-5,3%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	1 180 527	-6,4%	-19,0%	14 567 603	26,6%	16 958 273	24,3%
	Produtos Petrolíferos	1 416 604	2,7%	8,1%	13 109 606	-6,2%	15 761 110	-5,9%
	OutrosGL	265 771	18,3%	51,9%	1 749 546	-1,8%	2 132 009	0,0%
	TOTAL GL	2 862 903	-0,1%	-2,7%	29 426 756	7,9%	34 851 392	7,2%
TOTAL GERAL		7 733 308	2,0%	0,0%	77 311 807	3,6%	91 969 196	3,7%
Contentores	Número	154 280	14,5%	10,4%	1 397 448	0,5%	1 657 284	0,1%
	TEU	243 988	17,8%	10,0%	2 218 284	1,9%	2 622 561	1,6%

Os restantes mercados apresentam variações negativas, destacando-se, dentro dos mais relevantes em termos de volume, o dos Produtos Petrolíferos, com uma quebra de -6,2%, da Carga Fraccionada, com -17,5%, dos Outros Granéis Sólidos, -4,3% e do Carvão, com -10,1% (pelas razões já referidas).

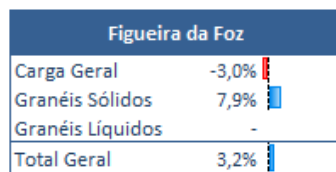
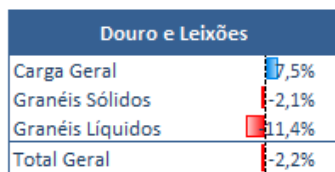
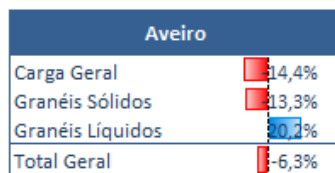
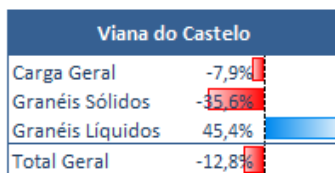
No quadro da página seguinte apresenta-se a estrutura do mercado portuário formado pela confluência dos mercados de produtos (as cargas) e das dimensões geográficas (os portos).



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO 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
Carga Geral	212 450	-7,9%	7 035 750	7,5%	1 198 283	-14,4%	974 032	-3,0%	3 380 220	-24,4%	3 336 105	-10,0%	16 459 422	20,7%	127 111	-55,2%	32 723 373	4,6%
Contentorizada	281	-76,7%	5 370 574	7,0%	598	-	164 544	5,5%	3 171 059	-25,9%	1 444 054	37,1%	16 354 299	20,8%	0	-	26 505 409	10,2%
Fracionada	212 169	-7,6%	968 710	2,5%	1 197 578	-14,4%	809 488	-4,5%	204 649	11,6%	1 679 543	-31,0%	98 521	1,6%	127 111	-55,2%	5 297 868	-17,5%
Ro-Ro	0	-	696 466	20,2%	6	-	0	-	4 513	-57,0%	212 508	-4,4%	6 602	423,4%	0	-	920 096	13,1%
Granéis Sólidos	70 747	-35,6%	2 038 458	-2,1%	1 466 329	-13,3%	727 697	7,9%	3 581 775	-10,0%	2 427 768	0,9%	4 823 632	-5,5%	25 272	-31,4%	15 161 678	-5,7%
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	243 861	3,7%	4 432 386	-10,7%	0	-	4 676 248	-10,1%
Minérios	0	-	433 373	-22,5%	0	-	0	-	16 362	877,6%	385 577	-1,1%	38 362	-15,3%	0	-	873 674	-12,3%
Produtos Agrícolas	0	-	612 970	9,5%	449 932	-0,5%	53 439	118,2%	2 646 603	1,2%	35 850	-77,9%	4 449	71,1%	0	-	3 803 243	-0,4%
OutrosGS	70 747	-35,6%	992 115	3,0%	1 016 397	-18,0%	674 258	3,8%	918 810	-32,5%	1 762 480	8,9%	348 435	294,5%	25 272	-31,4%	5 808 514	-4,3%
Granéis Líquidos	34 419	45,4%	6 104 318	-11,4%	1 043 077	20,2%	29 378	-	1 186 251	-2,0%	214 829	-13,2%	20 814 484	15,4%	0	-	29 426 756	7,9%
Petróleo Bruto	0	-	3 212 370	-11,7%	0	-	0	-	0	-	0	-	11 355 233	44,3%	0	-	14 567 603	26,6%
Produtos Petrolíferos	34 419	45,4%	2 552 791	-11,2%	470 287	46,8%	0	-	800 113	1,6%	35 138	-28,2%	9 216 859	-7,1%	0	-	13 109 606	-6,2%
OutrosGL	0	-	339 157	-9,9%	572 790	4,6%	29 378	-	386 138	-8,7%	179 691	-9,5%	242 392	2,5%	0	-	1 749 546	-1,8%
Total Geral	317 615	-12,8%	15 178 526	-2,2%	3 707 689	-6,3%	1 731 107	3,2%	8 148 246	-15,6%	5 978 702	-6,0%	42 097 538	14,5%	152 384	-52,5%	77 311 807	3,6%
Distribuição por Portos	0,4%	-	19,6%	-	4,8%	-	2,2%	-	10,5%	-	7,7%	-	54,5%	-	0,2%	-	100,0%	-

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



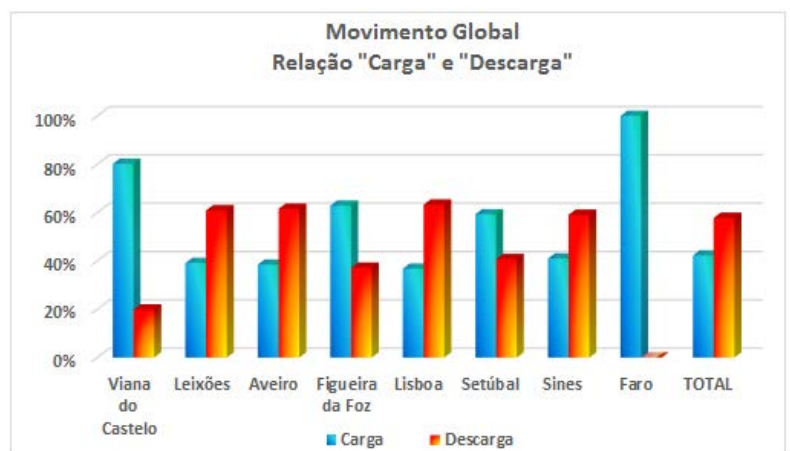


Da leitura do quadro, valores e representações gráficas, constata-se mais claramente que os 77,3 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-outubro de 2016, se distribuem pelos diversos mercados com elevada assimetria, sendo evidente o peso que assume o porto de Sines, nomeadamente na Carga 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 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 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-outubro 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 80,2%, 62,8%, 59,3% e 100%, respetivamente, embora com dimensões de volume muito distintas, e com a particularidade de Faro estar sem atividade portuária por efeito da suspensão da atividade da unidade industrial da Cimpor em Loulé.

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 39,1% em Leixões e 40,9% 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.



De Navios

No período de janeiro a outubro de 2016 os portos comerciais do continente registaram 9044 escalas de navios, nas várias tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, que totalizaram uma arqueação bruta (GT) superior a 166 milhões, valores estes que representam, respetivamente, uma quebra de -0,7% e um acréscimo de +3,6%, face aos registados no período homólogo de 2015.

Porto	#Escalas	GT (10 ³)	Δ%	
			#Escalas	GT
Viana do Castelo	176	692,7	+6,7%	-9,7%
Douro e Leixões	2282	27 842,2	-0,0%	-4,9%
Aveiro	863	4 200,3	-1,3%	+7,9%
Figueira da Foz	434	1 483,2	+5,3%	+9,2%
Lisboa	1885	37 507,9	-15,2%	-12,5%
Setúbal	1303	16 051,4	+7,5%	+5,8%
Sines	2023	77 902,0	+12,2%	+17,3%
Faro	32	120,1	-54,9%	-55,6%
Portimão	46	736,1	-28,1%	+5,6%
Total	9044	166 535,9	-0,7%	+3,6%

O volume de GT constitui o valor mais elevado de sempre registado nos períodos homólogos, por efeito dos navios que escalaram os portos de Aveiro e Sines, após acréscimos de +7,9% e +17,3%, respetivamente. Sines acumula também a marca do maior número de escalas de sempre, ultrapassando em +12,2% o máximo anterior, observado em 2015.

De Contentores

Atenta a importância que os Contentores assumem no transporte multimodal de mercadorias, sendo que no transporte marítimo e movimento portuário a Carga Contentorizada constitui a forma de acondicionamento privilegiada pelo maior volume de tonelagem de mercadorias, e tendo o respetivo tráfego a mais significativa taxa de crescimento e maior dinamismo, importa abordar este segmento de mercado com maior detalhe em termos da sua distribuição geográfica, onde estão presentes duas tipologias de carga, a Carga Contentorizada e a carga Ro-Ro.

O tráfego de Contentores, incluindo contentores ‘cheios’ e ‘vazios’ e contentores movimentados em operações Lo-Lo (na Carga Contentorizada) ou em operações Ro-Ro (que estão a ganhar algum significado no Molhe Sul do porto de Leixões), atingiu um volume de cerca de 1,4 milhões de Unidades, a que correspondeu um acréscimo de +0,5%, e de 2,2 milhões de TEU, a que correspondeu a um aumento de +1,9%, sempre em comparação ao período homólogo de 2015.

Este comportamento reflete variações positivas registadas em todos os portos com exceção de Lisboa que ainda não recuperou da retração verificada por efeito da greve dos trabalhadores portuários. Das variações positivas, medidas no movimento em TEU, merecem destaque, pelos incrementos registados, a observada em Setúbal, de +34,3%, e na Figueira da Foz, de +14,4%, representando, embora, quotas de 5,9% e 0,9%, respetivamente. Numa diferente escala de dimensão, temos Sines e Leixões que observaram taxas de acréscimo de +8% e +5,1%, com quotas de mercado de 54,4% (superior aos 51% de janeiro) e 24,8% (inferior aos 27,6% de janeiro), respetivamente. Importa referir que o porto de Lisboa, no ano corrente e em termos acumulados, registou o seu valor mais elevado de quota de mercado em março, de 16,2%, diminuiu até 11,9% em maio, e tem vindo a recuperar desde então até aos atuais 13,9%.

