



TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMOS, FLUVIAIS
E PORTOS COMERCIAIS

MERCADO PORTUÁRIO TRÁFEGO MARÍTIMO DE MERCADORIAS

PORTOS DO CONTINENTE - 2016



ÍNDICE

Nota introdutória	5
0. Factos mais relevantes no tráfego marítimo de mercadorias em 2016	7
1. Enquadramento Modal do Transporte Marítimo de Mercadorias	13
2. Movimento geral de mercadorias	15
Por Porto	15
Por Classe de Carga	16
Por Fluxo de Tráfego	16
Por país de registo do operador do transporte marítimo	17
Por bandeira do navio	18
3. Movimento de mercadorias em cabotagem marítima nacional	21
3.1. Cabotagem Continental	23
3.2. Cabotagem Insular	27
4. Movimento de mercadorias em Tráfego Internacional	31
4.1. Análise global	31
4.2. Tráfego de Importação	34
4.3. Tráfego de Exportação	38
4.4. Tráfego Internacional com o Principal Mercado - Espanha	43
5. Movimento de Contentores	47
6. Navios	51
6.1. Movimento de Navios	51
6.2. Frota Operacional de Bandeira Portuguesa	55
Anexos	59
Anexo I - Ponto 3.1 - A	59
Tráfego de mercadorias em Cabotagem Continental	
Evolução anual por Porto	
Tráfego por Porto de Origem e Porto de Destino – 2016	
Anexo II - Ponto 3.2 - A	60
Tráfego de mercadorias em Cabotagem Insular	
Carga Embarcada / Desembarcada para/de RAM e RAA por Classe de Carga	
Anexo III - Ponto 4.1 - A	61
Tráfego Internacional	
Evolução anual por Porto declarante – Importação / Exportação	
Tráfego Internacional por Porto e Continente O/D	
Anexo IV - Ponto 4.1 - B	62
Tráfego de Importação e Exportação – 2016	
Por Porto Declarante e Granéis Líquidos / Granéis Sólidos / Carga Contentorizada	
Anexo V - Ponto 4.2 - A	63
Tráfego Internacional de Mercadorias em 2016 / Importação	
Por Classe de Carga e Continente para os Principais Portos	
Anexo VI - Ponto 4.2 - B	65
Tráfego de Importação	
Evolução anual para Principais Países de Origem e Principais Mercadorias	
Anexo VII - Ponto 4.3 - A	66
Tráfego Internacional de Mercadorias em 2016 / Exportação	
Por Classe de Carga e Continente para os Principais Portos	
Anexo VIII - Ponto 4.3 - B	68
Tráfego de Exportação	
Evolução anual para Principais Países de Origem e Principais Mercadorias	
Anexo IX - Ponto 4.4 - A	69
Tráfego com Espanha	
Anexo X - Ponto 6.1 - A	70
Evolução do número de escalas por Tipologia e GT	
Anexo XI - Ponto 6.1 - B	71
Número de escalas por País de registo e Principais Tipologias de navio - 2016	



NOTA INTRODUTÓRIA

O presente relatório tem por base as estatísticas produzidas pelas administrações portuárias com jurisdição dos portos comerciais marítimos do Continente, no âmbito da Diretiva 95/64/CE do Conselho da União Europeia (vulgo 'Diretiva Marítima'), definida pelo Eurostat.

Pretende-se efetuar a caracterização do tráfego marítimo assegurado por estes portos, quer em termos da tipologia de carga (em função da sua forma de acondicionamento) e principais mercadorias movimentadas, quer em relação aos fluxos de tráfego (importação, exportação e tráfego doméstico, considerando a vertente de cabotagem continental e insular) e regiões geográficas e principais países de origem e destino.

Será também efetuada uma abordagem à nacionalidade dos operadores que asseguram o transporte das mercadorias e à nacionalidade de registo dos navios operados, quer em termos de tonelagem transportada, quer em termos no número de navios, tipo e classe, e ainda aos contentores utilizados no transporte de Carga Contentorizada, considerando a sua dimensão e a circunstância de estarem cheios ou vazios.

As diferenças mais significativas entre as estatísticas produzidas correntemente pelas administrações portuárias para aferição dos seus níveis de atividade em termos de tonelagem movimentada e as que decorrem da Diretiva Marítima prendem-se com o facto de nestas últimas a tonelagem de Carga Contentorizada considera apenas o peso da mercadoria carregada nos contentores, e nas primeiras se incluir a respetiva tara.

Com menor visibilidade existem ainda diferenças na contagem do número de navios que escalam os portos, sendo que no âmbito da Diretiva Marítima nem todos os tipos de navio são contabilizados.



0. FACTOS MAIS RELEVANTES NO TRÁFEGO MARÍTIMO DE MERCADORIAS EM 2016

1. No ano de 2016 os portos comerciais marítimos do Continente movimentaram cerca de 88,1 milhões de toneladas de mercadorias nas diversas formas de acondicionamento, ultrapassando em +5% o volume registado no ano anterior e constituindo o valor mais elevado de sempre.

Para este desempenho do sistema portuário contribuíram decisivamente as mercadorias movimentadas sob a forma de Granéis Líquidos e Carga Contentorizada, que, representando 39,8% e 30,9%, registaram acréscimos de +7,2% e +15,5%, respetivamente, tendo ainda contado com apoio simbólico da mercadoria movimentada em Roll-On/Roll-Off, que com uma quota de 1,1% registou um crescimento de +14,9%. A maior quebra foi observada no volume de mercadorias em Carga Fracionada que recuou -16,6%, tendo os Granéis Sólidos registado uma quebra de -3,5%.

Das mercadorias que condicionaram de forma mais significativa este comportamento do sistema portuário destacou-se o Petróleo Bruto cujo volume global representou 21,1% do total movimentado e registou uma variação de 3,1 milhões de toneladas, determinada pela circunstância de o Terminal Oceânico de Leixões ter estado inativo durante cerca de seis meses para manutenção da monoboia em estaleiro, obrigando a que cerca de 1,7 milhões de toneladas desta matéria prima com destino a esse porto e transportada em navios de grande dimensão, fossem descarregadas em Sines e posteriormente reembarcadas para Leixões, em navios de menor dimensão. Das outras mercadorias que, pelo volume movimentado, condicionaram o comportamento do sistema portuário, destacam-se os Produtos Petrolíferos, que representaram 16,4% e registaram um recuo de -2,4% face ao ano anterior, o Coque, com uma quota de 6,5% registou também uma quebra de -4,8%, e os Produtos da agricultura, que registaram uma quota de 5,1% e um acréscimo de +4,3%.

Importa uma referência à Carga Contentorizada que assume um papel importante no desempenho do sistema portuário, mas sobre o qual é difícil referir a mercadoria mais relevante, uma vez que o principal motor do seu crescimento resulta das operações de transhipment, sendo que a maioria das mercadorias envolvidas não são identificadas. Sublinha-se, no entanto, o peso dos 'Produtos alimentares, bebidas e tabaco' e da 'Madeira e cortiça e suas obras', que representam no conjunto cerca de 5,3% do volume total de mercadorias transportadas.

Do comportamento dos diversos portos, destaca-se Sines que movimentou 48 milhões de toneladas de mercadorias representando uma quota de 54,6% e um acréscimo de +16,6% face a 2015, tendo subjacente uma tendência de crescimento médio anual de +14,1% no período dos últimos cinco anos. O segundo porto em termos de volume de mercadorias foi Leixões, com 19,2% do total, tendo, no entanto, registado uma quebra de -3,4%, que não impede a observação de crescimento médio anual de +2,9%, seguido de Lisboa cujo movimento representou 10,6%, inferior em -11,1% ao do ano anterior e seguindo uma trajetória de evolução negativa de -1,7% ao ano no período em análise. Para além de Sines, o único porto que registou um comportamento positivo é o da Figueira da Foz, cujo volume de mercadorias excedeu em +3,9% o de 2015, recuperando parcialmente da quebra então observada. O Porto de Setúbal, quarto em termos de dimensão com uma quota de 7,6%, diminuiu o volume de mercadorias movimentadas (-7,9%) pelo segundo ano consecutivo, enquanto Aveiro interrompe uma série de três variações positivas consecutivas e quebra -2,5% face a 2015.

Os diversos tipos e fluxos de tráfego registaram comportamentos assimétricos, sendo que o tráfego internacional registou globalmente um crescimento de +0,7% face a 2015 (bastante inferior aos +10% de 2015 face a 2014), resultante de uma quebra de -1,4% nas Exportações e de um acréscimo de +2,1% nas Importações. Por sua vez, o tráfego nacional registou globalmente uma variação positiva de +43,9% determinada pela necessidade de suprir o abastecimento de Petróleo Bruto à refinaria de Matosinhos via porto de Sines, pelos motivos acima referidos.



Esta variação global resulta do acréscimo de +56,3% na cabotagem continental, +5,3% na cabotagem insular com a Região Autónoma da Madeira e de +8,2% com a Região Autónoma dos Açores, valores estes que traduzem um significativo aumento do volume de mercadorias transportadas em 2016 comparativamente aos últimos anos (negativas desde 2013, com exceção de 2013 para 2014 no tráfego com os Açores).

2. Refletindo a sua natureza de atividade fortemente marcada pela globalização, o transporte marítimo das mercadorias movimentadas nos portos comerciais do Continente foi assegurado por operadores de mais de 75 nacionalidade distintas.

No tráfego internacional foram os operadores registados na Suíça que representaram a maior quota do volume das mercadorias transportadas, correspondente a 22,3% do total (superior aos 19,8% de 2015 e refletindo um crescimento de +13,6%), seguida dos do Reino Unido, com 8,6% e uma quebra de 1,8%, da Alemanha, com 7,3% após acréscimo de +13,2%, dos Países Baixos e Dinamarca, ambos com 6,4% e com variações de +6% e +51,4%, respetivamente. Importa ainda referir que por ordem decrescente de peso se segue a Grécia, Espanha e Singapura, todas com variações positivas face a 2015, e ainda a Turquia, Noruega e Portugal, com variações negativas, sendo que o volume de transporte de mercadorias efetuado por operadores portugueses em tráfego internacional registou uma quebra de -49,6%.

No transporte de mercadorias em tráfego nacional, os operadores de nacionalidade Portuguesa foram responsáveis pelo transporte de um volume correspondente a 50,4% do total, com um crescimento de +6,6% face a 2015. É obrigatório sublinhar a atipicidade que caracteriza, a todos os níveis, as variações do tráfego nacional de mercadorias por efeito da passagem por Sines de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto. Parte significativa deste tráfego foi assegurado por operador de nacionalidade grega, o que levou a que a Grécia tivesse passado da 16ª posição em 2015 para a 2ª posição em 2016, correspondente a um volume de 1,7 mil toneladas para 1,1 milhões de toneladas, correspondentes a uma quota de 15,1%. Podemos ainda referir que das nacionalidades dos dez principais operadores do tráfego nacional, apenas a Alemanha e a Suécia registaram quebras (de -24,9% e -18%, respetivamente), enquanto a Espanha e o Reino Unido registaram variações anormalmente elevadas e passaram a ocupar a 3ª e a 5ª posições, os Países Baixos surgem na 4ª posição após acréscimo de +18,3%, a Suíça e a Dinamarca cresceram respetivamente +94,6% e +108,9%.

3. No que respeita ao volume de mercadorias transportada por bandeira de registo dos navios que escalaram os portos nacionais, refere-se igualmente a elevada dispersão por um número superior a 74 nacionalidades distintas, surgindo no topo do tráfego internacional o Panamá, Malta e Libéria com, respetivamente, 16,8%, 13% e 12%, com Portugal a ocupar a 10ª posição, com 3,3%, descendo um lugar relativamente a 2015. Na cabotagem nacional o 1º lugar foi ocupado por Malta, com 40,5% da tonelagem total movimentada, seguido por Portugal, com 24,4%, após registo de acréscimo de +31,8% e +22%, respetivamente. Na 3ª posição surge Espanha com 4,2% e a recuar 4,2% no volume da tonelagem de mercadorias transportadas, seguida das Ilhas Marshall cujo volume regista uma variação positiva anormalmente elevada. A estas variações excecionais não é alheio o transbordo de Petróleo Bruto efetuado em Sines com destino a Leixões, em cuja execução terão sido utilizados maioritariamente navios de bandeira de Malta e das Ilhas Marshall.