Pelo já referido e pelo que pode constatar-se no quadro seguinte, a supremacia do porto de Sines no tráfego de Contentores é evidente, importando, no entanto, sublinhar que as operações de *transhipment* representam 79,2% do total de 1,2 milhões de TEU movimentados no porto no período de janeiro a outubro de 2016, após um acréscimo de +8% face ao período homólogo de 2015.

CONTENTORES (TEU)		Outubro/2016			Jan-Out/2016			Últimos 12 meses		
		Out/2016		Δ % sobre Mês Homólogo 2015	Jan-Out/2016		Δ % sobre Período Homólogo 2015	Últimos 12 Meses: Nov/2015 a Out/2016		Média mensal período Nov/2014 a Out/2015
		Quantidade	%		Quantidade	%		Quantidade	%	
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
	Douro e Leixões	51 722	21,2%	-10,0%	550 747	24,8%	5,1%	650 836	24,8%	2,6%
	Figueira da Foz	2 401	1,0%	46,9%	19 987	0,9%	14,4%	23 862	0,9%	18,0%
	Lisboa	39 381	16,1%	-6,6%	309 227	13,9%	-26,3%	371 220	14,2%	-26,5%
	Setúbal	11 362	4,7%	0,7%	131 941	5,9%	34,3%	154 889	5,9%	36,0%
	Sines	139 079	57,0%	47,1%	1 206 233	54,4%	8,0%	1 421 522	54,2%	8,6%
	TOTAL	243 945	100,0%	17,8%	2 218 136	100,0%	1,9%	2 622 329	100,0%	1,6%



Segue-se, por ordem do volume de TEU, o porto de Leixões que detém uma quota de 24,8%, Lisboa que representa 13,9% e Setúbal com 5,9%. 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.

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.

A comparação entre as variações em Número e em TEU evidencia a crescente 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 -4,4% enquanto o de maiores dimensões (equiparados a 40') tenha registado um aumento de cerca de +4,5%.

Desde 2013 até ao final do 1º semestre de 2016, os principais portos apresentam a seguinte evolução dos *ratios* Contentores Cheios / Total, 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 este tráfego seja constituído, pelo menos na grande maioria, por Contentores 'cheios'.

	Ratio Contentores Cheios / Total				
	2013	2014	2015	2016 ^(*)	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

2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2006

Para a análise deste capítulo começamos por apresentar no quadro seguinte a evolução anual do volume de carga movimentada por porto, nos períodos de janeiro a outubro, desde 2006.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ % média anual
Viana do Castelo	515 860	481 347	410 073	299 691	452 622	393 658	422 746	418 010	384 695	364 355	317 615	-3,0%
Douro e Leixões	11 784 025	12 783 627	13 107 172	12 032 467	11 967 830	13 300 477	14 010 086	14 652 045	14 805 840	15 518 687	15 178 526	+2,8%
Aveiro	2 932 654	2 727 627	2 958 374	2 405 434	3 149 273	2 809 649	2 778 610	3 256 238	3 820 388	3 959 055	3 707 689	+3,8%
Figueira da Foz	944 802	1 032 187	956 584	969 464	1 384 939	1 436 807	1 494 318	1 781 671	1 825 191	1 678 024	1 731 107	+7,7%
Lisboa	10 050 195	11 002 978	10 927 682	9 675 800	10 083 230	10 258 431	9 761 084	10 054 293	9 761 469	9 659 526	8 148 246	-1,6%
Setúbal	5 148 937	5 706 791	5 225 803	4 964 466	5 893 665	5 866 581	5 262 480	5 791 831	6 879 947	6 361 265	5 978 702	+2,0%
Sines	22 715 790	21 361 739	21 091 830	20 506 902	21 198 935	21 330 863	23 899 916	30 521 010	31 226 533	36 770 117	42 097 538	+7,9%
Faro	28 696	35 057	3 742	20 070	34 899	48 245	224 467	304 967	279 925	320 872	152 384	-
Portimão	45 468	29 493	3 718	7 318	41 636	34 695	2 684	0	0	0	0	-
TOTAL GERAL	54 166 426	55 160 846	54 684 978	50 881 612	54 207 028	55 479 406	57 856 391	66 780 065	68 983 988	74 631 901	77 311 807	+4,2%
	-	+1,8%	-0,9%	-7,0%	+6,5%	+2,3%	+4,3%	+15,4%	+3,3%	+8,2%	+3,6%	-

Sublinha-se o facto de a taxa média anual de crescimento (*tmac*), calculada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados para o período 2006-2016, traduz a existência de uma tendência de evolução positiva de + 4,2% ao ano. Este valor sobe para +7% se considerarmos apenas o período de 2012-2016, refletindo variações anuais positivas mais acentuadas no período mais recente.

A nível dos portos é digna de nota a expressão dos indicadores relativos à evolução dos portos de Sines e da Figueira da Foz que registam taxas médias anuais de crescimento de +7,9% e de +7,7%, respetivamente. Sublinha-se o facto de que dos principais portos comerciais do continente apenas Lisboa apresenta uma taxa média anual de crescimento negativa, de -1,6%, sendo seguido pelo porto secundário de Viana do Castelo.

Destacam-se, ainda, as tendências de evolução francamente favoráveis dos portos de Leixões (+2,8%), Aveiro (+3,8%) e Setúbal (+2%), não obstante o facto de apresentarem quebras no último ano (respetivamente -2,2%, -6,3% e -6%).



No quadro seguinte apresenta-se a evolução do movimento de navios, carga nas diversas tipologias de acondicionamento e de contentores, para os períodos de janeiro a outubro, desde 2006.

O movimento de navios que escalaram os portos comerciais do continente, qualquer que seja a sua tipologia e incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro de passageiros, apresenta uma tendência de crescimento negativo em -0,1% ao ano em termos do número das escalas e taxa média anual de +6,9% no tocante ao volume total da respetiva arqueação bruta. O cruzamento destes indicadores reflete o aumento crescente da dimensão média dos navios e consequente capacidade de carga.

A evolução do volume geral de carga (+4,2%) resulta da conjugação das tendências de +11,4% apurada na Carga Geral, de +0,2% nos Granéis Sólidos e de +1,3% nos Granéis Líquidos.

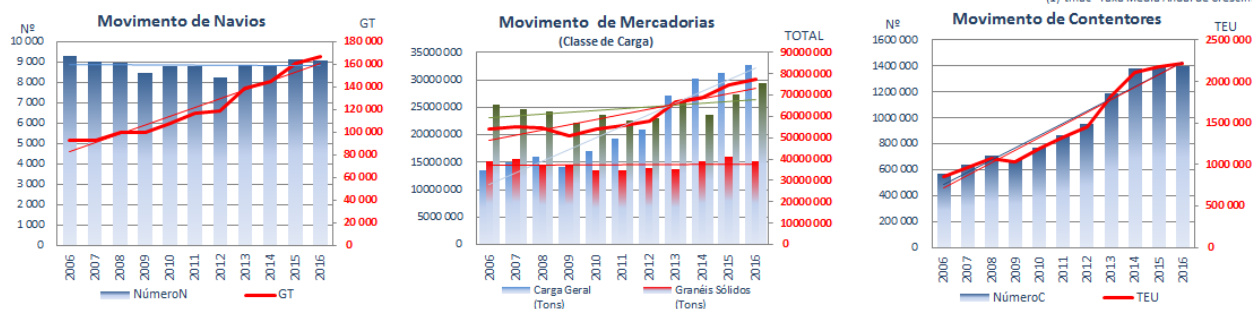
A nível das tipologias de carga destacam-se as que integram a classe de Carga Geral, com a Carga Contentorizada e a carga Ro-Ro com taxas médias anuais de +13,6% e +15,2%, respetivamente, representando, no entanto, quotas de mercado que ocupam posições extremas de 34,3% e 1,2%, e ainda a Carga Fracionada cuja evolução se tem processado a uma taxa média de +5,5% ao ano.

Com exceção dos Produtos Agrícolas, cuja taxa média anual é negativa de -1,6%, as restantes tipologias de carga apresentam tendências de crescimento positivo entre +0,2% e +2,2% ao ano.

Relativamente ao comportamento do tráfego de Contentores, que maioritariamente suportam o mercado da Carga Contentorizada, mas também integram a carga Ro-Ro, sublinha-se a evolução segundo uma tendência de crescimento positivo a uma taxa média anual de +11,4% em Número e de +12% em TEU, com bastantes assimetrias entre os diversos portos, conforme se verá no ponto seguinte.