4. O volume de mercadorias movimentadas nos portos no âmbito do tráfego de cabotagem atingiu o valor extraordinário de 12,1 milhões de toneladas (tendo Sines sido responsável por 41,5%, Leixões por 40,5% e Lisboa por 12,4%), a que corresponderam cerca de 7,2 milhões de toneladas de mercadorias transportadas entre os diversos portos nacionais, tendo, por conseguinte, sido trasladadas entre portos do Continente (e objeto de operações de carga e de descarga) cerca de 4,9 milhões de toneladas, das quais 34,6% dizem respeito ao Petróleo Bruto transbordado em Sines.

Para além dos Granéis Líquidos, que nomeadamente por efeito da necessidade de distribuição dos Produtos Petrolíferos (combustíveis) por todo o território nacional e dada a localização das refinarias produtoras em Sines e Matosinhos, teve particular significado o transporte de mercadorias em Carga Contentorizada que em 2016 atingiu cerca de 2 milhões de toneladas, 27% das quais no Continente ('Pasta, papel e seus artigos',

'Mobiliário', ...), 31% na Região Autónoma da Madeira ('Bebidas', 'Outros produtos alimentares ...', 'Outras frutas e produtos hortícolas frescos', ...) e 42% na Região Autónoma dos Açores ('Lacticínios e gelados', 'Outros produtos alimentares ...', 'Bebidas', ...), com os portos de Lisboa e Leixões a assumirem a maioria do volume das mercadorias transportadas.

5. O tráfego de Importação registou um volume de mercadorias superior a 45,9 milhões de toneladas, equivalente a 60,4% do tráfego internacional e que traduz um acréscimo de +2,1% relativamente a 2015.

Ao porto de Sines cabe uma quota de 59,8% após registo de um acréscimo de +13,2%, beneficiando de forte apoio das operações de transshipment, que totalizaram cerca de 7,3 milhões de toneladas e correspondem a 26,7% do volume da carga entrada no porto em tráfego internacional. O porto de Leixões ocupa a segunda posição no volume global das mercadorias importadas com uma quota de 15,9%, após registo de uma quebra de -23,6% face ao ano anterior, seguido de Lisboa que representa 11,3% e observou também uma quebra de -9%. Os portos de Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal registaram um acréscimo anual de +16,9%, +19% e de +1,8%, respetivamente.

O continente de origem da carga importada com maior relevância é a Europa que representou 48,5% do total, com um crescimento de +13% face a 2015, seguindo-se a América com uma quota de 27,1% após acréscimo de +6,8%, e África cujo volume caiu -26,5% para uma quota de 17,8%.

A mercadoria que maior tonelagem representou nas Importações nacionais foi o 'Petróleo bruto e gás natural' que atingiu 15 milhões de toneladas, correspondentes a 32,7% do total e com principal origem na Rússia, Angola, Turquia, Egito e Argélia. Na segunda posição surge o 'Coque' com um volume de 5,5 milhões de toneladas que representa 12% do total e adquirido maioritariamente à Colômbia. O grupo de mercadorias sob a designação 'Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca' totaliza uma importação de 4,4 milhões de toneladas com origem muito dispersa por vários países de que se destacam a Ucrânia, França, Brasil, Reino Unido, Canadá e EUA. Importa ainda uma particular referência aos 'Produtos petrolíferos refinados' que representam cerca de 2,5 milhões de toneladas e têm principal origem na Espanha, EUA, Bélgica e Países Baixos.

6. No ano de 2016 o tráfego marítimo de Exportação registou um recuo de -1,4% para 30,1 milhões de toneladas, valor que representa 39,6% do total do tráfego internacional.

O impacto que o transshipment teve no tráfego de Importação surge majorado no tráfego de Exportação onde o seu volume representa 24,9% do total, e sustenta uma quota do volume das mercadorias exportadas atribuída ao porto de Sines na casa dos 51,8%, após acréscimo de 12,8%. Salienta-se o facto de que com exceção de Viana do Castelo, cuja dimensão neste tráfego é de 1,1% e regista um acréscimo de +0,3%, os restantes portos diminuíram em 2016 o seu volume de exportações, com Aveiro, Lisboa e Setúbal a recuar -23,6%, -19,1% e -14,6%, respetivamente, e Leixões e Figueira da Foz a registar quebras mais ligeiras, de -2,2% e -3,1%, respetivamente.

A Europa continua a ser o destino privilegiado das exportações nacionais, tendo representado 44,1%, após um decréscimo de -0,3%. Face ao ano anterior a quebra mais significativa foi observada nas exportações para África, que atingiu -15,5%.

Na lista das principais mercadorias exportadas surgem no topo os 'Produtos petrolíferos refinados' que representam 20,9% do total, tendo como destinos mais relevantes a Espanha (29,2%), EUA (16,8%), Marrocos (12,1%), Gibraltar (9,6%), Países Baixos (7,7%) e França (6,9%), totalizando 82,3%. A seguir surge o grupo de mercadorias com a designação 'Outros produtos minerais não metálicos' com um total de 4,2 milhões de toneladas e transportada maioritariamente sob a forma de Carga Fracionada (39,9%) e Granéis Sólidos (39,6%) para destinos muito fragmentados, destacando-se a Argélia, Gana, Cabo Verde e Benim, que representaram cerca de 33% do total de destinos. Referese também as mercadorias exportadas sob a designação 'Madeira e cortiça e suas obras (exceto mobiliário); ...' com um total de 2,6 milhões de toneladas, acondicionadas sob a forma Carga Contentorizada (52,5%) e Carga Fracionada (46,2%), com destino preferencial Países Baixos (18,7%), Alemanha (8,6%) e Reino Unido (8,6%).

7. Sendo a Carga Contentorizada a forma privilegiada de transporte de mercadorias, importa referir que o tráfego Contentores, entre Cheios e Vazios, registou um acréscimo de +6,3% e atingiu quase 2,7 milhões de TEU, resultado de variações positivas em todos os portos com exceção de Lisboa, onde registou um recuo de -18,7%, a que não foram alheias as greves dos trabalhadores portuários que observaram a maior intensidade em abril/maio deste ano. Sublinha-se o acréscimo verificado em Setúbal, de +27,1%, Sines, de +13,6%, Figueira da Foz, de +11,6%, e Leixões, de +6%.

Enfatiza-se também o crescimento mais acentuado dos contentores de maiores dimensões, registando-se uma quebra de -1% nos Contentores de 20 pés (que ainda representam 41,9% do total), e variações positivas nas outras dimensões, a saber +19,3% nos Contentores entre 20 e 40 pés, +9,1% nos de 40 pés (representam 56,3% do total) e +14,6% nos de dimensão superior a 40 pés.

Decorrente do natural desequilíbrio entre fluxos de mercadorias, surge frequentemente a necessidade de transporte de Contentores vazios, que, em termos globais, determinaram um ratio de Contentores Cheios sobre o total de 76,9% (calculado em TEU) no tráfego de Importação, 95,5% no de Exportação, 88,2% na Cabotagem Continental, 58,7% na Cabotagem com a Região Autónoma da Madeira e 72,3% na Cabotagem com a Região Autónoma dos Açores.

8. O número de escalas dos navios nos portos comerciais do Continente registou globalmente uma quebra de -0,3% face ao número de 2015 para um total de 10 780, sendo 10,5% em registo Nacional e 89,5% em registo Internacional, e com variações face a 2015 de +35,9% e -3,3%, respetivamente.

Esta variação global resultou de comportamentos distintos quer face à dimensão, quer face ao tipo de navios. Dos principais tipos de navios que escalaram os portos há a referir o registo de quebras nos de Carga Geral (-5,5%, com uma quota de 33,9%), de Granéis Sólidos (-6,8%) e de Granéis Líquidos (-0,2%), e a realçar o acréscimo do número de escalas de navios de Contentores (+4,9%, fixando a respetiva quota no valor mais elevado, de 34,2%), de Transporte especializado (carga seca) (+10,2%), de Passageiros (excluindo de Cruzeiro) (+28,6%) e navios de Cruzeiro (+1,8%).

Em termos de Classe e no registo Nacional verificou-se um acréscimo em todos os escalões de Dimensão considerados, sendo maior o significado da variação dos navios com arqueação bruta (GT) entre 5 000 e 10 000, com +62,9% do que em 2015. No registo Internacional verificou-se curiosamente um aumento do número de escalas dos navios de menor dimensão (arqueação bruta inferior a 2 000) e de maior dimensão (GT superior a 40 000), de +5,9% e +10,1%, respetivamente, embora os primeiros representem apenas 2,2% do total de escalas, enquanto os últimos representam 14,4%.

Avaliando a evolução do volume de arqueação bruta dos navios que escalaram os portos constatase o registo de um acréscimo de +3,4% em termos globais, enfatizando-se o facto de se terem registado variações positivas na generalidade dos tipos de navio, com exceção para os de Carga Geral (-7,8%), Navios de Cruzeiro (-2%) e de Granéis Sólidos (-9,6%). Dos tipos de navio cujo volume de GT aumentou face a 2015 destacam-se os de Contentores (9,8%) e os de Granéis Líquidos (+3,7%).

Relativamente aos países de registo dos navios verifica-se que, em termos globais, Malta representa uma quota de 13,9%, seguida de Antígua e Barbuda, com 13,1%, Portugal com 10,5%, Panamá com 7,5% e Países Baixos com 7,3%.

9. A frota operacional de bandeira portuguesa em registo convencional diminuiu uma unidade em 2016, por transferência para o RIN-MAR, contando no final do ano com nove navios, sendo sete portacontentores, afetos ao tráfego de cabotagem, um veleiro de passageiros e um batelão.

Por outro lado, o Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR) continua a observar um crescimento significativo tendo atingido um total de 378 navios de comércio, correspondente a um acréscimo de +41,1% face ao número que detinha em 2015, com uma arqueação bruta média geral de 32 mil.

Na estrutura do RIN-MAR reportada ao final do ano, após entradas e saídas de navios, destacase a existência de 49,5% de PortaContentores com uma arqueação bruta média de 43,6 mil, cerca de 13% de Graneleiros bem como de Carga Geral, com arqueações brutas de 49,6 mil e 7,4 mil, respetivamente, sendo menos expressivas as quotas representadas por navios de transporte de químicos e gás, petroleiros, Ro-Ro, Passageiros, ferries e outros.

A idade média geral da frota registada no RIN-MAR é de 10,8 anos, oscilando entre 4,6 nos graneleiros e 31,8 nos navios de passageiros.



LIEBHERR

transisul

EN MADEIRENSE



1. ENQUADRAMENTO MODAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

Sendo certo que em muitos casos a escolha do modo de transporte a utilizar na logística da distribuição das mercadorias entre mercados produtores e abastecedores e mercados consumidores encerra um elevado grau de rigidez quando se trata de vencer longas distâncias e de viagens intercontinentais, constata-se que a quota mais elevada da tonelagem de mercadorias transportadas nas trocas comerciais portuguesas é do modo rodoviário.

No modo rodoviário, e segundo os dados do INE/PORDATA de 2015, transportam-se globalmente 62,8% do total das mercadorias, em resultado da quota de 87,3% que detém no tráfego nacional, uma vez que no tráfego internacional este modo apenas representa 24,5%, cabendo, naturalmente, a quota mais elevada ao modo marítimo que representa 73,7%.

Sublinha-se que o volume de mercadorias transportadas por via marítima respeita, naturalmente, a todo o território nacional, sendo servido pelos portos comerciais do continente e das regiões autónomas da Madeira e dos Açores.

Conforme valores do quadro seguinte, refere-se que durante o ano de 2015 foram transportadas cerca de 263,8 milhões de toneladas de mercadorias em todo o território nacional e modos de transporte, correspondente a um acréscimo global em todo o território nacional de +5,9%, face a 2014, resultante de variações positivas nos modos Marítimo, Rodoviário e Ferroviário, de +7,7%, +4,9% e +7,9%, respetivamente, e uma quebra de -2% no modo Aéreo.

EVOLUÇÃO DO VOLUME DAS MERCADORIAS TRANSPORTADAS POR MODO
NO PERÍODO 2011-2015

Unidade: 10³ ton

TRÁFEGO	MODO	2011	2012	2013	2014	2015	%	Δ% 2015/2014	Δ% média anual 2005-2015	Δ% média anual 2011-2015	Sparklines
TOTAL	Marítimo	67 507	67 959	78 249	80 721	86 905	32,9%	+7,7%	+2,6%	+7,0%	
	Rodoviário	219 807	158 959	161 688	157 904	165 605	62,8%	+4,9%	-9,0%	-6,2%	
	Ferrovário	9 975	9 701	9 291	10 305	11 122	4,2%	+7,9%	+0,5%	+2,9%	
	Aéreo	152	146	142	150	147	0,1%	-2,0%	-0,7%	-0,4%	
	Total Geral	295 234	236 766	249 370	249 080	263 779	100,0%	+5,9%	-5,9%	-1,9%	
NACIONAL	Marítimo	12 420	11 630	12 282	11 608	10 984	8,8%	-5,4%	-2,4%	-2,4%	
	Rodoviário	196 087	158 376	133 708	130 322	140 333	87,2%	+7,7%	-10,0%	-7,8%	
	Ferrovário	9 032	8 603	7 908	8 595	9 363	5,8%	+8,9%	-0,4%	+0,8%	
	Aéreo	37	33	30	30	28	0,0%	-6,0%	-5,6%	-6,3%	
	Total Geral	217 575	158 642	153 929	150 556	160 708	100,0%	+6,7%	-9,1%	-7,0%	
INTERNACIONAL	Marítimo	55 087	56 329	65 967	69 112	75 922	73,7%	+9,9%	+8,8%	+8,9%	
	Rodoviário	23 720	20 583	27 980	27 582	25 272	24,5%	-8,4%	-1,6%	+4,1%	
	Ferrovário	943	1 099	1 885	1 710	1 758	1,7%	+2,8%	+9,4%	+18,4%	
	Aéreo	116	118	112	120	119	0,1%	-1,0%	+1,0%	+1,3%	
	Total Geral	79 866	78 124	95 441	98 525	103 071	100,0%	+4,6%	+2,2%	+7,7%	

Fontes de Dados: INE - Inquérito aos Transportes. Fonte: PORDATA.
Tratamento: AMT

Constata-se também que no tráfego nacional o melhor desempenho em termos relativos foi observado no modo Ferroviário, que registou um acréscimo de +8,9%, representando, embora, uma quota muito pouco significativa, de apenas 5,8%. O modo Rodoviário registou igualmente um acréscimo, de +7,7%, e reforçou ligeiramente a quota que detinha em 2014 (86,6%), enquanto o modo Marítimo recuou -5,4%, refletindo uma diminuição do transporte entre portos do Continente (quebra de -9,3%), embora o tráfego entre o Continente e as Regiões Autónomas tenha também registado um recuo de -1,9% com os Açores e -1,2% com a Madeira.

Sublinha-se o facto de o tráfego nacional realizado no período 2005-2015 ter observado uma tendência de

evolução negativa em todos os modos de transporte, sendo mais expressiva no Rodoviário, com uma taxa média anual de -10%. Considerando um período mais recente, de 2011 a 2015, a tendência recessiva do Rodoviário atenua-se para -7,8% ao ano, a do Marítimo mantém-se em -2,4%, e a do Ferroviário inflete para uma taxa média anual de crescimento positivo de +0,8%, quando no período mais longo era de -0,5%.

No tráfego internacional verifica-se que os modos Marítimo e Ferroviário apresentam comportamento francamente positivos, com variações e tendências positivas qualquer que seja o período considerado, sublinhando-se a taxa média anual de, respetivamente, +8,9% e +18,4% entre 2011 e 2015, enquanto o Rodoviário inflietiu a tendência negativa para uma taxa média anual positiva mais recente, não obstante a quebra de -8,4% em 2015 face a 2014.



Acresce referir que a maior preponderância do transporte marítimo se revela nas importações, dada a forte dependência da economia portuguesa das matérias primas fósseis para produção de energia (petróleo bruto e carvão) e de cereais para a indústria agroalimentar, nomeadamente a produção de rações, que são maioritariamente adquiridas noutros continentes com transporte efetuado por navios petroleiros ou graneleiros, e ainda a importação de gás natural efetuada através de oleodutos.

Dado o peso que o modo rodoviário representa no volume global do transporte de mercadorias, adianta-se que da leitura dos relatórios trimestrais do INE, embora com valores provisórios, se constata que no ano de 2016, face a 2015, este modo registou uma quebra global de -4,7%, pelo efeito conjugado de um crescimento do tráfego internacional de +7,9% e de um recuo no tráfego nacional de -7%.

2. MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS

Por Porto

As mercadorias movimentadas em 2016 nos portos comerciais do Continente atingiram um volume total de 88,1 milhões de toneladas, o mais elevado de sempre, superior em 4,2 milhões de toneladas ao registado em 2015, o que significa um acréscimo de +5%.

Este comportamento do sistema portuário resultou exclusivamente do desempenho do porto de Sines que movimentou um volume de mercadorias superior em +16,6% ao do ano anterior, correspondente a 6,8 milhões de toneladas, e, com o apoio simbólico da Figueira da Foz, que cresceu +3,9% (equivalente a 75,2 mil toneladas), anulou as quebras registadas nos restantes portos, das quais se destacam a de Lisboa (-1,2 milhões de toneladas, correspondente a -11,1%), de Leixões (591 mil toneladas, equivalente a -3,4%) e de Setúbal (-572 mil toneladas, ou -7,9%).

Após este desempenho o porto de Sines assumiu a liderança absoluta dos portos em termos de quotas de volume de mercadorias movimentadas, ultrapassando pela primeira vez os 50%, passando de 49,2% de 2015 para 54,6% em 2016. A segunda posição é ocupada por Leixões, que movimentou 19,2% do total, Lisboa, com 10,6%, de Setúbal, com 7,6%, e Aveiro, com 5,2%.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE

Fluxo de tráfego	2012	2013	2014	2015	2016	2016 (%)	Variação 2015>2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	502 912	496 359	457 135	425 261	391 177	0,4%	-8,0%	-6,3%
Leixões	15 280 216	15 872 364	16 661 651	17 458 638	16 867 498	19,2%	-3,4%	+2,9%
Aveiro	3 298 172	3 937 936	4 482 463	4 656 104	4 541 538	5,2%	-2,5%	+8,0%
Figueira da Foz	1 753 291	2 098 772	2 115 654	1 956 006	2 032 161	2,3%	+3,9%	+2,1%
Lisboa	10 060 958	10 867 782	10 766 164	10 527 867	9 364 311	10,6%	-11,1%	-1,7%
Setúbal	5 948 033	6 965 540	7 808 194	7 221 709	6 649 463	7,6%	-7,9%	+2,4%
Sines	27 286 138	34 599 607	35 053 807	41 218 469	48 055 982	54,6%	+16,6%	+14,1%
Faro	269 219	357 371	356 641	396 275	158 389	0,2%	-60,0%	-5,8%
Portimão	2 684	-	-	-	-	0,0%	-	-
Total	64 401 623	75 195 731	77 701 709	83 860 329	88 060 519	100,0%	+5,0%	+7,5%
Δ % Anual	2,6%	16,8%	3,3%	7,9%	5,0%	-	-	-

A evolução do volume de mercadorias movimentadas no período apresentado indicia uma tendência de crescimento global médio anual de +7,5% (apurada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados). Este indicador é positivo na maioria dos portos, com destaque para Sines, cujo valor se eleva a +14,1%, para Aveiro, com +8%, e Leixões, Setúbal e Figueira da Foz, cujas taxas médias anuais se situam entre +2,9% e +2,1%. Nos restantes portos observam-se tendências de evolução negativas, sendo de -1,7% em Lisboa, de -6,3% em Viana do Castelo e de -5,8% em Faro destacando o facto de em todos se ter verificado uma quebra em 2016 face a 2015. À quebra registada no porto de Lisboa não foi alheia a instabilidade laboral motivada pela greve dos trabalhadores portuários que teve o impacto mais intenso nos meses de abril e maio, tendo a quebra de Faro decorrido da suspensão no final do 1º semestre da atividade do Centro de Produção de Loulé da Cimpor, único utente do porto.

A dimensão do porto de Sines resulta do facto de ser o porto de importação de Petróleo Bruto para a refinaria da Galp, de onde resulta naturalmente a expedição de elevado volume de 'Produtos petrolíferos refinados, a importação de 'Coque' e 'Gás natural', beneficiando ainda de um intenso tráfego de transshipment de Contentores, dado que a concessão do respetivo terminal está atribuída a um dos maiores operadores mundiais deste tráfego.

Por Classe de Carga

Resultante do facto de entre as mercadorias que maior volume representam se encontrarem nomeadamente o petróleo bruto, os produtos petrolíferos e o gás natural, a classe de carga que representa a maior quota do volume global de mercadorias movimentadas é naturalmente a dos Granéis Líquidos, que representou 39,8% do total. Na segunda posição surge a Carga Contentorizada com uma quota de 30,9%, superior em 2,8 pontos percentuais à que detinha em 2015, com muita responsabilidade para as operações de transshipment efetuadas no porto de Sines, seguindo-se os Granéis Sólidos, com 20,9%, por efeito da importação de carvão, nomeadamente para as centrais termoelétricas, e de cereais, para a indústria agroalimentar.

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

Classes de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2016 (%)	Varição 2015>2016	Δ% média anual
Granéis Líquidos	26 507 284	30 698 179	28 885 913	32 691 650	35 060 309	39,8%	+7,2%	+6,4%
Granéis Sólidos	16 431 140	16 596 163	18 284 579	19 037 783	18 366 376	20,9%	-3,5%	+3,6%
C. G. Contentorizada	15 135 759	20 139 902	22 079 759	23 562 144	27 218 062	30,9%	+15,5%	+13,9%
C. G. Fracionada	6 070 709	7 480 393	7 881 518	7 706 309	6 424 721	7,3%	-16,6%	+1,3%
Roll-On/Roll-Off	256 731	281 094	569 940	862 443	991 051	1,1%	+14,9%	+53,1%
Outros	11 166	5 965	-	-	-	0,0%	-	-
Total	64 412 789	75 201 696	77 701 709	83 860 329	88 060 519	100,0%	+5,0%	+7,5%

O acréscimo mais significativo em volume foi observado na classe de Carga Contentorizada que registou +3,7 milhões de toneladas, que corresponde a +15,5%, seguindo-se os Granéis Líquidos com +2,4 milhões de toneladas, que correspondem a +7,2%. Os Granéis Sólidos e a Carga Fracionada registaram um recuo, face a 2015, de -3,5% e -16,6%, respetivamente, num total de 2 milhões de toneladas. Embora situada numa dimensão mais reduzida, ainda simbólica, merece destaque a carga Roll-On/Roll-Off que tem vindo a manifestar uma importante dinâmica de crescimento, traduzida em 2016 por +14,9%, cuja responsabilidade é maioritariamente atribuída ao tráfego de Contentores realizado no Molhe Sul do porto de Leixões.

Não obstante as quebras assinaladas, sublinha-se que todas as classes de carga apresentaram taxas médias anuais de crescimento francamente positivas no período 2012-2016.

Por Fluxo de Tráfego

Variação de 2015 para 2016	
Importação	+2,1%
Exportação	-1,4%
Cabotagem continental	+56,3%
Cabotagem insular (RAM)	+5,3%
Cabotagem insular (RAA)	+8,2%
Total	+5,0%

Considerando a origem e destino das mercadorias movimentadas e a sua variação face ao ano anterior, o facto que mais caracteriza o desempenho do sistema portuário em 2016 é o forte acréscimo observado no tráfego em Cabotagem continental, que se elevou a +56,3%. Recorda-se que este comportamento é circunstancial e imputável à necessidade de suprir o abastecimento de Petróleo Bruto à refinaria da Galp em Matosinhos, efetuado por transbordo em Sines, devido à inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões durante cerca de seis meses.