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ % média anual
Navios	Número	9 278	9 022	8 958	8 468	8 807	8 778	8 247	8 839	8 859	9 108	9 044	-0,1%
	GT (milhares)	92 913	93 205	99 876	100 022	108 100	116 464	118 773	138 907	144 651	160 731	166 536	+6,9%
	GT médio	10,01	10,33	11,15	11,81	12,27	13,27	14,40	15,72	16,33	17,65	18,41	+6,8%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	8 907 586	10 206 592	11 448 579	10 762 629	12 611 043	14 448 447	15 604 276	20 417 520	22 907 028	24 049 383	26 505 409	+13,6%
	Fracionada	4 210 085	4 429 445	4 149 453	3 067 207	4 208 320	4 591 429	5 090 057	6 399 248	6 676 316	6 419 215	5 297 868	+5,5%
	Ro-Ro	328 183	304 255	302 848	290 905	275 442	289 519	221 116	213 030	525 312	813 739	920 096	+15,2%
	TOTAL	13 445 854	14 940 292	15 900 879	14 120 741	17 094 805	19 329 395	20 915 449	27 029 798	30 108 656	31 282 337	32 723 373	+11,4%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	5 090 178	4 045 251	3 771 178	4 962 346	2 760 078	3 352 903	4 695 295	3 969 730	4 337 589	5 200 925	4 676 248	+0,9%
	Mínérios	713 970	763 751	924 230	664 815	617 910	989 048	803 896	991 413	725 927	996 175	873 674	+2,2%
	Produtos Agrícolas	3 829 343	4 676 410	4 291 161	3 992 091	4 172 918	3 735 344	3 729 418	3 519 656	3 583 458	3 816 980	3 803 243	-1,6%
	Outros	5 617 913	6 066 412	5 465 353	4 977 931	5 885 342	5 419 477	4 758 879	5 151 057	6 569 682	6 066 462	5 808 514	+0,6%
TOTAL	15 251 403	15 551 824	14 451 923	14 597 183	13 436 248	13 496 772	13 987 488	13 631 855	15 216 656	16 080 542	15 161 678	+0,2%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	11 435 362	10 514 617	10 396 970	8 537 892	9 560 041	8 542 512	9 443 571	10 398 243	9 275 573	11 509 832	14 567 603	+1,8%
	Produtos Petrolíferos	12 316 222	12 321 604	12 193 746	11 944 400	12 218 263	11 929 582	11 289 063	13 635 369	12 524 489	13 977 412	13 109 606	+1,0%
	Outros	1 717 584	1 832 509	1 741 460	1 681 396	1 897 672	2 181 145	2 220 820	2 084 799	1 858 615	1 781 777	1 749 546	+0,7%
TOTAL	25 469 169	24 668 730	24 332 176	22 163 688	23 675 975	22 653 239	22 953 454	26 118 412	23 658 677	27 269 022	29 426 756	+1,3%	
TOTAL GERAL		54 166 426	55 160 846	54 684 978	50 881 612	54 207 028	55 479 406	57 856 391	66 780 065	68 983 988	74 631 901	77 311 807	+4,2%
Contentores	Número	568 611	636 170	708 697	671 967	769 753	868 139	951 135	1 186 252	1 377 418	1 389 904	1 397 448	+11,4%
	TEU	856 702	959 891	1 069 951	1 036 359	1 196 405	1 330 944	1 456 518	1 824 260	2 113 623	2 176 066	2 218 284	+12,0%

(1) tmac - Taxa Média Anual de Crescimento





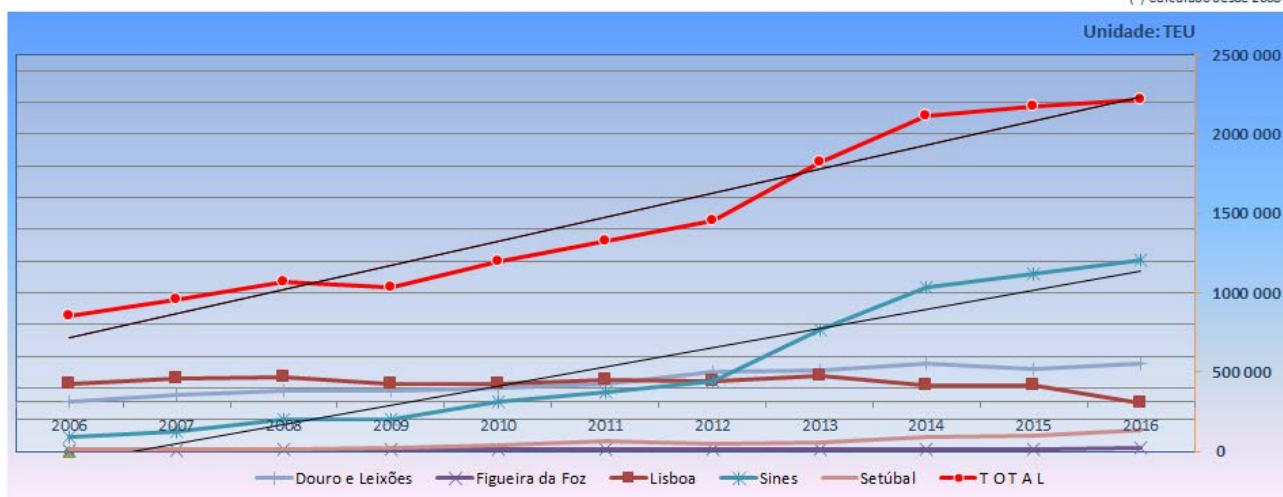
Evolução do Movimento de Contentores por porto

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 outubro desde 2006.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ% média anual
Douro e Leixões	315 317	360 041	379 403	380 214	400 450	422 517	501 602	510 006	556 485	523 936	550 747	5,9%
Figueira da Foz	7 989	8 467	10 911	11 518	11 933	16 912	16 677	13 423	16 982	17 474	19 987	8,9%
Lisboa	427 515	457 706	465 323	423 502	428 799	452 036	445 933	476 880	416 192	419 296	309 227	-1,6%
Setúbal	11 576	10 893	14 958	18 921	41 586	61 967	44 993	53 515	87 865	98 217	131 941	27,6% (*)
Sines	94 090	122 764	199 240	201 988	313 049	377 090	446 674	769 978	1 035 923	1 116 911	1 206 233	25,0% (*)
TOTAL	856 487	959 871	1 069 835	1 036 144	1 195 817	1 330 522	1 455 879	1 823 802	2 113 446	2 175 834	2 218 136	12,0%

(*) 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 +25% e +27,6%, calculadas para o período 2008 a 2016 (por se considerarem os dois primeiros anos pouco significativos), embora representando 54,4% e 5,9% do total, respetivamente, após acréscimos no último ano de +8% e +34,3%;
- 3) os portos de Leixões e da Figueira da Foz apresentam uma evolução anual correspondente a taxas médias anuais de +5,9% e +8,9%, respetivamente, embora, em termos de dimensão, o primeiro represente 24,8% do tráfego total e o segundo apenas 0,9%; e
- 4) o comportamento negativo do porto de Lisboa, que traduz uma tendência de evolução média anual de -1,6%, muito influenciada pela quebra de -26,3% observada no corrente ano.





Neste capítulo procede-se a uma análise de cada um dos 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 outubro dos últimos cinco anos.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
☐ Carga Geral	20 915 449	27 029 798	30 108 656	31 282 337	32 723 373	42,3%	+4,6%	+10,4%	
Contentorizada	15 604 276	20 417 520	22 907 028	24 049 383	26 505 409	34,3%	+10,2%	+12,6%	
Fraccionada	5 090 057	6 399 248	6 676 316	6 419 215	5 297 868	6,9%	-17,5%	+0,7%	
Ro-Ro	221 116	213 030	525 312	813 739	920 096	1,2%	+13,1%	+61,2%	
☐ Granéis Sólidos	13 987 488	13 631 855	15 216 656	16 080 542	15 161 678	19,6%	-5,7%	+3,3%	
Carvão	4 695 295	3 969 730	4 337 589	5 200 925	4 676 248	6,0%	-10,1%	+2,6%	
Minérios	803 896	991 413	725 927	996 175	873 674	1,1%	-12,3%	+1,7%	
Produtos Agrícolas	3 729 418	3 519 656	3 583 458	3 816 980	3 803 243	4,9%	-0,4%	+1,2%	
OutrosGS	4 758 879	5 151 057	6 569 682	6 066 462	5 808 514	7,5%	-4,3%	+5,5%	
☐ Granéis Líquidos	22 953 454	26 118 412	23 658 677	27 269 022	29 426 756	38,1%	+7,9%	+5,6%	
Petróleo Bruto	9 443 571	10 398 243	9 275 573	11 509 832	14 567 603	18,8%	+26,6%	+11,0%	
Produtos Petrolíferos	11 289 063	13 635 369	12 524 489	13 977 412	13 109 606	17,0%	-6,2%	+3,1%	
OutrosGL	2 220 820	2 084 799	1 858 615	1 781 777	1 749 546	2,3%	-1,8%	-6,3%	
Total Geral	57 856 391	66 780 065	68 983 988	74 631 901	77 311 807	100,0%	+3,6%	+7,0%	
Δ% anual	-	+15,4%	+3,3%	+8,2%	+3,6%	-	-	-	-

Sublinha-se o facto de que a avaliação da tendência de evolução dos últimos cinco anos, conduz, naturalmente, a taxas médias anuais diferentes das obtidas no número anterior, desde 2006. Analisando o comportamento dos mercados considerando a sua evolução histórica no período dos anos cinco anos mais recentes, corre-se o risco de aumentar a influência no resultado pela significativa variabilidade dos mercados, mas, por outro lado, obtêm-se indicadores de comportamento mais atuais e realistas.

É relevante efetuar uma breve comparação entre a tendência de evolução anual apurada para os últimos cinco anos com as dos últimos onze, por revelar eventuais alterações de comportamento de mercado. Sublinha-se, a título exemplificativo, o caso do mercado da Carga Fracionada que apresenta para o período mais recente uma taxa média anual de +0,7%, quando se situa em +5,5% se considerarmos a sua evolução desde 2006, o que traduz um abrandamento do seu crescimento ou mesmo uma retração, se se mantiver a evolução dos últimos três anos. Comportamento inverso é refletido pelo mercado de carga Ro-Ro, cuja evolução no período mais recente traduz uma taxa média anual de +61,2%, quando o seu valor apurado desde 2006 se 'queda' por +15,2%.

Na classe dos Granéis Sólidos importa sublinhar as alterações comportamentais do mercado dos Produtos Agrícolas que apresentam uma taxa média anual de crescimento negativo de -1,6% apurada desde 2006 para um crescimento médio positivo de +1,2% se considerarmos a evolução do período mais recente. Também o mercado dos Outros Granéis Sólidos parece adquirir uma dinâmica de crescimento, que se reflete numa taxa média anual de +5,5%, quando o recuo aos dados desde 2006 reflete uma evolução de quase estagnação (+0,6%).

Também os mercados que integram a classe dos Granéis Líquidos apresentam significativas diferenças no comportamento recente. O caso mais expressivo verifica-se no mercado do Petróleo Bruto, cuja evolução recente é de +11%, sendo, no entanto, muito influenciado pelo movimento extraordinário registado em 2016 por razões circunstanciais já referidas, comparativamente ao valor de +1,8% subjacente à evolução desde 2006. Importa também referir que o mercado dos Produtos Petrolíferos revela um comportamento mais favorável no período mais recente, a uma taxa média anual de +3,1% comparativamente a +1% subjacente à evolução desde 2006.