Sublinha-se igualmente o significativo crescimento registado na Cabotagem insular, de +8,2% para os Açores e de +5,3% para a Madeira.

O tráfego internacional, responsável por 86,2% do volume total de mercadorias movimentadas, registou uma variação positiva de +0,7%, resultante da conjugação de um acréscimo de +2,1% nas Importações e de uma quebra de 1,4% nas Exportações. Não obstante a expressão destas variações, a tendência subjacente à evolução do volume das Importações e das Exportações é traduzida por taxas médias anuais de +7,2% e de +8,5%, respetivamente.

**MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR FLUXOS DE TRÁFEGO**

Fluxo de tráfego	2012	2013	2014	2015	2016	2016 (%)	Variação 2015>2016	Δ% média anual
Importação	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	52,1%	+2,1%	+7,2%
Exportação	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	34,1%	-1,4%	+8,5%
Cabotagem continental	6 725 304	7 300 481	6 977 537	6 294 037	9 835 331	11,2%	+56,3%	+7,3%
Cabotagem insular (RAM)	974 558	1 005 173	994 168	982 201	1 034 075	1,2%	+5,3%	+1,0%
Cabotagem insular (RAA)	1 110 890	1 118 052	1 133 639	1 112 162	1 203 682	1,4%	+8,2%	+1,6%
Outros	11 166	5 965	-	-	-	0,0%	-	-
Total	64 401 623	75 195 731	77 701 709	83 860 329	88 060 519	100,0%	+5,0%	+7,5%
Δ % Anual	-	+16,8%	+3,3%	+7,9%	+5,0%			

Importa recordar que, em termos de movimento portuário, a cabotagem continental determina uma duplicação do volume de mercadorias deslocadas por transporte marítimo, uma vez que reflete a declaração efetuada pelos portos de origem e de destino, nas operações de 'carga' e 'descarga', respetivamente.

O volume de tráfego com as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores corresponde de facto ao peso das mercadorias transportadas, pois as declarações de embarque e desembarque dos respetivos portos não são consideradas estatisticamente para efeitos da presente análise.

Por país de registo do operador do transporte marítimo

Inerente à condição de forte globalização do transporte marítimo, os operadores que asseguraram a circulação das mercadorias por esta via distribuíram-se por mais de 75 nacionalidades distintas, reduzindo para cerca de 25 se considerarmos apenas o tráfego nacional.

No tráfego internacional a ordenação pela tonelagem das mercadorias movimentadas coloca no lugar cimeiro a Suíça, cujos operadores aí registados foram responsáveis por 22,3% do volume total, após um acréscimo de +13,6% face ao valor de 2015. Seguem-se o Reino Unido, representando 8,6% do total (após um recuo de -1,8%), a Alemanha, com 7,3%, os Países Baixos, a Dinamarca e a Grécia, com quotas entre 6,4% e 6,1%, e a Espanha, com 5,5%. Portugal surge em 11º lugar com uma quota de 2,2%, tendo reduzido em -49,6% o volume de mercadorias transportadas.

**VOLUME DE CARGA (%)
POR NACIONALIDADE DO OPERADOR**

Tráfego Internacional

País de Registo do Operador	%Carga 2016	Δ% 2016/2015
Suíça	22,3%	+13,6%
Reino Unido	8,6%	-1,8%
Alemanha	7,3%	+13,2%
Países Baixos (Holanda)	6,4%	+6,0%
Dinamarca	6,4%	+51,4%
Grécia	6,1%	+5,8%
Espanha	5,5%	+4,9%
Singapura	3,1%	+27,9%
Turquia	2,8%	-7,0%
Noruega	2,7%	-16,3%
Portugal	2,2%	-49,6%
Japão	1,7%	+32,9%
Libéria	1,5%	+144,7%
E. U. A.	1,5%	-29,7%
Não especificados	22,0%	

**VOLUME DE CARGA (%)
POR NACIONALIDADE DO OPERADOR**

Tráfego de Cabotagem Nacional

País de Registo do Operador	%Carga 2016	Δ% 2016/2015
Portugal	50,4%	+6,6%
Grécia	15,1%	+64989,3%
Espanha	5,9%	+2122,4%
Países Baixos (Holanda)	3,8%	+18,3%
Reino Unido	2,8%	+1016,2%
Suíça	2,1%	+94,6%
Alemanha	1,6%	-24,9%
Dinamarca	1,4%	+108,9%
Luxemburgo	1,3%	+13,9%
Suécia	0,5%	-18,0%
Não especificados	15,2%	-

No tráfego nacional (e considerando na Cabotagem continental apenas as operações de embarque) a situação apresenta-se naturalmente distinta, com Portugal a constituir a nacionalidade de registo dos operadores que representam a quota mais elevada do volume de mercadorias transportadas, de 50,4% do total, mas inferior em 14,2 pontos percentuais à quota de 2015 (por efeito do que a seguir se refere) tendo embora registado um acréscimo de +6,6% no respetivo volume. Na segunda posição surge a Grécia, tendo passado de um movimento de 1,7 mil toneladas transportadas em 2015 para 1,1 milhões de toneladas em 2016, por ter assegurado o transporte de Petróleo Bruto de Sines para Leixões (emergente da já referida circunstância extraordinária ocorrida com o Terminal Oceânico de Leixões que levou ao transbordo em Sines de cerca de 1,7 milhões de toneladas).

Nas posições seguintes surgem a Espanha, com uma quota de 5,9% (após uma variação superior a vinte vezes) e os Países Baixos, com 3,8%, após acréscimo de +18,3%.

Por bandeira do navio

Estruturando a tonelagem das mercadorias movimentadas nos portos do continente pela nacionalidade da bandeira de registo dos navios que efetuaram o seu transporte, constata-se que esta se distribuiu por mais de 74 países diferentes, embora os quatros principais tenham representado cerca de 50% do volume total, com Panamá e Malta nos lugares cimeiros a representar 15,4% e 15,3% do total global, seguidos da Libéria que representou 11,3%.

No tráfego internacional constata-se que em 2016 o maior volume de tonelagem de mercadorias foi transportado em navios com pavilhão do Panamá, representando 16,8% do total deste tráfego, seguindo-se Malta e Libéria, com 13% e 12%, respetivamente, tendo, embora, comportamentos diversos, com o primeiro a registar um acréscimo de +46,5% e o segundo uma quebra de 14,5%. As Ilhas Marshall e Antígua e Barbuda representam 7,5% e 7,1%, respetivamente, ambas com menor volume transportado do que em 2015 (5,2% e 2,4%). No seu conjunto estes cinco países transportaram 56,4% do total das mercadorias em tráfego internacional.

No tráfego nacional, considerando igualmente na Cabotagem continental apenas as operações de embarque, aproximando-nos do volume de mercadorias efetivamente transportadas, verificou-se que 40,5% do volume total de mercadorias, foram transportadas em navios registados em Malta, pelas razões já referidas. Portugal ocupou a segunda posição com 24,4%, tendo, embora, registado um acréscimo de +22%. Seguem-se Espanha e Ilhas Mar-

shall, com quotas de 4,2% e 4%, respetivamente. Os quatro países referidos representaram no seu conjunto cerca de 73,1% do total de mercadorias transportadas em cabotagem nacional.

**VOLUME DE CARGA (%)
POR PAÍS DE REGISTO DO NAVIO**

Tráfego Internacional

País	%Carga 2016	Δ% 2016/2015
Panamá	16,8%	+4,3%
Malta	13,0%	+46,5%
Libéria	12,0%	+0,0%
Marshall, Ilhas	7,5%	-5,2%
Antígua e Barbuda	7,1%	-2,4%
Grécia	4,8%	+17,3%
Hong Kong	4,1%	+20,2%
Países Baixos (Holanda)	3,5%	-21,5%
Chipre	3,5%	-11,1%
Portugal	3,3%	+67,6%
Baamas	3,2%	+6,9%
Singapura	3,2%	+70,7%
Reino Unido	2,5%	-27,1%
Turquia	1,6%	+32,4%
Espanha	1,3%	-6,9%
Bermudas	1,2%	+135,0%
Alemanha	1,0%	+28,5%
Não especificados	10,3%	

**VOLUME DE CARGA (%)
POR PAÍS DE REGISTO DO NAVIO**

Tráfego de Cabotagem Nacional

País	%Carga 2016	Δ% 2016/2015
Malta	40,5%	+31,8%
Portugal	24,4%	+22,0%
Espanha	4,2%	-4,2%
Marshall, Ilhas	4,0%	+871,0%
Libéria	3,3%	+177,6%
Reino Unido	3,0%	-11,3%
Caimão, Ilhas	2,5%	-
Grécia	2,4%	-
Gibraltar	2,4%	+124,8%
Itália	1,3%	+836,0%
Chipre	1,0%	-6,2%
Antígua e Barbuda	1,0%	+170,5%
Hong Kong	0,4%	-
Não especificados	9,5%	



3. MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM MARÍTIMA NACIONAL

Como foi já referido, o transporte de mercadorias que se efetua entre os portos do continente, determina uma duplicação do movimento portuário realizado, uma vez que para a mesma mercadoria transportada há dois portos declarantes, o que procede ao embarque e o que efetua o desembarque.

Neste ponto vamos considerar o tráfego portuário nesta perspetiva, considerando o volume global das mercadorias movimentadas no conjunto dos portos do continente, cuja origem ou destino são portos nacionais, do Continente ou Regiões Autónomas.

A sua evolução de 2012 até 2016 por porto declarante é resumida no quadro seguinte.

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

Porto Declarante	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2015	Varição 2015→2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	59 968	48 229	45 642	25 197	15 105	0,1%	-40,1%	-28,2%
Leixões	2 733 116	3 084 527	2 939 868	3 120 269	4 892 234	40,5%	+56,8%	+14,2%
Aveiro	360 854	404 521	547 724	205 694	240 813	2,0%	+17,1%	-12,0%
Figueira da Foz	3 180	8 944	76 862	134 075	131 238	1,1%	-2,1%	-
Lisboa	1 627 674	1 692 706	1 628 679	1 495 620	1 483 854	12,3%	-0,8%	-3,0%
Setúbal	554 926	421 754	322 083	243 748	273 863	2,3%	+12,4%	-19,4%
Sines	3 479 733	3 768 990	3 544 486	3 140 395	5 005 851	41,5%	+59,4%	+6,6%
Faro	0	0	0	23 402	30 130	0,2%	+28,7%	-
Portimão	2 467	0	0	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	8 821 918	9 429 671	9 105 344	8 388 400	12 073 088	100,0%	+43,9%	+5,9%
Varição anual	-	+6,9%	-3,4%	-7,9%	+43,9%	-	-	-

O tráfego nacional efetuado em 2016 surge extraordinária e anormalmente elevado por efeito da inoperacionalidade verificada durante cerca de seis meses no Terminal Oceânico de Leixões, facto que levou a um acréscimo não sustentado de 3,4 milhões de toneladas em tráfego nacional (1,7 milhões de toneladas embarcadas em Sines com destino a Leixões) e alavancou a inflexão na tendência recessiva registada entre 2013 e 2015 e prejudica em toda a extensão a análise do tráfego que incluía a cabotagem continental.

Com os condicionalismos referidos, refere-se que o período de cinco anos em análise tem subjacente uma taxa média anual de crescimento global de +5,9%, decorrente precisamente do comportamento dos portos de Leixões e Sines, que 'saltaram' para quotas de 40,5% e 41,5% do volume de tráfego nacional e registaram acréscimos de +56,8% e +59,4%, tendo fixado tendências de evolução traduzidas por taxas médias anuais de +14,2% e +6,6%, respetivamente.

Dos restantes portos, todos desenvolvendo a sua atividade em condições normais, assinala-se o comportamento de Lisboa, cujo papel no tráfego de cabotagem tem significativa relevância e representa tradicionalmente cerca de 18%, registou uma redução da quota para 12,3% e uma quebra de -0,8% na evolução de 2015 para 2016, fixando uma tendência negativa de -3% ao ano. Sublinha-se ainda que nesta evolução os portos de Aveiro e Setúbal regis-

taram acréscimos de +17,1% e +12,4%, com quotas na casa dos 2%, e Figueira da Foz que registou uma quebra de -2,1%, após variações positivas fortíssimas nos três anos anteriores.