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-outubro de 2016, a um total de 26,5 milhões de toneladas, que corresponde a 34,3% 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	2 152	1 915	591	1 203	281	+0,0%	-76,7%	-36,8%	
Douro e Leixões	5 146 653	5 140 333	5 491 711	5 021 156	5 370 574	+20,3%	+7,0%	+0,6%	
Aveiro	0	0	0	0	598	+0,0%	-	-	
Figueira da Foz	147 812	132 705	141 766	156 033	164 544	+0,6%	+5,5%	+3,9%	
Lisboa	4 508 452	4 718 904	4 206 982	4 276 967	3 171 059	+12,0%	-25,9%	-7,2%	
Setúbal	409 653	452 030	874 968	1 053 122	1 444 054	+5,4%	+37,1%	+44,9%	
Sines	5 389 555	9 971 633	12 191 010	13 540 902	16 354 299	+61,7%	+20,8%	+26,9%	
Grand Total	15 604 276	20 417 520	22 907 028	24 049 383	26 505 409	+100,0%	+10,2%	+12,6%	
Δ% anual	-	+30,8%	+12,2%	+5,0%	+10,2%	-	-	-	-

O comportamento deste mercado tem sido fortemente influenciado pelo comportamento do porto de Sines, que no período janeiro-outubro de 2016 movimentou 16,35 milhões de toneladas, correspondente a 61,7% do total, e que, após um acréscimo de +20,8% face a 2015, apresenta 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 +0,6%, enquanto Lisboa regista uma tendência recessiva que se traduz numa taxa média anual de -7,2%.

O porto de Setúbal, embora representando apenas 5,4% do total (salienta-se que no período homólogo de 2013 representava 2,2%), tem registado um comportamento muito positivo, tendo crescido +37,1% no período janeiro-outubro de 2016 face ao período homólogo de 2015, fixando a taxa média anual de crescimento em +44,9%.

CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	489 832	-70 650	-12,6%	5 370 574	20,3%	349 418	7,0%	6 345 408	302 033	5,0%
Aveiro	296	296	-	598	0,0%	598	-	1 440	1 440	-
Figueira da Foz	15 828	2 350	17,4%	164 544	0,6%	8 511	5,5%	198 460	18 169	10,1%
Lisboa	384 850	-52 367	-12,0%	3 171 059	12,0%	-1 105 908	-25,9%	3 813 487	-1 322 550	-25,8%
Setúbal	129 040	9 715	8,1%	1 444 054	5,4%	390 932	37,1%	1 668 042	454 531	37,5%
Sines	1 799 117	549 692	44,0%	16 354 299	61,7%	2 813 396	20,8%	19 274 377	3 450 083	21,8%
Total Geral	2 818 963	439 035	18,4%	26 505 128	100,0%	2 456 948	10,2%	31 301 620	2 902 896	10,2%



Constata-se que o porto de Lisboa tem vindo a recuperar ligeiramente da quebra induzida pela greve dos trabalhadores portuários, registando uma quebra de -25,9% no período janeiro-outubro de 2016, tendo recuperado 12,6 pontos percentuais comparativamente ao valor reportado a maio.

Os outros portos registam variações francamente positivas, tendo Leixões crescido +7%, Figueira da Foz +5,5%, Setúbal +37,1% (vindo, no entanto, a registar um ligeiro abrandamento) e Sines +20,8%, continuando fortemente alavancado no tráfego de *transhipment* (cujo tráfego em TEU representou 79,2% e registou um acréscimo de +8,2% no período janeiro-outubro de 2016), e representa 43,1% do total de TEU movimentados no sistema portuário do continente.

A nível do sentido da operação, constata-se que se verificam variações globais positivas nos fluxos de 'embarque' e 'desembarque' com acréscimos de +7,8% e +13,5%, 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 54,6% e 52,4% do total. O maior desequilíbrio regista-se no porto da Figueira da Foz, com os embarques a representar 87,4% do total.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	2 932 947	19,8%	173 456	6,3%	2 437 627	20,8%	175 962	7,8%	54,6%
Aveiro	374	0,0%	374	-	224	0,0%	224	-	62,5%
Figueira da Foz	143 740	1,0%	6 892	5,0%	20 804	0,2%	1 619	8,4%	87,4%
Lisboa	2 105 307	14,2%	-772 621	-26,8%	1 065 751	9,1%	-333 287	-23,8%	66,4%
Setúbal	1 047 039	7,1%	258 319	32,8%	397 015	3,4%	132 613	50,2%	72,5%
Sines	8 572 573	57,9%	1 400 386	19,5%	7 781 726	66,5%	1 413 010	22,2%	52,4%
Total Geral	14 801 980	100,0%	1 066 806	7,8%	11 703 148	100,0%	1 390 142	13,5%	55,8%

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 -17,5%.

Merecem destaque os portos de Lisboa e Leixões, que, face a 2015, registaram acréscimos de +11,6% e +2,5%, respetivamente, com tendências de evolução positivas a taxas de +25,4% e +8,3%.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	255 921	246 477	234 882	229 563	212 169	+4,0%	-7,6%	-4,3%	
Douro e Leixões	710 952	791 314	832 910	944 932	968 710	+18,3%	+2,5%	+8,3%	
Aveiro	1 032 648	1 304 995	1 520 457	1 399 899	1 197 678	+22,6%	-14,4%	+3,4%	
Figueira da Foz	805 486	1 031 722	957 915	847 805	809 488	+15,3%	-4,5%	-2,0%	
Lisboa	115 038	83 731	70 408	183 348	204 649	+3,9%	+11,6%	+25,4%	
Setúbal	1 871 392	2 511 551	2 668 180	2 432 665	1 679 543	+31,7%	-31,0%	-2,1%	
Sines	101 024	129 978	113 239	96 966	98 521	+1,9%	+1,6%	-3,5%	
Faro	197 597	299 479	278 325	284 037	127 111	+2,4%	-55,2%	-6,4%	
Grand Total	5 090 057	6 399 248	6 676 316	6 419 215	5 297 868	+100,0%	-17,5%	+0,7%	
Δ% anual	-	+25,7%	+4,3%	-3,9%	-17,5%	-	-	-	-

O porto de Setúbal, que constitui o mercado relevante de Carga Fracionada com maior dimensão detendo uma quota de 31,7% do total, registou neste período uma quebra de -31%, o que contribuiu para fixar uma tendência média anual negativa de crescimento de -2,1%, apurada no período em análise.

Merece ainda destaque o porto de Aveiro que ocupa o 2º lugar em termos de dimensão de mercado com uma quota de 22,6% e registou também uma quebra, de -14,4%, mantendo, embora, uma taxa média anual de crescimento positivo de +3,4%.



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

No período em análise este mercado registou um movimento de 5,3 milhões de toneladas, repartido por todos os portos, com diferentes níveis de dimensão. Para além da preponderância do porto de Setúbal, há ainda a sublinhar a quota de mercado de 22,6% que representa o porto de Aveiro e de 18,3% de Leixões.

É notória uma pressão de retração deste mercado mais intensa no ano em curso, o que é refletida pela maioria de variações negativas registadas quer no próprio mês de outubro, quer em valores acumulados, com exceção dos portos de Lisboa e de Leixões, que representam 50% do mercado.

CARGA GERAL-FRACCIONADA

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	22 109	5 911	36,5%	212 169	4,0%	-17 394	-7,6%	252 215	-3 076	-1,2%
Douro e Leixões	76 142	-39 022	-33,9%	968 710	18,3%	23 778	2,5%	1 168 414	36 080	3,2%
Aveiro	191 932	81 051	73,1%	1 197 678	22,6%	-202 220	-14,4%	1 484 385	-127 885	-7,9%
Figueira da Foz	88 488	-976	-1,1%	809 488	15,3%	-38 317	-4,5%	963 663	-66 383	-6,4%
Lisboa	8 864	-30 468	-77,5%	204 649	3,9%	21 301	11,6%	273 970	79 379	40,8%
Setúbal	69 789	-211 544	-75,2%	1 679 543	31,7%	-753 122	-31,0%	2 097 293	-863 086	-29,2%
Sines	17 470	2 262	14,9%	98 521	1,9%	1 555	1,6%	119 411	-1 270	-1,1%
Faro	0	-37 618	-100,0%	127 111	2,4%	-156 926	-55,2%	196 468	-144 380	-42,4%
Total Geral	474 794	-230 403	-32,7%	5 297 868	100,0%	-1 121 347	-17,5%	6 555 819	-1 090 620	-14,3%

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 73,3% do total, registou uma diminuição global de cerca de -20,2%.

Para esta quebra no volume da carga embarcada contribuiu a generalidade dos portos com exceção de Lisboa que registou um acréscimo de +22,9%, representando, no entanto, apenas 5,1% do volume total.

As quebras mais significativas foram observadas nos portos que constituem os principais mercados, Aveiro e Setúbal, e ainda no porto de Faro que está sem movimento portuário desde junho, altura em que a Cimpor suspendeu a atividade da sua unidade industrial de Loulé.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	179 775	4,6%	2 383	1,3%	32 394	2,3%	-19 777	-37,9%	84,7%
Douro e Leixões	715 428	18,4%	-15 185	-2,1%	253 282	17,9%	38 963	18,2%	73,9%
Aveiro	747 275	19,2%	-216 227	-22,4%	450 404	31,8%	14 006	3,2%	62,4%
Figueira da Foz	619 446	16,0%	-11 546	-1,8%	190 042	13,4%	-26 771	-12,3%	76,5%
Lisboa	197 184	5,1%	36 794	22,9%	7 465	0,5%	-15 493	-67,5%	96,4%
Setúbal	1 200 096	30,9%	-624 336	-34,2%	479 446	33,9%	-128 786	-21,2%	71,5%
Sines	96 083	2,5%	-736	-0,8%	2 438	0,2%	2 291	1557,8%	97,5%
Faro	127 111	3,3%	-156 926	-55,2%	0	0,0%	0	-	100,0%
Total Geral	3 882 397	100,0%	-985 779	-20,2%	1 415 471	100,0%	-135 568	-8,7%	73,3%

Idêntico comportamento se verifica no que se refere à carga desembarcada, sendo que aqui a quebra generalizada é excetuada pelos portos de Leixões e Aveiro, que registam aumentos de +18,2% e de +3,2%, respetivamente, 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 +61,7%, muito por efeito do impulso induzido pelo porto de Leixões que tem registado um crescimento acentuado desde 2012, atingindo em 2016 uma quota de 75,7%, 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 representa 23,1% no período em análise, após registo de uma quebra de -4,4%, mantendo, embora, relativa sustentabilidade na sua evolução cuja taxa média anual é de +6,4%.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	13 558	33 412	321 151	579 580	696 466	+75,7%	+20,2%	-	
Aveiro	0	50	0	0	6	+0,0%	-	-32,9%	
Lisboa	21 799	18 555	10 307	10 501	4 513	+0,5%	-57,0%	-32,1%	
Setúbal	183 075	161 013	193 854	222 396	212 508	+23,1%	-4,4%	+6,4%	
Sines	0	0	0	1 262	6 602	+0,7%	+423,4%	-	
Grand Total	218 432	213 030	525 312	813 739	920 096	+100,0%	+13,1%	+61,7%	
Δ% anual	-	-2,5%	+146,6%	+54,9%	+13,1%	-	-	-	-

Os registos relativos ao período janeiro-outubro de 2016 vêm confirmar a tendência recessiva deste mercado no porto de Lisboa, cuja variação de -57% comparativamente ao período homólogo de 2015, enquanto o porto de Leixões confirma o comportamento dos últimos anos observando um acréscimo de +20,2% face ao período homólogo de 2015, tendo mais do que duplicado nos dois últimos anos.

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 outubro, que fixa um decréscimo para o período em análise de -4,4%.

CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	78 303	10 230	15,0%	696 466	75,7%	116 886	20,2%	814 995	151 527	22,8%
Lisboa	406	-402	-49,8%	4 513	0,5%	-5 988	-57,0%	5 633	-6 753	-54,5%
Setúbal	24 949	-2 464	-9,0%	212 508	23,1%	-9 888	-4,4%	256 781	-7 743	-2,9%
Sines	1 415	1 415	-	6 602	0,7%	5 341	423,4%	6 602	5 341	423,4%
Total Geral	105 072	8 779	9,1%	920 090	100,0%	106 351	13,1%	1 084 018	142 378	15,1%

Na perspetiva do sentido do movimento da operação, verificam-se comportamentos distintos, com a carga embarcada, que representa 40,8% do total, a registar uma quebra de -5,9%, enquanto o volume da carga desembarcada aumenta +31,3%. Este comportamento foi fundamentalmente determinado pelo porto de Setúbal, que registou uma quebra de -22,9% nos 'embarques', já que o porto de Leixões registou variações positivas em ambos os sentidos, de +2,4% nos 'embarques' e de +35% nos 'desembarques'.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	269 810	72,0%	6 332	2,4%	426 656	78,3%	110 554	35,0%	38,7%
Lisboa	2 665	0,7%	-6 406	-70,6%	1 847	0,3%	418	29,2%	59,1%
Setúbal	96 107	25,6%	-28 626	-22,9%	116 401	21,4%	18 738	19,2%	45,2%
Sines	6 409	1,7%	5 147	408,0%	194	0,0%	194	-	97,1%
Total Geral	374 991	100,0%	-23 553	-5,9%	545 098	100,0%	129 904	31,3%	40,8%



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 tendência subjacente à sua evolução reflete um ligeiro crescimento positivo segundo uma taxa média anual de +2,6%, que é determinado pelo comportamento do porto de Sines, que, com uma quota de 95% do mercado, evoluiu a uma taxa média anual de +3%, quando a Setúbal é de -2,4%.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ%	Δ%	Δ%	Evolução Gráfica
							2016/2015	média anual		
Setúbal	252 240	283 310	327 119	235 238	243 861	+5,2%	+3,7%	-2,4%		
Sines	4 443 054	3 683 632	4 010 470	4 965 687	4 432 386	+94,8%	-10,7%	+3,0%		
Grand Total	4 695 295	3 969 730	4 337 589	5 200 925	4 676 248	+100,0%	-10,1%	+2,6%		
Δ% anual	-	-15,5%	+9,3%	+19,9%	-10,1%	-	-	-	-	

No período janeiro-outubro de 2016 foram movimentadas cerca de 4,7 milhões de toneladas, inferior em -13,4% ao registado no período homólogo de 2015. A diminuição da importação desta matéria-prima reflete 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 pela quebra de -10,7% verificada no porto de Sines, tendo o porto de Setúbal registado um acréscimo ligeiro de +3,7%.

GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Setúbal	38 000	38 000	-	243 861	5,2%	8 623	3,7%	243 861	8 623	3,7%
Sines	539 087	71 461	15,3%	4 432 386	94,8%	-533 301	-10,7%	5 147 713	-562 557	-9,9%
Total Geral	577 087	109 461	23,4%	4 676 248	100,0%	-524 678	-10,1%	5 391 574	-553 934	-9,3%

O movimento de Carvão nas operações de 'embarque' é meramente residual, tendo representado 3,7% do total, decorrente de 173 mil toneladas embarcadas em Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0,0%	0	-	243 861	5,4%	8 623	3,7%	0,0%
Sines	173 336	100,0%	32 637	23,2%	4 259 050	94,6%	-565 938	-11,7%	3,9%
Total Geral	173 336	100,0%	32 637	23,2%	4 502 911	100,0%	-557 315	-11,0%	3,7%



3.2.2. Minérios

O mercado da operação portuária de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, com um movimento registado no período janeiro-outubro de 2016 de cerca de 873,7 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%		Evolução Gráfica
							2016/2015	Δ% média anual	
Douro e Leixões	395 445	402 285	325 673	559 344	433 373	+49,6%	-22,5%	+5,7%	
Lisboa	19 094	15 696	11 024	1 674	16 362	+1,9%	+877,6%	-14,6%	
Setúbal	341 876	480 712	348 693	389 871	385 577	+44,1%	-1,1%	-0,1%	
Sines	0	13 582	21 945	45 286	38 362	+4,4%	-15,3%	+114,5%	
Grand Total	803 896	991 413	725 927	996 175	873 674	+100,0%	-12,3%	+1,7%	
Δ% anual	-	+23,3%	-26,8%	+37,2%	-12,3%	-	-	-	-

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 93,7% (respetivamente 49,6% e 44,1%), tendo o porto de Sines registado uma comparticipação de 4,4% (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 -12,3% no movimento total (que surge após um acréscimo de +37,2% 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 126 mil toneladas face ao período homólogo de 2015, correspondentes a -22,5%, tendo Setúbal registado também uma diminuição do movimento, de 4,3 mil toneladas, equivalente a -1,1%.

GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	41 142	9 188	28,8%	433 373	49,6%	-125 972	-22,5%	521 368	-145 439	-21,8%
Lisboa	1 516	1 516	-	16 362	1,9%	14 689	877,6%	17 362	14 930	613,7%
Setúbal	40 644	10 288	33,9%	385 577	44,1%	-4 293	-1,1%	458 804	-26 341	-5,4%
Sines	4 421	166	3,9%	38 362	4,4%	-6 924	-15,3%	42 362	-7 048	-14,3%
Total Geral	87 723	21 159	31,8%	873 674	100,0%	-122 501	-12,3%	1 039 896	-168 418	-13,9%

No que respeita à direção dos movimentos das operações, salienta-se o relativo equilíbrio entre ‘embarques’ e ‘desembarques’, com a curiosa particularidade de em Leixões a quase totalidade do movimento de Minérios ocorrer em operações de descarga (98,8%), enquanto em Setúbal a grande maioria ocorre em operações de carga (91,4%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	4 988	1,2%	-11 744	-70,2%	428 385	92,2%	-114 227	-21,1%	1,2%
Lisboa	13 333	3,3%	13 333	-	3 030	0,7%	1 356	81,0%	81,5%
Setúbal	352 579	86,1%	-4 671	-1,3%	32 998	7,1%	378	1,2%	91,4%
Sines	38 362	9,4%	-6 924	-15,3%	0	0,0%	0	-	100,0%
Total Geral	409 262	100,0%	-10 007	-2,4%	464 413	100,0%	-112 493	-19,5%	46,8%



3.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas regista uma significativa concentração no porto de Lisboa que no período janeiro-outubro de 2016 representou 69,6% do movimento total. Este facto resulta da 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%		Evolução Gráfica
							2016/2015	média anual	
Douro e Leixões	804 924	610 724	626 896	559 656	612 970	+16,1%	+9,5%	-6,6%	
Aveiro	195 854	196 041	187 604	452 298	449 932	+11,8%	-0,5%	+33,0%	
Figueira da Foz	15 484	5 926	0	24 486	53 439	+1,4%	+118,2%	+151,2%	
Lisboa	2 621 428	2 530 523	2 661 467	2 615 955	2 646 603	+69,6%	+1,2%	+0,5%	
Setúbal	86 255	170 811	104 748	161 985	35 850	+0,9%	-77,9%	-9,4%	
Sines	5 473	5 632	2 742	2 600	4 449	+0,1%	+71,1%	-11,7%	
Grand Total	3 729 418	3 519 656	3 583 458	3 816 980	3 803 243	+100,0%	-0,4%	+1,2%	
Δ% anual	-	-5,6%	+1,8%	+6,5%	-0,4%	-	-	-	-

A restante quota do mercado reparte-se praticamente entre Leixões e Aveiro, com valores de, respetivamente, 16,1% e 11,8%, cabendo ainda cerca de 1,4% ao mercado da Figueira da Foz e cerca de 0,9% a Setúbal. 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 de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de +1,2%, resultante, fundamentalmente, da conjugação das tendências positivas de +0,5% em Lisboa e +33 em Aveiro, contrariadas pela tendência negativa registada em Leixões de -6,6%.

GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	80 411	-7 235	-8,3%	612 970	16,1%	53 314	9,5%	750 097	31 658	4,4%
Aveiro	0	-61 860	-100,0%	449 932	11,8%	-2 366	-0,5%	569 564	37 270	7,0%
Figueira da Foz	4 657	4 657	-	53 439	1,4%	28 953	118,2%	53 439	28 953	118,2%
Lisboa	119 747	-111 911	-48,3%	2 646 603	69,6%	30 647	1,2%	3 345 216	96 539	3,0%
Setúbal	0	0	-	35 850	0,9%	-126 135	-77,9%	44 640	-121 717	-73,2%
Sines	0	-1 118	-100,0%	4 449	0,1%	1 849	71,1%	4 449	1 849	71,1%
Total Geral	204 815	-177 467	-46,4%	3 803 243	100,0%	-13 738	-0,4%	4 767 405	74 552	1,6%

O volume de Produtos Agrícolas movimentados no período em análise ascendeu quase a 3,8 milhões de toneladas, inferior em -0,4% ao volume registado no período de janeiro a outubro de 2015. Pela dimensão que representa no mercado, importa referir que o porto de Lisboa registou um volume superior em +1,2% ao do período homólogo de 2015.