A composição do tráfego doméstico por classe de carga, e pelo que acima foi já referido, revela uma preponderância dos Granéis Líquidos, que em 2016 representaram 75,5% do total, após uma variação de +59,5%. A Carga Contentorizada tem igualmente um peso importante na cabotagem tendo representado 20,5% do tráfego registado em 2016, após um acréscimo de +11,4%, mantendo uma evolução positiva de +5,1% ao ano. As restantes tipologias de classes de carga representam uma quota de apenas 3,9%.

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

Classe de Carga	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2015	Varição 2015→2016	Δ% média anual
Granéis Líquidos	6 194 985	6 766 804	6 533 714	5 713 334	9 113 542	75,5%	+59,5%	+7,3%
Granéis Sólidos	591 434	497 567	460 762	385 800	400 067	3,3%	+3,7%	-10,2%
C. G. Contentorizada	1 991 906	2 119 104	2 068 826	2 226 269	2 480 031	20,5%	+11,4%	+5,1%
C. G. Fracionada	40 208	45 169	41 024	61 812	78 311	0,6%	+26,7%	+19,9%
Roll-On/Roll-Off	3 385	1 027	1 018	1 185	1 137	0,0%	-4,1%	-27,1%
TOTAL	8 821 918	9 429 671	9 105 344	8 388 400	12 073 088	100,0%	+43,9%	+5,9%

Como já referido, o aumento do tráfego de Cabotagem no Continente deveu-se à necessidade de utilizar o porto de Sines para transbordo de Petróleo Bruto com destino à refinaria de Matosinhos.

O tráfego com origem e destino nas Regiões Autónomas registou uma evolução positiva, de +5,3% com a Madeira e de +8,2% nos Açores.

VOLUME DE MERCADORIAS DECLARADAS EM TRÁFEGO DOMÉSTICO
Evolução Anual por Unidades Territoriais (NUTS1)

Unidade Territorial	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2015	Varição 2015→2016	Δ% média anual
CONTINENTE	6 725 304	7 300 481	6 977 537	6 294 037	9 835 331	81,5%	+56,3%	+7,3%
MADEIRA	974 558	1 005 173	994 168	982 201	1 034 075	8,6%	+5,3%	+1,0%
AÇORES	1 110 890	1 118 052	1 133 639	1 112 162	1 203 682	10,0%	+8,2%	+1,6%
OUTROS	11 166	5 965	0	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	8 821 918	9 429 671	9 105 344	8 388 400	12 073 088	100,0%	+43,9%	+5,9%

Nos pontos seguintes será privilegiada a análise na perspetiva do tráfego marítimo de mercadorias, considerando apenas um dos sentidos das mercadorias movimentadas nos portos.

3.1. Cabotagem Continental

Mercadorias desembarcadas

O volume de mercadorias desembarcadas nos portos declarantes do continente, com origem nos outros portos do Continente, registou a evolução de 2012 para 2016 que se traduz nos valores do quadro seguinte, de cuja leitura não pode deixar de ressaltar o comportamento de Leixões, mercê do acréscimo extraordinário relativo naturalmente ao Petróleo Bruto que recebeu de Sines, assumindo uma quota de 60%, que em condições normais não teria, resultado de um volume 2,5 vezes superior ao de 2015.

O ano de 2016 traduz globalmente uma variação positiva de +55,8%, fixando a taxa média anual de crescimento em +7,1%, mas importa sublinhar o desempenho do porto de Lisboa que cresce +6,9% face a 2015, não obstante as perturbações laborais motivadas pelas greves dos trabalhadores portuários, mas insuficiente para infletar a tendência de crescimento negativo traduzida por uma taxa média anual de -4,5%. Igualmente positivo e significativo é o comportamento do porto de Aveiro que regista um acréscimo de +41,6%, embora numa dimensão de apenas 3,7% da tonelagem global desembarcada, insuficiente também para recuperar níveis de anos anteriores, permanecendo com uma tendência negativa na sua evolução no período em análise. O porto de Sines registou uma quebra no volume das mercadorias desembarcadas de -7,2%, que conjugada com o efeito colateral do acréscimo da quota de Leixões, vem determinar um recuo da sua própria quota para 25,3%.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS DESEMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante \ Ano	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Variação 2015 → 2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	59 968	48 229	45 642	25 197	15 105	0,3%	-40,1%	-28,2%
Leixões	1 427 431	1 301 113	1 301 858	1 157 112	2 948 277	60,1%	+154,8%	+20,5%
Aveiro	289 342	299 370	401 672	129 724	183 714	3,7%	+41,6%	-14,0%
Figueira da Foz					416	0,0%	-	-
Lisboa	514 114	573 584	527 448	436 422	466 698	9,5%	+6,9%	-4,5%
Setúbal	294 545	205 984	122 207	64 810	52 973	1,1%	-18,3%	-46,0%
Sines	808 945	1 209 192	1 114 327	1 337 076	1 241 322	25,3%	-7,2%	+9,2%
Faro							-	-
Portimão							-	-
TOTAL	3 394 345	3 637 472	3 513 154	3 150 341	4 908 505	100,0%	+55,8%	+7,1%
Δ % Anual	-	+7,2%	-3,4%	-10,3%	+55,8%	-	-	-

O volume de mercadorias desembarcadas em 2016, em termos da tipologia do acondicionamento da mercadoria, apresenta a estrutura constante do quadro seguinte, de cuja leitura ressalta o peso dos Granéis Líquidos que representaram 87,1% (+4,7 pontos percentuais do que em 2015), seguido da Carga Contentorizada, com 10,7% (-3,2 pontos percentuais do que em 2015).

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS DESEMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
PORTO DE ORIGEM E CLASSE DE CARGA - 2016**

Porto Declarante	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2016
Viana do Castelo			15 105				15 105	0,3%
Leixões		2 616 283	63 769	268 171	54		2 948 277	60,1%
Aveiro		153 326	30 388				183 714	3,7%
Figueira da Foz					416		416	0,0%
Lisboa		463 352		3 346			466 698	9,5%
Setúbal		41 214		11 759			52 973	1,1%
Sines		1 001 296		240 026			1 241 322	25,3%
TOTAL		4 275 471	109 262	523 302	470		4 908 505	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		87,1%	2,2%	10,7%	0,0%		100,0%	-

O quadro seguinte apresenta a matriz do volume de mercadorias desembarcadas com origem nos outros portos do Continente, que traduz o peso inerente aos portos de Leixões e Sines, naturalmente alavancado pela distribuição dos Produtos Petrolíferos.

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS DESEMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE E ORIGEM - 2016**

Porto Declarante	Origem	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo		-						15 105	15 105	0,3%
Leixões			-	20 171	118 504	49 382	66 215	2 694 005	2 948 277	60,1%
Aveiro			16 054	-			30 388	137 272	183 714	3,7%
Figueira da Foz					-	416			416	0,0%
Lisboa			3 322			-	24	463 352	466 698	9,5%
Setúbal			441		11 318	1 618	-	39 596	52 973	1,1%
Sines			1 239 566		228	807	721	-	1 241 322	25,3%
TOTAL			1 259 383	20 171	130 050	52 223	112 453	3 334 225	4 908 505	100,0%
Estrutura (%) Origem			25,7%	0,4%	2,6%	1,1%	2,3%	67,9%	100,0%	

As mercadorias desembarcadas com maior relevância, em termos de volume, no tráfego de cabotagem continental relativamente aos principais portos são apresentadas sucintamente no quadro seguinte.

MERCADORIAS MAIS RELEVANTES DESEMBARCADAS POR PORTO DE ORIGEM

Porto de Desembarque	Classe de Carga	Volume (ton)	Origem	Mercadoria
Leixões	Granéis Líquidos	1 707 387	Sines	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
		840 209	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
Aveiro	Granéis Líquidos	137 272	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
Figueira da Foz	C. G. Fracionada	416	Lisboa	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos eléctricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e
Lisboa	Granéis Líquidos	463 352	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
Setúbal	Granéis Sólidos	39 596	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
Sines	Granéis Líquidos	1 001 296	Leixões	Coque e produtos petrolíferos refinados
	C. G. Contentorizada	230 321		(Não especificada)

Mercadorias Embarcadas

Considerando o sentido contrário, isto é, as cargas embarcadas com destino aos outros portos do Continente, a situação regista algumas diferenças (conforme quadro no Anexo I), na sua maioria, em termos de volume, determinada pela inversão do sentido do transporte de Petróleo Bruto que efetuou a operação de transbordo em Sines com destino a Leixões. O porto de Sines passa a registar um acréscimo de 2,3 vezes o volume embarcado em 2015.

Dado o comportamento atípico dos portos de Sines e Leixões, sublinha-se que Lisboa regista uma significativa variação de sentido inverso ao das 'descargas', que se situa em -34,5%, incrementadas pelas greves dos trabalhadores portuários, e Figueira da Foz recua ligeiramente (2,4%) face ao movimento do ano anterior, mas mantendo o patamar de movimento adquirido em 2015 após quase duplicação do volume embarcado no ano imediatamente anterior.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante	Ano					Estrutura (%) 2016	Variação 2015 → 2016	Δ% média anual
	2012	2013	2014	2015	2016			
Viana do Castelo							-	-
Leixões	796 757	1 283 525	1 103 583	1 364 532	1 260 443	25,6%	-7,6%	+9,2%
Aveiro	60 217	51 998	35 808	32 949	20 568	0,4%	-37,6%	-23,4%
Figueira da Foz	3 180	207	76 862	134 075	130 822	2,7%	-2,4%	-
Lisboa	192 086	159 712	146 144	91 323	59 858	1,2%	-34,5%	-24,7%
Setúbal	173 030	114 964	110 985	123 710	114 829	2,3%	-7,2%	-8,2%
Sines	2 105 689	2 052 603	1 991 001	1 397 107	3 340 306	67,8%	+139,1%	+8,8%
Faro							-	-
Portimão							-	-
TOTAL	3 330 959	3 663 009	3 464 383	3 143 696	4 926 826	100,0%	+56,7%	+7,5%
Δ % Anual	-	+10,0%	-5,4%	-9,3%	+56,7%	-	-	-

As mercadorias embarcadas em cabotagem continental nos diversos portos apresentam a estrutura por classe de carga conforme quadro seguinte, naturalmente próxima da obtida para a carga desembarcada, com a troca de posições entre Sines e Leixões no tocante aos Granéis Líquidos.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL PORTO DE DESTINO E CLASSE DE CARGA - 2016

Porto Declarante	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2016
Leixões		1 017 249		243 194			1 260 443	25,6%
Aveiro		16 083	4 113		372		20 568	0,4%
Figueira da Foz				130 822			130 822	2,7%
Lisboa		58 479		963	416		59 858	1,2%
Setúbal			112 287	2 542			114 829	2,3%
Sines		3 189 634		150 672			3 340 306	67,8%
TOTAL		4 281 445	116 400	528 193	788		4 926 826	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga		86,9%	2,4%	10,7%	0,0%		100,0%	-

Considerando a globalidade das mercadorias, independentemente da sua forma de acondicionamento, temos a seguinte matriz com os portos de destino das mercadorias embarcadas em tráfego de cabotagem continental,

**TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL
POR PORTO DECLARANTE E DESTINO - 2016**

Destino Porto Declarante	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	TOTAL	Estrutura (%) no Porto Declarante
Viana do Castelo	-								
Leixões		-	16 054	21	2 561	339	1 241 468	1 260 443	25,6%
Aveiro		20 345	-			223		20 568	0,4%
Figueira da Foz		120 475		-		10 270	77	130 822	2,7%
Lisboa		49 386		416	-	4 376	5 680	59 858	1,2%
Setúbal	15 105	69 263	30 388		24	-	49	114 829	2,3%
Sines		2 702 730	137 271		465 171	35 134	-	3 340 306	67,8%
TOTAL	15 105	2 962 199	183 713	437	467 756	50 342	1 247 274	4 926 826	100,0%
Estrutura (%) Destino	0,3%	60,1%	3,7%	0,0%	9,5%	1,0%	25,3%	100,0%	

especificando-se no quadro seguinte as que assumem maior relevância em cada um dos portos de embarque.

MERCADORIAS MAIS RELEVANTES EMBARCADAS POR PORTO DE DESTINO

Porto de Embarque	Classe de Carga	Volume (ton)	Destino	Mercadoria
Leixões	Granéis Líquidos	1 001 195	Sines	Coque e produtos petrolíferos refinados
	C. G. Contentorizada	58 865		Produtos alimentares, bebidas e tabaco
Aveiro	Granéis Líquidos	16 083	Leixões	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear
Figueira da Foz	Carga Contentorizada	118 556	Leixões	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados
Lisboa	Granéis Líquidos	48 577	Leixões	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear
Setúbal	Granéis Sólidos	66 794	Leixões	Outros produtos minerais não metálicos
		30 388	Aveiro	
Sines	Granéis Líquidos	1 706 646	Leixões	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
		845 417		Coque e produtos petrolíferos refinados
		465 171	Lisboa	
	C. G. Fracionada	150 065	Leixões	(Não especificada)

3.2. Cabotagem Insular

As mercadorias movimentadas nos portos comerciais do Continente com origem ou destino nas Regiões Autónomas durante o ano de 2016 registaram um volume de 2,2 milhões de toneladas, superior em +6,8% ao do ano anterior e tendo subjacente uma tendência de evolução positiva correspondente a uma taxa média anual de +1,3%.

O porto que assegura o maior volume de mercadorias no tráfego de cabotagem insular é Lisboa, tendo em 2016 representado 42,8% do total, após quebra de -1,1%, seguido de Leixões com 30,5% após um acréscimo de +14,2% e de Sines com 19%, tendo também registado uma variação positiva de +4,4%. Destaca-se o facto de o porto de Lisboa manter, durante o período em análise, razoável estabilidade no volume de mercadorias movimentadas, refletindo uma ligeira tendência positiva de +0,8%, enquanto Leixões cresce a uma taxa média anual de +8,3% e Sines evolui segundo uma tendência negativa média de -7,9% ao ano.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR
EVOLUÇÃO ANUAL
MADEIRA e AÇORES

Porto Declarante	Ano					Estrutura (%) 2016	Variação 2015→2016	Δ% média anual
	2012	2013	2014	2015	2016			
Viana do Castelo							-	-
Leixões	508 928	499 833	534 427	598 625	683 514	30,5%	+14,2%	+8,3%
Aveiro	129	47 244	110 244	43 021	36 531	1,6%	-15,1%	+16,0%
Figueira da Foz		8 737					-	-100,0%
Lisboa	921 474	959 410	955 087	967 875	957 298	42,8%	-1,1%	+0,8%
Setúbal	87 351	100 806	88 891	55 228	106 061	4,7%	+92,0%	-0,9%
Sines	565 099	507 195	439 158	406 212	424 223	19,0%	+4,4%	-7,9%
Faro				23 402	30 130	1,3%	+28,7%	-
Portimão	2 467						-	-
TOTAL	2 085 448	2 123 225	2 127 807	2 094 363	2 237 757	100,0%	+6,8%	+1,3%
Δ % Anual	-	+1,8%	+0,2%	-1,6%	+6,8%	-	-	-
Resumo por R.A.:								
MADEIRA	974 558	1 005 173	994 168	982 201	1 034 075	46,2%	+5,3%	+1,0%
AÇORES	1 110 890	1 118 052	1 133 639	1 112 162	1 203 682	53,8%	+8,2%	+1,6%

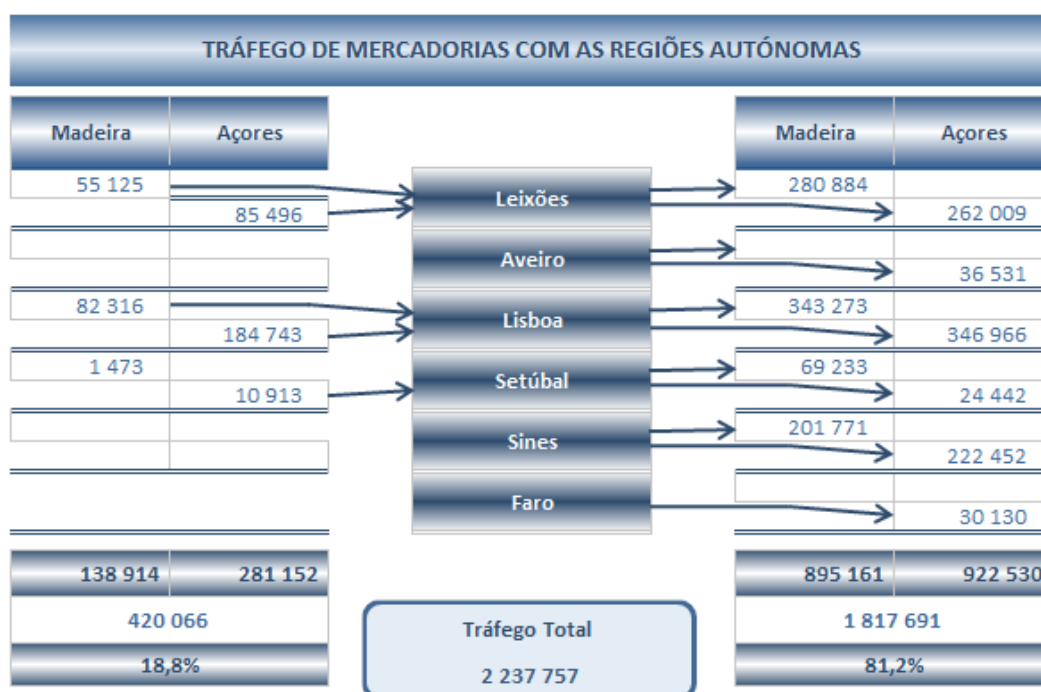
Ao longo do período em análise verifica-se relativa estabilidade no volume das mercadorias transportadas entre o Continente e as Regiões Autónomas, com crescimento de 2015 para 2016 de +5,3% para a Madeira e +8,2% para os Açores, com tendências de evolução positivas segundo taxas médias anuais de +1% e +1,6%, respetivamente.

Considerando os fluxos com as Regiões Autónomas verifica-se, conforme quadro e diagrama seguintes, que as mercadorias transportadas das Regiões Autónomas para o Continente representam cerca de 420 mil toneladas, correspondente a 18,8% do total do tráfego, sendo que cerca de dois terços destas têm origem nos Açores, sendo o desembarque efetuado nos portos de Leixões e Lisboa, respetivamente nas proporções de 33,5% e 63,6%.

O volume de mercadorias embarcadas para as Regiões Autónomas elevou-se a 1,8 milhões de toneladas, cabendo ao porto de Lisboa o embarque de 38%, 29,9% a Leixões e 23,3% a Sines, sublinhando-se o facto de, em termos globais, ambas as Regiões registarem volumes idênticos, correspondentes a 50,8% para a Madeira e 49,2% para os Açores.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR
POR PORTO DE EMBARQUE E DESTINO - 2016

Porto de Carga/Descarga	ORIGEM			DESTINO			TOTAL GERAL			Estrutura (%)
	MADEIRA	AÇORES	TOTAL	MADEIRA	AÇORES	TOTAL	MADEIRA	AÇORES	TOTAL	TOTAL GERAL
Viana do Castelo										
Leixões	55 125	85 496	140 621	280 884	262 009	542 893	336 009	347 505	683 514	30,5%
Aveiro					36 531	36 531		36 531	36 531	1,6%
Figueira da Foz										
Lisboa	82 316	184 743	267 059	343 273	346 966	690 239	425 589	531 709	957 298	42,8%
Setúbal	1 473	10 913	12 386	69 233	24 442	93 675	70 706	35 355	106 061	4,7%
Sines				201 771	222 452	424 223	201 771	222 452	424 223	19,0%
Faro					30 130	30 130		30 130	30 130	1,3%
Portimão										
TOTAL	138 914	281 152	420 066	895 161	922 530	1 817 691	1 034 075	1 203 682	2 237 757	100,0%
Estrutura (%) Destino	33,1%	66,9%	-	49,2%	50,8%	-	46,2%	53,8%	100,0%	---



Considerando o volume de mercadorias transportadas atendendo à tipologia do respetivo acondicionamento, verifica-se uma elevada e natural assimetria entre os embarques e os desembarques, sendo que das Regiões Autónomas cerca de 98,2% chega aos portos do Continente em Contentores.

No tocante às mercadorias transportadas do Continente para as Regiões Autónomas verifica-se uma maior diversidade no acondicionamento, sendo que a Carga Contentorizada representou 55,9%, os Granéis Líquidos 30,6% e os Granéis Sólidos 9,6%.

Em suma temos que o tráfego realizado com as Regiões Autónomas em 2016 apresenta a seguinte estrutura por direção do fluxo e classe de carga, cujo detalhe por porto declarante consta dos quadros que constituem o Anexo II.

R. A.	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2016
CARGA EMBARCADA PARA AS REGIÕES AUTÓNOMAS								
R. A. Madeira		318 376	84 023	471 922	20 840		895 161	49,2%
R. A. Açores		238 250	90 382	543 906	49 423	569	922 530	50,8%
Total		556 626	174 405	1 015 828	70 263	569	1 817 691	100,0%
CARGA RECEBIDA DAS REGIÕES AUTÓNOMAS								
R. A. Madeira				134 736	4 178		138 914	33,1%
R. A. Açores				277 972	2 612	568	281 152	66,9%
Total				412 708	6 790	568	420 066	100,0%
Total Geral		556 626	174 405	1 428 536	77 053	1 137	2 237 757	
	%	24,9%	7,8%	63,8%	3,4%	0,1%	100,0%	-

As principais mercadorias transportadas entre o Continente e as Regiões Autónomas, segundo a nomenclatura definida pelo Eurostat, na Diretiva Marítima atualmente em vigor, são apresentadas no seguinte quadro com os valores percentuais relativamente ao volume total do tráfego para a direção do fluxo e Região Autónoma respetivos.

Da Madeira para o Continente	
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca	44,0%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	19,6%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	12,5%

Dos Açores para o Continente	
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	73,5%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	8,2%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca	3,7%

Do Continente para a Madeira	
Coque e produtos petrolíferos refinados	36,0%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	22,7%
Outros produtos minerais não metálicos	14,5%

Do Continente para os Açores	
Coque e produtos petrolíferos refinados	26,7%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	19,3%
Outros produtos minerais não metálicos	13,6%



4. MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL

Neste capítulo vamos efetuar uma breve análise do volume de mercadorias transportadas em tráfego internacional, de importação e de exportação, aferindo da importância que os portos do Continente assumem na concretização deste tráfego e tendo em perspetiva os mercados de origem e de destino das mercadorias (em termos de continentes, zonas económicas e alguns países que se revelem de maior importância).

Não se perderá, naturalmente, de vista a forma de acondicionamento das mercadorias, de acordo com as classes definidas na Diretiva Marítima, dada a relevância que assumem na escolha, por parte do carregador ou do transportador, da opção quanto ao modo de transporte.

4.1. Análise global

No ano de 2016, em análise, o tráfego internacional de mercadorias atingiu um volume total de 76 milhões de toneladas, superior em +0,7% ao valor registado em 2015, levando a uma ligeira diminuição da taxa média anual que caracteriza a tendência de crescimento que lhe está subjacente e que assume o valor de +7,7%.

A variação global registada resulta da conjugação de variações de sentido contrário observadas nos tráfegos de Importação e de Exportação, com acréscimo de +2,1% e quebra de -1,4%, mantendo subjacentes tendências positivas de crescimento de +7,2% e +8,5%, respetivamente.

As quotas representadas por estes dois fluxos de mercadorias têm-se mantido ao longo do período sob análise em cerca de 60% para as Importações e 40% para as Exportações.

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR FLUXO DE TRÁFEGO**

Porto Declarante	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
IMPORTAÇÃO	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	60,4%	+2,1%	+7,2%
EXPORTAÇÃO	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	39,6%	-1,4%	+8,5%
TOTAL	55 579 705	65 766 060	68 596 365	75 471 929	75 987 431	100,0%	+0,7%	+7,7%
Varição anual	+7,1%	+18,3%	+4,3%	+10,0%	+0,7%	-	-	-

O volume das Importações é fortemente condicionado pelas características da estrutura da economia nacional, muito dependente do exterior para os combustíveis fósseis (petróleo bruto e carvão), gás liquefeito e produtos agrícolas.