As variações observadas no mês de outubro, tomado isoladamente, evidenciam bem a intensa variabilidade observada neste mercado.

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 98,4% 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	-	612 970	16,5%	53 314	9,5%	0,0%
Aveiro	0	0,0%	0	-	449 932	12,1%	-2 366	-0,5%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	0	-	53 439	1,4%	28 953	118,2%	0,0%
Lisboa	79 484	91,3%	26 327	49,5%	2 567 119	69,1%	4 321	0,2%	3,0%
Setúbal	7 527	8,7%	-108 690	-93,5%	28 323	0,8%	-17 445	-38,1%	21,0%
Sines	0	0,0%	0	-	4 449	0,1%	1 849	71,1%	0,0%
Total Geral	87 011	100,0%	-82 363	-48,6%	3 716 232	100,0%	68 626	1,9%	2,3%

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, destacando-se Setúbal como o porto com a maior quota de mercado, de 30,3%, superior em 3,7 pontos percentuais à quota que detinha no período homólogo de 2015.

A evolução global do mercado desta tipologia de carga é traduzida por uma taxa média anual de +5,5%, refletindo tendências de evolução positivas de todos os portos com exceção de Viana do Castelo e Lisboa, cujas taxas médias anuais são de -4,9% e de -1,7%, respetivamente.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	88 799	124 849	110 802	109 924	70 747	+1,2%	-35,6%	-4,9%	
Douro e Leixões	705 151	768 974	895 535	963 238	992 115	+17,1%	+3,0%	+9,4%	
Aveiro	687 738	859 757	1 133 528	1 239 082	1 016 397	+17,5%	-18,0%	+11,2%	
Figueira da Foz	518 648	571 269	725 510	649 700	674 258	+11,6%	+3,8%	+6,4%	
Lisboa	999 888	1 413 924	1 568 063	1 360 865	918 810	+15,8%	-32,5%	-1,7%	
Setúbal	1 640 191	1 339 523	2 033 495	1 618 491	1 762 480	+30,3%	+8,9%	+3,2%	
Sines	91 595	67 273	101 149	88 326	348 435	+6,0%	+294,5%	+66,0%	
Faro	26 870	5 488	1 600	36 835	25 272	+0,4%	-31,4%	+16,3%	
Grand Total	4 758 879	5 151 057	6 569 682	6 066 462	5 808 514	+100,0%	-4,3%	+5,5%	
Δ% anual	-	+8,2%	+27,5%	-7,7%	-4,3%	-	-	-	-

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 +66%, após quase quadruplicar o volume de 2015, elevando a quota de mercado para 6%, quando no período homólogo de 2015 se situava na casa de 1,5%.

No tocante à tendência de evolução destacam-se também os portos de Leixões e de Aveiro com taxas médias anuais de crescimento de +9,4 e +11,2%, respetivamente.

O porto de Setúbal, com a dimensão mais significativa, registou um acréscimo de +8,9% no período em análise face ao período homólogo de 2015, que, embora com o apoio de Leixões que registou um acréscimo de +3%, não foi suficiente para contrariar as quebras observadas nos portos de Aveiro e Lisboa, respetivamente de -18% e -32,5%.

Como já referido o porto de Sines regista um fortíssimo crescimento, partindo, no entanto, de uma base de reduzida dimensão, traduzido por um acréscimo superior a de 660% no mês de outubro, tomado isoladamente.



OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	2 133	-9 079	-81,0%	70 747	1,2%	-39 178	-35,6%	91 724	-47 215	-34,0%
Douro e Leixões	81 646	-20 180	-19,8%	992 115	17,1%	28 877	3,0%	1 251 881	79 762	6,8%
Aveiro	179 789	47 011	35,4%	1 016 397	17,5%	-222 685	-18,0%	1 147 331	-324 647	-22,1%
Figueira da Foz	63 184	21 377	51,1%	674 258	11,6%	24 558	3,8%	797 968	19 503	2,5%
Lisboa	103 970	-41 066	-28,3%	918 810	15,8%	-442 056	-32,5%	1 218 101	-495 785	-28,9%
Setúbal	109 939	-62 592	-36,3%	1 762 480	30,3%	143 988	8,9%	2 062 002	150 293	7,9%
Sines	61 225	53 227	665,5%	348 435	6,0%	260 109	294,5%	377 146	278 920	284,0%
Faro	0	-7 988	-100,0%	25 272	0,4%	-11 562	-31,4%	31 319	-25 420	-44,8%
Total Geral	601 886	-19 290	-3,1%	5 808 514	100,0%	-257 948	-4,3%	6 977 472	-364 589	-5,0%

Considerando o sentido das operações, constata-se que a carga embarcada representou 46,3% do total, tendo o seu volume rondado 2,7 milhões de toneladas, traduzindo uma variação negativa face ao período janeiro-outubro de 2015 de -13,3%, enquanto a carga desembarcada atingiu cerca de 3,1 milhões de toneladas, ultrapassando a de 2015 em +5,3%.

Sublinha-se que o volume de carga embarcada apenas registou variação positiva nos portos de Setúbal e Sines, de +2,3% e +606,9%, respetivamente, tendo o conjunto dos restantes portos, globalmente, registado quebras de cerca de -32,8%, com particular relevo no porto de Aveiro, com -40,3%, Lisboa, com -32,1% e Figueira da Foz, com -14,8%.

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 +17,3%, sendo de destacar Setúbal, com +15,7%, Aveiro com +24,3%, Leixões com +10,9% e Figueira da Foz com +26,9%, e os portos de Viana do Castelo, Lisboa e Sines com variações negativas que globalmente registam uma quebra de -31,7%, com destaque para Lisboa, com -32,9%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	40 120	1,5%	-22 163	-35,6%	30 626	1,0%	-17 015	-35,7%	56,7%
Douro e Leixões	191 256	7,1%	-50 004	-20,7%	800 859	25,7%	78 881	10,9%	19,3%
Aveiro	483 910	18,0%	-326 949	-40,3%	532 487	17,1%	104 263	24,3%	47,6%
Figueira da Foz	307 206	11,4%	-53 288	-14,8%	367 052	11,8%	77 846	26,9%	45,6%
Lisboa	493 264	18,3%	-233 043	-32,1%	425 546	13,6%	-209 013	-32,9%	53,7%
Setúbal	840 647	31,3%	19 112	2,3%	921 832	29,6%	124 876	15,7%	47,7%
Sines	307 886	11,4%	264 333	606,9%	40 549	1,3%	-4 224	-9,4%	88,4%
Faro	25 272	0,9%	-11 562	-31,4%	0	0,0%	0	-	100,0%
Total Geral	2 689 562	100,0%	-413 563	-13,3%	3 118 951	100,0%	155 615	5,3%	46,3%



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 localizadas na sua proximidade.

No período de janeiro a outubro de 2016 este mercado movimentou cerca de 14,6 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo de +26,6% e subindo para +11% a respetiva taxa média anual de crescimento.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	3 114 286	3 591 430	3 192 039	3 639 171	3 212 370	+22,1%	-11,7%	+0,7%	
Sines	6 329 284	6 806 814	6 083 534	7 870 662	11 355 233	+77,9%	+44,3%	+16,0%	
Grand Total	9 443 571	10 398 243	9 275 573	11 509 832	14 567 603	+100,0%	+26,6%	+11,0%	
Δ% anual	-	+10,1%	-10,8%	+24,1%	+26,6%	-	-	-	-

Como foi já referido anteriormente, o comportamento deste mercado no período em análise, foi significativamente marcado pela circunstância de o Terminal Oceânico do porto de Leixões ter estado inoperacional por manutenção em estaleiro da monoboia desde março até outubro, ficando este porto impedido de efetuar a descarga direta dos navios de grande dimensão. Esta situação levou a que a Petrogal, 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, o que aconteceu relativamente a um volume de cerca de 1,7 milhões de toneladas, a que correspondeu à movimentação adicional de cerca de 3,4 milhões de toneladas de Petróleo Bruto (ou seja, 4,4% do movimento global de todo o sistema portuário do continente).

O movimento de cerca de 17 milhões de toneladas resulta, assim, da conjugação da quebra de -11,7% registada em Leixões e do acréscimo de +44,3% observado em Sines.

GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	341 772	-125 828	-26,9%	3 212 370	22,1%	-426 800	-11,7%	4 095 575	-410 550	-9,1%
Sines	838 755	45 524	5,7%	11 355 233	77,9%	3 484 571	44,3%	12 862 698	3 726 936	40,8%
Total Geral	1 180 527	-80 303	-6,4%	14 567 603	100,0%	3 057 771	26,6%	16 958 273	3 316 386	24,3%

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	-	3 212 370	25,0%	-426 800	-11,7%	0,0%
Sines	1 706 647	100,0%	1 706 647	-	9 648 586	75,0%	1 777 925	22,6%	15,0%
Total Geral	1 706 647	100,0%	1 706 647	-	12 860 957	100,0%	1 351 125	11,7%	11,7%



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 outubro entre 2012 e 2016, que se traduz por uma taxa média anual de +3,1%.

Esta tendência de evolução positiva verifica-se não obstante a quebra de -6,2% verificada no período em análise face ao período homólogo de 2015, e ao facto de a quota de mercado que representa ter diminuído 1,7 pontos percentuais de 2015 para 2016, fixando agora nos 17%.

Os mercados constituídos por esta tipologia de carga repartem-se por vários portos, sendo, naturalmente, Sines o mercado predominante, com 70,3% de quota, seguido de Leixões, que representa 19,5%, seguindo-se, com dimensões muito menos significativas os portos de Lisboa, com 6,1%, e Aveiro, com 3,6%.

A tendência geral de evolução deste mercado é fortemente condicionada pelo comportamento de Sines, cuja taxa média anual de crescimento se situa em +5,4%, que, no período em análise, é contrariado pelo comportamento de Leixões que regista uma tendência negativa de -0,4%. O resultado desta conjugação é ligeiramente alterado pelo comportamento de Aveiro e Lisboa, que têm subjacentes taxas médias anuais de +13,7% e -5,5%, respetivamente.