Os portos nacionais assumem graus de importância diferenciados no tráfego internacional, quer em termos de volume, quer relativamente aos fluxos de mercadorias, sendo que Sines mantém tradicionalmente a maior quota, tendo assumido em 2016 o valor de 56,7%, seguido de Leixões com 15,8%, de Lisboa com 10,4% e de Setúbal com 8,4%.

Para além das diferenças de dimensão, os portos apresentam também comportamentos distintos, sendo que apenas Figueira da Foz e Sines registam acréscimos no volume movimentado em tráfego internacional de 2015 para 2016, respetivamente de +4,3% e +13,1%, salientando-se dos restantes as quebras observadas em Leixões, de -16,5%, e em Lisboa, de -12,8%, apresentando, no entanto, tendências de crescimento de sinal contrário, com taxas médias anuais de +0,3% e de -1,4%, respetivamente.

VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE
TRÁFEGO TOTAL

Porto Declarante	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	442 944	448 130	411 493	400 064	376 072	0,5%	-6,0%	-4,3%
Leixões	12 547 100	12 787 837	13 721 783	14 338 369	11 975 264	15,8%	-16,5%	+0,3%
Aveiro	2 937 318	3 533 415	3 934 739	4 450 410	4 300 725	5,7%	-3,4%	+10,1%
Figueira da Foz	1 750 111	2 089 828	2 038 792	1 821 931	1 900 923	2,5%	+4,3%	+0,2%
Lisboa	8 433 284	9 175 076	9 137 485	9 032 247	7 880 457	10,4%	-12,8%	-1,4%
Setúbal	5 393 107	6 543 786	7 486 111	6 977 961	6 375 600	8,4%	-8,6%	+3,7%
Sines	23 806 405	30 830 617	31 509 321	38 078 074	43 050 131	56,7%	+13,1%	+15,1%
Faro	269 219	357 371	356 641	372 873	128 259	0,2%	-65,6%	-8,7%
TOTAL	55 579 705	65 766 060	68 596 365	75 471 929	75 987 431	100,0%	+0,7%	+7,7%

Considerando que a economia nacional se encontra aberta ao exterior e integra um mercado cada vez mais global, é natural que o tráfego internacional inclua mercadorias importadas ou exportadas de todos os continentes, sublinha-se, no entanto, em 2016 a continuação da nítida preferência pelo mercado europeu que globalmente representou 46,7% do volume total, registou uma variação positiva de +7,6% e tem subjacente um crescimento médio anual de +9,4%. Em termos de dimensão seguem-se a América e África, que invertem as posições determinadas nos anos anteriores e registam quotas de 23,9% e de 20,3%, após quebra significativa de 21,6% observada no tráfego com África.

O mercado asiático representou ainda uma dimensão pouco significativa em 2016, com 8,6% do total, tendo registado, no entanto, um acréscimo de +44,2% face a 2015 (muito por efeito das variações positivas das trocas comerciais com os Emirados Árabes Unidos (+106%), Iraque (+144%), Arábia Saudita (+89%) e Índia (+108%)), elevando para +16,4% a taxa média anual de crescimento.

VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR CONTINENTE

CONTINENTE	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
EUROPA	24 064 366	28 898 147	30 574 496	32 986 532	35 499 444	46,7%	+7,6%	+9,4%
ÁFRICA	15 207 843	19 395 550	17 666 289	19 694 905	15 431 287	20,3%	-21,6%	+0,4%
AMÉRICA	12 981 258	13 361 394	15 000 068	17 663 182	18 170 624	23,9%	+2,9%	+10,1%
ÁSIA	3 271 427	4 087 706	5 300 110	4 535 040	6 537 913	8,6%	+44,2%	+16,4%
OCEANIA	46 124	20 536	43 811	273 990	84 362	0,1%	s/s	+54,9%
OUTROS	8 687	2 727	11 591	318 280	263 801	0,3%	s/s	-
TOTAL	55 579 705	65 766 060	68 596 365	75 471 929	75 987 431	100,0%	+0,7%	+7,7%

Considerando o tráfego internacional estruturado em torno dos grupos de países que constituem a Comunidade Europeia, PALOP, OPEP e EFTA, assim classificados no sistema estatístico definido pelo INE, a que, por simplicidade, no presente documento nos referiremos por «zonas económicas», concluímos que as operações Intracomunitárias apresentam a quota mais significativa representando mais de um terço do total, mas com um volume inferior ao conjunto das zonas não identificadas e no seguinte quadro referidas como «Outras», que foram responsáveis por 50,8% do total, por efeito da importação de combustíveis fósseis, nomeadamente, da Colômbia, Rússia e Turquia.

VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
EVOLUÇÃO ANUAL POR ZONA ECONÓMICA

ZONA ECONÓMICA	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
INTRACOMUNITÁRIO	19 103 682	22 545 428	23 700 042	25 242 551	25 516 149	33,6%	+1,1%	+7,0%
PALOP	5 400 446	7 114 444	5 814 321	5 706 033	4 770 818	6,3%	-16,4%	-4,5%
EFTA	287 031	432 824	351 856	463 803	596 916	0,8%	+28,7%	+17,1%
OPEP	6 029 100	5 564 737	6 827 182	6 911 185	6 464 993	8,5%	-6,5%	+3,6%
OUTRAS	24 759 446	30 108 627	31 902 964	37 148 357	38 638 555	50,8%	+4,0%	+11,5%

A repartição do volume de mercadorias em termos de classe de carga resume-se no quadro seguinte, de cuja leitura releva que os Granéis Líquidos, incluindo nomeadamente o Petróleo Bruto, Produtos Petrolíferos e Gás Natural, representa a maior quota com 34,1%, após uma quebra de -3,8% face a 2015, seguido de perto pela Carga Contentorizada que representou 32,6%, e pelos Granéis Sólidos (que inclui o Carvão e Produtos Agrícolas), com uma quota de 23,6%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL
POR CLASSE DE CARGA
TOTAL DOS PORTOS**

CLASSE DE CARGA	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
GRANÉIS LÍQUIDOS	20 312 299	23 931 375	22 352 199	26 978 316	25 946 767	34,1%	-3,8%	+6,2%
GRANÉIS SÓLIDOS	15 839 706	16 098 596	17 823 817	18 651 983	17 966 309	23,6%	-3,7%	+4,0%
C. G. CONTENTORIZADA	13 143 853	18 020 798	20 010 933	21 335 875	24 738 031	32,6%	+15,9%	+15,0%
C. G. FRACIONADA	6 030 501	7 435 224	7 840 494	7 644 497	6 346 410	8,4%	-17,0%	+1,2%
ROLL-ON/ROLL-OFF	253 346	280 067	568 922	861 258	989 914	1,3%	+14,9%	+53,6%

A repartição do tráfego internacional entre Importações e Exportações por porto é apresentada no quadro ao lado, revelando que os principais portos em termos de volume de carga, a saber Sines, Leixões e Lisboa, são maioritariamente de importação, cujas quotas de exportação se situam entre 34,3% e 39,1%, enquanto os de menor dimensão são maioritariamente de Exportação.

**VOLUME DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES EM 2016 POR PORTO
TOTAL DA CARGA**

Porto Declarante	Fluxo	Importação	Exportação	Total	% Exportação
Viana do Castelo		55 166	320 906	376 072	85,3%
Leixões		7 292 281	4 682 983	11 975 264	39,1%
Aveiro		2 596 889	1 703 836	4 300 725	39,6%
Figueira da Foz		729 362	1 171 561	1 900 923	61,6%
Lisboa		5 178 479	2 701 978	7 880 457	34,3%
Setúbal		2 588 060	3 787 540	6 375 600	59,4%
Sines		27 479 383	15 570 748	43 050 131	36,2%
Faro		0	128 259	128 259	100,0%
Total		45 919 620	30 067 811	75 987 431	39,6%

4.2. Tráfego de Importação

No ano de 2016 o tráfego de importação atingiu um total de cerca de 45,9 milhões de toneladas, refletindo um acréscimo global de +2,1% face a 2014 por conjugação de comportamentos assimétricos dos vários portos, sendo, independentemente da sua dimensão, positivas as variações observadas em Aveiro (+16,9%), Figueira da Foz (+19%), Setúbal (+1,8%) e Sines (+13,2%), e negativas as registadas em Viana do Castelo (33,7%), Leixões (23,6%) e Lisboa (9%).

Em termos de quotas de volume deste tráfego surge naturalmente na posição cimeira o porto de Sines com 59,8%, +5,9 pontos percentuais do que em 2015, tendo contado com a importação de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto destinadas a Leixões, que, por este efeito, vê registada uma quebra de -23,6%, reduzindo a sua quota em 5,3 pontos percentuais para 15,9%. Lisboa surge na terceira posição representando 11,3% do total das Importações efetuadas em 2016, enquanto Aveiro e Setúbal apresentam quotas semelhantes, após acréscimos de +16,9% e +1,8%, respetivamente.

VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE
TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

Porto Declarante	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	112 581	158 803	105 143	83 154	55 166	0,1%	-33,7%	-17,7%
Leixões	7 576 281	7 829 397	8 471 278	9 547 937	7 292 281	15,9%	-23,6%	+1,4%
Aveiro	1 442 847	1 675 399	1 786 645	2 220 834	2 596 889	5,7%	+16,9%	+16,3%
Figueira da Foz	710 324	924 381	832 357	612 699	729 362	1,6%	+19,0%	-3,5%
Lisboa	5 643 068	5 543 180	5 710 580	5 691 708	5 178 479	11,3%	-9,0%	-1,4%
Setúbal	1 830 001	2 279 682	2 424 955	2 542 460	2 588 060	5,6%	+1,8%	+8,0%
Sines	17 519 753	20 375 494	20 633 691	24 278 907	27 479 383	59,8%	+13,2%	+11,6%
Faro	15 501	0	25	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	100,0%	+2,1%	+7,2%
Varição anual	-	+11,3%	+3,0%	+12,5%	+2,1%	-	-	-

Na perspetiva dos continentes de origem das mercadorias importadas sublinha-se o facto da Europa ocupar uma posição maioritária, representando 48,5% do total, e da África recuar 26,5% no volume registado em 2015, fixando uma quota de 17,8% (-6,9 pontos percentuais), inferior à da América que sobe para 27,1%. Destaca-se, pela positiva, o comportamento das Importações com origem na Europa e na América traduzido por uma taxa média anual de crescimento superior a +10%, e pela negativa, a irregularidade das Importações de África que após a quebra registada apresentam uma taxa média anual negativa de -1,9%.

VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR CONTINENTE

CONTINENTE	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
EUROPA	14 405 053	16 726 974	18 516 486	19 691 667	22 248 716	48,5%	+13,0%	+10,9%
ÁFRICA	8 984 095	11 267 039	8 662 466	11 092 322	8 157 988	17,8%	-26,5%	-1,9%
AMÉRICA	9 252 707	8 109 254	9 381 824	11 635 598	12 429 428	27,1%	+6,8%	+10,3%
ÁSIA	2 168 830	2 672 091	3 360 835	2 378 744	2 881 015	6,3%	+21,1%	+4,3%
OCEANIA	31 198	8 251	32 929	69 347	64 627	0,1%	s/s	+43,7%
OUTROS	8 687	2 727	10 134	110 021	137 846	0,3%	s/s	-

A evolução das importações segundo a forma de acondicionamento das mercadorias, traduzida no quadro seguinte, revela, naturalmente, a expressão mais significativa para a classe de Granéis Líquidos, que em 2016 representou 40,8% do total, mas cujo volume registou uma quebra de -3,1% face a 2015, mantendo, embora, uma tendência de evolução positiva a uma taxa média anual de +4%. O volume dos Granéis Sólidos, que representou uma quota de 30,6%, recuou 2,9% face a 2015, refletindo, nomeadamente, a menor necessidade de carvão para as centrais termoelétricas dado o significativo crescimento da produção de energia por fontes alternativas, nomeadamente a hídrica.