Os portos de Viana do Castelo e de Setúbal apresentam uma dimensão residual de 0,3%, não constituindo mercados relevantes.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo				23 665	34 419	+0,3%	+45,4%	-	
Douro e Leixões	2 608 360	2 864 576	2 682 709	2 875 102	2 552 791	+19,5%	-11,2%	-0,4%	
Aveiro	266 404	274 092	470 396	320 329	470 287	+3,6%	+46,8%	+13,7%	
Lisboa	1 010 222	847 869	833 777	787 393	800 113	+6,1%	+1,6%	-5,5%	
Setúbal	271 034	204 041	108 471	48 956	35 138	+0,3%	-28,2%	-57,9%	
Sines	7 133 042	9 444 791	8 429 135	9 921 967	9 216 859	+70,3%	-7,1%	+5,4%	
Grand Total	11 289 063	13 635 369	12 524 489	13 977 412	13 109 606	+100,0%	-6,2%	+3,1%	
Δ% anual	-	+20,8%	-8,1%	+11,6%	-6,2%	-	-	-	-

O volume de Produtos Petrolíferos refinados movimentados no período janeiro-outubro de 2016 cifra-se em 13,1 milhões de toneladas, inferior em -6,2% ao registado em 2015 e resultante de variações negativas registadas nos principais portos, sendo em Sines de -7,1% (-705 mil toneladas), e em Leixões de -11,2% (-322 mil toneladas), e da variação positiva observada em Aveiro, de +46,8% (+150 mil toneladas).

GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	4 391	419	10,5%	34 419	0,3%	10 754	45,4%	38 802	15 137	64,0%
Douro e Leixões	344 407	44 481	14,8%	2 552 791	19,5%	-322 312	-11,2%	3 053 353	-380 326	-11,1%
Aveiro	0	-57 580	-100,0%	470 287	3,6%	149 958	46,8%	525 029	143 015	37,4%
Lisboa	113 744	28 795	33,9%	800 113	6,1%	12 719	1,6%	918 297	-24 960	-2,6%
Setúbal	5 105	4 019	370,0%	35 138	0,3%	-13 818	-28,2%	52 397	-8 000	-13,2%
Sines	948 957	16 866	1,8%	9 216 859	70,3%	-705 108	-7,1%	11 173 233	-733 130	-6,2%
Total Geral	1 416 604	36 999	2,7%	13 109 606	100,0%	-867 807	-6,2%	15 761 110	-988 265	-5,9%

Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos 'embarques' representou 59,8% do total, o que traduz a importância desta carga nas exportações, tendo, no entanto, sofrido uma quebra de -5,9% por efeito da quebra de -12% registada em Sines e de -6,9% em Leixões.

Também o volume dos Produtos Petrolíferos desembarcados registou uma contração de -6,4%, por efeito das quebras verificadas em Leixões e em Sines, de -13,7% e -4,5%, respetivamente.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	34 419	0,4%	10 754	45,4%	0	0,0%	0	-	100,0%
Douro e Leixões	1 588 382	20,3%	-251 250	-13,7%	964 408	18,3%	-71 062	-6,9%	62,2%
Aveiro	3 999	0,1%	3 999	-	466 287	8,8%	145 958	45,6%	0,9%
Lisboa	8 796	0,1%	-6 010	-40,6%	791 316	15,0%	18 730	2,4%	1,1%
Setúbal	0	0,0%	0	-	35 138	0,7%	-13 818	-28,2%	0,0%
Sines	6 203 104	79,1%	-294 422	-4,5%	3 013 755	57,2%	-410 686	-12,0%	67,3%
Total Geral	7 838 701	100,0%	-536 929	-6,4%	5 270 905	100,0%	-330 878	-5,9%	59,8%

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 -6,3%, que reflete tendências do mesmo sinal em todos os mercados relevantes, merecendo destaque os de Sines e Leixões, cujas taxas médias anuais de crescimento são de -15% e de -9,5%, respetivamente.

	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2016/2015	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	510 756	448 996	437 216	376 507	339 157	+19,4%	-9,9%	-9,5%	
Aveiro	595 966	605 526	508 402	547 447	572 790	+32,7%	+4,6%	-1,8%	
Figueira da Foz	6 889	0	0	0	29 378	+1,7%	-	-	
Lisboa	465 163	422 303	399 441	422 823	386 138	+22,1%	-8,7%	-3,7%	
Setúbal	206 764	188 841	220 419	198 540	179 691	+10,3%	-9,5%	-2,2%	
Sines	406 889	397 676	273 309	236 460	242 392	+13,9%	+2,5%	-15,0%	
Grand Total	2 220 820	2 084 799	1 858 615	1 781 777	1 749 546	+100,0%	-1,8%	-6,3%	
Δ% anual	-	-6,1%	-10,8%	-4,1%	-1,8%	-	-	-	-

O mercado desta tipologia de carga apresenta uma dimensão pouco expressiva, apenas 2,3% do total, com um volume de cerca de 1,8 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-outubro de 2016.

O porto que detém a quota de mercado mais significativa é Aveiro, com 32,7%, seguido de Lisboa e Leixões, com 22,1% e 19,4%, respetivamente, Sines com 13,9% e Setúbal com 10,3%.

No período janeiro-outubro de 2016 a atividade deste mercado registou globalmente uma quebra de -1,8%, refletindo comportamentos negativos dos portos de Leixões (-9,9%), Lisboa (-8,7%) e Setúbal (-9,5%), contrariados pelas variações positivas de Aveiro (+4,6%) e Sines (+2,5%).

OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	45 769	5 684	14,2%	339 157	19,4%	-37 350	-9,9%	419 564	-47 132	-10,1%
Aveiro	128 590	80 084	165,1%	572 790	32,7%	25 344	4,6%	676 977	45 599	7,2%
Figueira da Foz	7 299	7 299	-	29 378	1,7%	29 378	-	41 411	41 411	-
Lisboa	52 744	-18 867	-26,3%	386 138	22,1%	-36 684	-8,7%	479 378	-20 910	-4,2%
Setúbal	13 744	-12 759	-48,1%	179 691	10,3%	-18 849	-9,5%	228 702	-13 402	-5,5%
Sines	17 625	-20 287	-53,5%	242 392	13,9%	5 932	2,5%	285 976	8 319	3,0%
Total Geral	265 771	41 154	18,3%	1 749 546	100,0%	-32 231	-1,8%	2 132 009	717	0,0%



A maior parte do volume movimentado nesta tipologia de carga decorre de operações de ‘desembarque’ que representam 61,9% do total, após terem registado uma quebra de -0,9% comparativamente ao período de janeiro a outubro de 2015, enquanto os ‘embarques’ registaram igualmente uma quebra, de -3,3%.

Estes indicadores resultam, naturalmente, de variações díspares a nível dos diversos portos, sendo de destacar as variações positivas registadas nos ‘embarques’ efetuados em Lisboa e Figueira da Foz, e nos ‘desembarques’ efetuados em Aveiro e Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2015		Ton	%	Δ s/2015		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	234 169	35,1%	-36 462	-13,5%	104 987	9,7%	-888	-0,8%	69,0%
Aveiro	189 293	28,4%	-26 498	-12,3%	383 498	35,4%	51 842	15,6%	33,0%
Figueira da Foz	17 360	2,6%	17 360	-	12 018	1,1%	12 018	-	59,1%
Lisboa	94 480	14,2%	22 188	30,7%	291 658	26,9%	-58 872	-16,8%	24,5%
Setúbal	0	0,0%	0	-	179 691	16,6%	-18 849	-9,5%	0,0%
Sines	131 339	19,7%	523	0,4%	111 052	10,3%	5 408	5,1%	54,2%
Total Geral	666 642	100,0%	-22 889	-3,3%	1 082 904	100,0%	-9 341	-0,9%	38,1%

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 69%, 59,1% e 54,2% do total, respetivamente.



Anexos



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

Período de Janeiro a Outubro

		2014		2015		2016		Δ% 2015 / 2014	Δ% 2016 / 2015
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	155	1,7%	165	1,8%	176	1,9%	+6,5%	+6,7%
	Douro e Leixões	2 183	24,6%	2 283	25,1%	2 282	25,2%	+4,6%	-0,0%
	Aveiro	852	9,6%	874	9,6%	863	9,5%	+2,6%	-1,3%
	Figueira da Foz	450	5,1%	412	4,5%	434	4,8%	-8,4%	+5,3%
	Lisboa	2 255	25,5%	2 224	24,4%	1 885	20,8%	-1,4%	-15,2%
	Setúbal	1 202	13,6%	1 212	13,3%	1 303	14,4%	+0,8%	+7,5%
	Sines	1 671	18,9%	1 803	19,8%	2 023	22,4%	+7,9%	+12,2%
	Faro	56	0,6%	71	0,8%	32	0,4%	+26,8%	-54,9%
	Portimão	35	0,4%	64	0,7%	46	0,5%	+82,9%	-28,1%
	TOTAL	8 859	100,0%	9 108	100,0%	9 044	100,0%	+2,8%	-0,7%
NAVIOS (GT)	Viana do Castelo	709 731	0,5%	767 146	0,5%	692 732	0,4%	+8,1%	-9,7%
	Douro e Leixões	26 371 578	18,2%	29 281 096	18,2%	27 842 179	16,7%	+11,0%	-4,9%
	Aveiro	3 727 309	2,6%	3 892 099	2,4%	4 200 303	2,5%	+4,4%	+7,9%
	Figueira da Foz	1 487 082	1,0%	1 358 418	0,8%	1 483 224	0,9%	-8,7%	+9,2%
	Lisboa	39 146 817	27,1%	42 863 827	26,7%	37 507 885	22,5%	+9,5%	-12,5%
	Setúbal	13 953 716	9,6%	15 174 865	9,4%	16 051 373	9,6%	+8,8%	+5,8%
	Sines	58 555 441	40,5%	66 426 098	41,3%	77 902 041	46,8%	+13,4%	+17,3%
	Faro	215 869	0,1%	270 424	0,2%	120 065	0,1%	+25,3%	-55,6%
	Portimão	483 921	0,3%	697 113	0,4%	736 116	0,4%	+44,1%	+5,6%
	TOTAL	144 651 464	100,0%	160 731 086	100,0%	166 535 918	100,0%	+11,1%	+3,6%
CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	384 695	0,6%	364 355	0,5%	317 615	0,4%	-5,3%	-12,8%
	Douro e Leixões	14 805 840	21,5%	15 518 687	20,8%	15 178 526	19,6%	+4,8%	-2,2%
	Aveiro	3 820 388	5,5%	3 959 055	5,3%	3 707 689	4,8%	+3,6%	-6,3%
	Figueira da Foz	1 825 191	2,6%	1 678 024	2,2%	1 731 107	2,2%	-8,1%	+3,2%
	Lisboa	9 761 469	14,2%	9 659 526	12,9%	8 148 246	10,5%	-1,0%	-15,6%
	Setúbal	6 879 947	10,0%	6 361 265	8,5%	5 978 702	7,7%	-7,5%	-6,0%
	Sines	31 226 533	45,3%	36 770 117	49,3%	42 097 538	54,5%	+17,8%	+14,5%
	Faro	279 925	0,4%	320 872	0,4%	152 384	0,2%	+14,6%	-52,5%
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	TOTAL	68 983 988	100,0%	74 631 901	100,0%	77 311 807	100,0%	+8,2%	+3,6%
CONTENTORES (Número)	Viana do Castelo	151	0,0%	164	0,0%	59	0,0%	+8,6%	-64,0%
	Douro e Leixões	348 473	25,3%	324 465	23,3%	334 735	24,0%	-6,9%	+3,2%
	Aveiro	0	0,0%	0	0,0%	60	0,0%	-	-
	Figueira da Foz	8 506	0,6%	8 901	0,6%	10 220	0,7%	+4,6%	+14,8%
	Lisboa	281 844	20,5%	279 711	20,1%	201 088	14,4%	-0,8%	-28,1%
	Setúbal	48 530	3,5%	54 723	3,9%	74 651	5,3%	+12,8%	+36,4%
	Sines	689 914	50,1%	721 940	51,9%	776 635	55,6%	+4,6%	+7,6%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	TOTAL	1 377 418	100,0%	1 389 904	100,0%	1 397 448	100,0%	+0,9%	+0,5%
CONTENTORES (TEU)	Viana do Castelo	177	0,0%	232	0,0%	81	0,0%	+31,1%	-65,1%
	Douro e Leixões	556 485	26,3%	523 936	24,1%	550 747	24,8%	-5,8%	+5,1%
	Aveiro	0	0,0%	0	0,0%	67	0,0%	-	-
	Figueira da Foz	16 982	0,8%	17 474	0,8%	19 987	0,9%	+2,9%	+14,4%
	Lisboa	416 192	19,7%	419 296	19,3%	309 227	13,9%	+0,7%	-26,3%
	Setúbal	87 865	4,2%	98 217	4,5%	131 941	5,9%	+11,8%	+34,3%
	Sines	1 035 923	49,0%	1 116 911	51,3%	1 206 233	54,4%	+7,8%	+8,0%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	TOTAL	2 113 623	100,0%	2 176 066	100,0%	2 218 284	100,0%	+3,0%	+1,9%



A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

Reportado ao Mês de Outubro de 2016

		Outubro/2016						Janeiro a Outubro/2016				Últimos 12 Meses			
		Valor Mensal		Variação sobre Outubro/2015		Variação sobre Média de Janeiro a Outubro/2016		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2015		Últimos 12 Meses: Nov/2015 a Out/2016		Variação sobre Nov/2014 a Out/2015	
		Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	25 322	3 378	+20,3%	-67,6%	-0,5%	-46,4%	254 594	63 020	-3,7%	-36,9%	307 495	75 653	-2,6%	-37,5%
		88,2%	11,8%					80,2%	19,8%			80,3%	19,7%		
	Douro e Leixões	648 068	931 357	+2,7%	-18,4%	+9,2%	+0,8%	5 936 981	9 241 545	-3,0%	-1,7%	7 073 826	11 346 830	-3,9%	-0,8%
		41,0%	59,0%					39,1%	60,9%			38,4%	61,6%		
	Aveiro	209 550	291 057	+18,9%	+23,7%	+47,1%	+27,5%	1 424 857	2 282 832	-28,4%	+15,9%	1 740 241	2 664 491	-24,4%	+14,4%
		41,9%	58,1%					38,4%	61,6%			39,5%	60,5%		
	Figueira da Foz	102 379	77 077	-0,7%	+85,2%	-5,9%	+19,8%	1 087 752	643 355	-3,6%	+17,0%	1 327 566	727 375	+0,0%	+6,0%
		57,0%	43,0%					62,8%	37,2%			64,6%	35,4%		
	Lisboa	353 019	432 822	-20,0%	-24,0%	+17,9%	-16,0%	2 994 513	5 153 733	-23,5%	-10,3%	3 711 964	6 359 479	-22,5%	-8,6%
		44,9%	55,1%					36,8%	63,2%			36,9%	63,1%		
Setúbal	273 478	157 732	-28,6%	-42,8%	-22,8%	-35,2%	3 543 996	2 434 706	-12,1%	+4,6%	4 334 758	2 777 764	-10,9%	+3,8%	
	63,4%	36,6%					59,3%	40,7%			60,9%	39,1%			
Sines	1 646 042	2 582 029	+25,5%	+17,5%	-4,5%	+3,9%	17 235 738	24 861 800	+22,0%	+9,8%	20 079 278	29 214 689	+20,6%	+10,4%	
	38,9%	61,1%					40,9%	59,1%			40,7%	59,3%			
Faro	0	0	-100,0%	-	-100,0%	-	152 384	0	-52,5%	-	227 788	0	-42,7%	-	
	#DIV/0!	#DIV/0!					100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
TOTAL	3 257 857	4 475 451	+6,2%	+0,1%	-0,2%	+0,2%	32 630 816	44 680 991	+2,3%	+4,6%	38 575 128	53 166 281	+2,6%	+4,9%	
	42,1%	57,9%					42,2%	57,8%			42,0%	58,0%			
CONTENTORES TEU	Viana do Castelo	15	-	-25,0%	-	+85,2%	-	81	-	-62,0%	-100,0%	113	-	-47,7%	-100,0%
	Douro e Leixões	25 191	26 531	-14,8%	-4,9%	-6,2%	-6,0%	268 549	282 198	+5,5%	+4,7%	318 258	332 578	+3,4%	+1,9%
	Aveiro	13	15	-	-	+195,5%	+552,2%	44	23	-	-	44	23	-	-
	Figueira da Foz	1 325	1 076	+51,9%	+41,2%	+21,5%	+18,5%	10 903	9 084	+6,0%	+26,4%	13 147	10 715	+14,1%	+23,2%
	Lisboa	19 471	19 910	-11,7%	-1,1%	+26,8%	+27,9%	153 555	155 672	-25,4%	-27,1%	183 519	187 701	-26,5%	-26,5%
	Setúbal	6 855	4 507	+4,7%	-4,8%	-2,2%	-27,1%	70 075	61 866	+26,7%	+44,2%	82 751	72 138	+29,0%	+44,9%
	Sines	67 797	71 282	+50,7%	+43,9%	+12,4%	+18,2%	603 331	602 903	+8,1%	+7,9%	709 350	712 172	+9,0%	+8,3%
	TOTAL	120 667	123 321	+16,0%	+19,7%	+9,0%	+10,9%	1 106 538	1 111 746	+2,1%	+1,8%	1 307 182	1 315 327	+1,8%	+1,3%
		49,5%	50,5%					49,9%	50,1%			49,8%	50,2%		



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	12 029 679	7 008 667	36 513 785	357 371	0	79 668 330
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	356 641	0	83 050 182
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	317 615	15 178 526	3 707 689	1 731 107	8 148 246	5 978 702	42 097 538	152 384	0	77 311 807
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	839 472	585 691	4 581 730	0	0	8 240 039
8	31 097	1 485 345	357 633	190 208	906 740	483 083	4 681 505	0	0	8 135 612
9	25 581	1 667 321	319 147	188 410	965 074	516 713	4 542 320	0	0	8 224 566
10	28 700	1 579 424	500 606	179 456	785 841	431 210	4 228 071	0	0	7 733 308



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

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2014

(Toneladas)

	Carga Geral				Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Total Geral
	Fraccionada	Contentorizada	RO-RO	Total			
2000	5 319 403	6 776 908	563 563	12 659 874	25 842 282	17 760 136	56 262 293
2001	5 494 855	7 402 471	646 654	13 543 979	26 228 557	16 139 349	55 911 885
2002	5 074 818	7 988 489	442 296	13 505 604	25 553 839	17 109 781	56 169 224
2003	4 381 068	9 081 556	405 891	13 868 515	26 471 616	17 259 746	57 599 878
2004	4 876 204	9 363 379	421 327	14 660 910	27 191 098	17 542 181	59 394 190
2005	4 146 947	9 591 613	396 154	14 134 713	30 199 502	18 806 277	63 140 492
2006	4 975 644	10 784 682	407 350	16 167 676	29 995 937	18 704 727	64 868 339
2007	5 194 988	12 363 062	362 962	17 921 012	29 888 215	18 574 994	66 384 221
2008	4 822 446	13 620 475	361 633	18 804 554	29 102 116	17 099 224	65 005 895
2009	3 772 218	12 942 502	349 818	17 064 538	26 425 302	17 155 983	60 645 824
2010	5 117 154	15 220 308	347 479	20 684 941	28 267 760	16 098 090	65 050 791
2011	5 518 152	17 410 250	336 447	23 264 849	27 262 812	16 366 149	66 893 810
2012	6 119 520	18 756 804	258 300	25 134 624	26 694 131	16 371 508	68 200 262
2013	7 498 855	24 574 139	294 355	32 367 350	30 708 627	16 592 353	79 668 330
2014	7 903 541	27 256 370	653 213	35 813 124	28 912 209	18 324 849	83 050 182
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	5 297 868	26 505 409	920 096	32 723 373	29 426 756	15 161 678	77 311 807
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	603 826	2 829 141	107 011	3 539 978	3 093 816	1 606 245	8 240 039
8	491 697	2 811 963	67 345	3 371 004	3 480 223	1 284 384	8 135 612
9	481 355	2 705 486	85 954	3 272 795	3 495 575	1 456 196	8 224 566
10	474 794	2 819 030	105 072	3 398 896	2 862 903	1 471 510	7 733 308

Nota: A tonelagem indicada inclui as taras dos contentores