Relativamente à Carga Contentorizada, que registou um acréscimo face a 2015 de +21,4%, correspondente a cerca de 1,9 milhões de toneladas, importa referir que encerra a particularidade de incluir as mercadorias que desembarcaram principalmente no porto de Sines em trânsito para outro destino e que em 2016 representaram cerca de 68% do total desta carga. Considerando esta particularidade, constatase que a Carga Contentorizada no tráfego de ‘importação’ tem vindo a observar um crescimento acentuado traduzido por uma taxa média anual de +22,2%.

**VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS POR CLASSE DE CARGA
TOTAL DOS PORTOS**

CLASSE DE CARGA	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
GRANÉIS LÍQUIDOS	16 154 063	17 534 351	16 706 244	19 352 339	18 747 667	40,8%	-3,1%	+4,0%
GRANÉIS SÓLIDOS	12 825 736	12 218 560	13 139 683	14 489 461	14 070 455	30,6%	-2,9%	+3,6%
C. G. CONTENTORIZADA	4 393 608	6 830 977	7 933 966	8 873 542	10 771 020	23,5%	+21,4%	+22,2%
C. G. FRACIONADA	1 418 512	2 116 462	1 953 710	1 819 047	1 735 046	3,8%	-4,6%	+1,9%
ROLL-ON/ROLL-OFF	58 651	85 986	231 071	443 310	595 432	1,3%	+34,3%	-

Do cruzamento das dimensões relativas ao Continente origem das mercadorias em 2016 e respetivas formas de acondicionamento, resulta a estrutura constante do quadro e gráfico seguintes,

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2016
IMPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
TOTAL DOS PORTOS**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	6 256 359	225 001	2 793 057	1 358 757	137 846	10 771 020
C. G. Fracionada	1 113 912	53 314	212 208	355 612	0	1 735 046
Roll-On/Roll-Off	589 094	1 131	35	5 172	0	595 432
Granéis Líquidos	8 974 036	7 376 317	1 300 774	1 096 540	0	18 747 667
Granéis Sólidos	5 315 315	502 225	8 123 354	64 934	64 627	14 070 455



que revela a Europa como principal fonte das Importações de mercadorias em todas as classes de carga (58,1% das Carga Contentorizada, 64,2% da Carga Fracionada e 47,9% dos Granéis Líquidos), com exceção dos Granéis Sólidos que foram importados maioritariamente (57,7%) da América.

Considerando a origem das mercadorias por zonas económicas relevantes, constata-se que da União Europeia chegaram 30% das Importações (volume correspondente a 61,9% das importações de todo o continente europeu), +2,9% do que no ano anterior, aumentando ligeiramente a tendência de crescimento para uma taxa média anual de +6,8% no período 2012-2016. As áreas económicas PALOP e OPEP representaram respetivamente 6,3% e 7,6%, muito por efeito da importação de ‘petróleo bruto e gás natural’. Das ‘Outras’ áreas económicas são importadas 55,2% das mercadorias, constituídas principalmente por petróleo bruto e gás natural, produtos petrolíferos, carvão e cereais.

**VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR ZONA ECONÓMICA**

ZONA ECONÓMICA	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
INTRACOMUNITÁRIO	10 438 066	11 792 913	13 185 319	13 372 734	13 765 375	30,0%	+2,9%	+6,8%
PALOP	2 792 063	4 532 294	2 816 586	3 311 890	2 890 285	6,3%	-12,7%	-3,1%
EFTA	173 927	304 054	186 384	290 435	422 757	0,9%	+45,6%	+20,1%
OPEP	4 383 698	3 259 906	3 977 625	3 669 011	3 476 135	7,6%	-5,3%	-3,7%
OUTRAS	17 062 816	18 897 169	19 798 760	24 333 629	25 365 068	55,2%	+4,2%	+11,2%

Cruzando as classes de carga e as áreas económicas definidas, conforme quadro e gráfico seguintes,

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2016
IMPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E ÁREA ECONÓMICA
TOTAL DOS PORTOS**

	Intra-comunitária	EFTA	OPEP	PALOP	Outras	Total Geral
C. G. Contentorizada	5 106 160	187	11 554	38 542	5 614 577	10 771 020
C. G. Fracionada	876 105	3 480	99 448	2 591	753 422	1 735 046
Roll-On/Roll-Off	586 063	0	0	691	8 678	595 432
Granéis Líquidos	2 942 247	317 243	3 208 374	2 787 567	9 492 236	18 747 667
Granéis Sólidos	4 254 800	101 847	156 759	60 894	9 496 155	14 070 455
Total Geral	13 765 375	422 757	3 476 135	2 890 285	25 365 068	45 919 620



constata-se que os países não incluídos na União Europeia, EFTA, OPEP e PALOP, representam a origem maioritária das mercadorias incluídas nas principais Classes de Carga, sendo que a Carga Contentorizada se encontra repartida em quotas semelhantes com o espaço Intracomunitário. Também os países que constituem este espaço representam uma quota importante na importação de Granéis Sólidos (30,2%) e Granéis Líquidos (15,7%), com a OPEP e os PALOP a representarem respetivamente 17,1% e 14,9%.

Considerando a origem da carga em termos de países, apresentamos nos dois quadros seguintes os principais países responsáveis pelas importações nacionais, sua evolução global anual e desagregada por tipologia de acondicionamento relativamente a 2016, que neste ano representaram no seu conjunto 89,1% do total da carga importada, dispersando-se os restantes 10,9% por 108 países distintos.

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE IMPORTAÇÕES
PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM - CARGA TOTAL

PAÍSES	2012	2013	2014	2015	2016	Variação 2015 →2016	Δ% média anual
Colômbia	3 966 966	3 408 301	4 040 390	5 403 714	4 811 643	-11,0%	+9,0%
Rússia, Federação da	1 597 880	1 829 409	1 928 077	2 526 579	4 220 606	+67,0%	+30,8%
Espanha	3 547 609	3 942 596	4 190 121	3 722 815	3 913 550	+5,1%	+1,3%
Turquia	908 352	1 871 994	2 145 516	2 334 695	2 924 170	+25,2%	+26,7%
Angola	2 674 583	4 305 405	2 687 506	3 188 471	2 806 785	-12,0%	-2,7%
Brasil	2 057 720	1 565 384	1 397 980	2 269 087	2 748 158	+21,1%	+11,1%
Países Baixos (Holanda)	1 680 907	1 798 130	1 980 882	2 214 972	2 482 941	+12,1%	+10,6%
Reino Unido	1 501 981	1 458 532	1 621 123	1 826 739	1 700 475	-6,9%	+4,8%
Egipto	1 242 750	1 126 306	1 067 895	2 004 950	1 583 593	-21,0%	+12,0%
E. U. A.	1 871 723	1 601 669	1 546 310	1 206 854	1 564 138	+29,6%	-6,3%
França	1 088 816	1 191 864	1 302 821	1 330 468	1 378 682	+3,6%	+5,9%
Argélia	1 200 133	688 359	1 381 852	1 611 494	1 376 426	-14,6%	+10,9%
Bélgica	624 976	689 526	856 546	1 600 465	1 237 370	-22,7%	+25,6%
China, Republica Popular da	1 103 749	1 273 017	1 190 984	984 515	952 235	-3,3%	-5,3%
Ucrânia	1 245 571	894 779	1 028 651	1 129 871	901 719	-20,2%	-4,3%
Uruguai	365 475	517 332	493 904	641 523	850 905	+32,6%	+22,3%
Nigéria	1 900 604	1 773 158	1 281 019	1 176 529	843 047	-28,3%	-18,6%
Itália	384 746	692 375	572 700	606 691	790 930	+30,4%	+12,9%
Canadá	173 898	387 442	1 018 189	477 928	770 624	+61,2%	+27,7%
Iraque	293 255	277 023	275 611	292 661	712 432	+143,4%	+28,3%
México	165 028	69 555	50 101	374 424	584 714	+56,2%	+121,3%
Alemanha	405 234	517 782	789 318	575 871	476 493	-17,3%	+3,7%
Malásia	1 959	9 066	19 781	449 422	449 509	+0,0%	-
Noruega	163 839	296 953	182 586	287 527	415 994	+44,7%	+21,3%
Bulgária	383 777	360 454	290 500	188 886	332 843	+76,2%	-8,5%
Restantes 108 países	4 299 039	6 239 925	6 624 311	6 550 548	5 089 638	-22,3%	+3,3%
TOTAL GERAL	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	2,1%	+7,2%

VOLUME DE IMPORTAÇÕES EM 2016
PRINCIPAIS PAÍSES DE ORIGEM (POR CLASSE DE CARGA)

Unidade: Toneladas

PAÍSES	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	Total	%	% Acc
Colômbia	4 797 098		14 545			4 811 643	10,5%	10,5%
Rússia, Federação da	63 249	4 118 540	414	38 403		4 220 606	9,2%	19,7%
Espanha	479 866	1 027 315	2 158 033	248 045	291	3 913 550	8,5%	28,2%
Turquia	72 690	1 576 486	1 146 556	125 407	3 031	2 924 170	6,4%	34,6%
Angola		2 787 567	16 659	1 868	691	2 806 785	6,1%	40,7%
Brasil	763 233	425 506	1 347 745	211 639	35	2 748 158	6,0%	46,7%
Países Baixos (Holanda)	335 885	599 170	1 056 300	47 301	444 285	2 482 941	5,4%	52,1%
Reino Unido	1 207 568	232 044	214 004	27 445	19 414	1 700 475	3,7%	55,8%
Egipto	3 850	1 570 184	5 151	4 093	315	1 583 593	3,4%	59,2%
E. U. A.	665 977	382 835	515 249	77		1 564 138	3,4%	62,6%
França	758 287	272 227	234 002	113 749	417	1 378 682	3,0%	65,6%
Argélia	18 022	1 357 772	380	252		1 376 426	3,0%	68,6%
Bélgica	86 919	518 108	514 123	56 309	61 911	1 237 370	2,7%	71,3%
China, Republica Popular da			834 458	117 777		952 235	2,1%	73,4%
Ucrânia	819 729	9 977	2 898	69 115		901 719	2,0%	75,4%
Uruguai	849 336		1 569			850 905	1,9%	77,2%
Nigéria		840 649	2 398			843 047	1,8%	79,0%
Itália	69 071	10 724	496 284	191 971	22 880	790 930	1,7%	80,8%
Canadá	394 714		375 869	41		770 624	1,7%	82,4%
Iraque		712 432				712 432	1,6%	84,0%
México		403 933	180 781			584 714	1,3%	85,3%
Alemanha	201 540	13 547	169 504	55 991	35 911	476 493	1,0%	86,3%
Malásia			449 509			449 509	1,0%	87,3%
Noruega	97 539	317 243	187	1 025		415 994	0,9%	88,2%
Bulgária	332 225		618			332 843	0,7%	88,9%
Restantes 87 países	2 053 657	1 571 408	1 033 784	424 538	6 251	5 089 638	11,1%	95,1%
TOTAL GERAL	14 070 455	18 747 667	10 771 020	1 735 046	595 432	45 919 620	100,0%	-

O país que individualmente constituiu a principal origem das mercadorias importadas foi a Colômbia, responsável por 10,5% do volume total e constituído quase exclusivamente (99,7%) por Carvão, que representou 92,2% do total das importações deste combustível, tendo registado uma quebra de 2015 para 2016 de 11%, mantendo, no entanto, uma tendência de evolução positiva de +9%.

Seguiram-se a Rússia e Espanha, com 9,2% e 8,5% do total, após registo de acréscimos de +67% e 5,1%, fixando taxas médias anuais de crescimento de +30,8% e +1,3%, respetivamente, e decorrentes, respetivamente, da importação de Petróleo Bruto (94,5%) e uma elevada variedade de produtos onde os 'produtos petrolíferos refinados líquidos', 'produtos químicos minerais de base' e 'produtos da silvicultura e da exploração florestal' representaram 32,2% do total.

Dos principais países de origem das Importações merecem destaque pelo registo de acréscimos superiores a 20% e um volume de mercadorias superior a 2% do total, para além da Rússia (+67%), a Turquia (+25,2%), o Brasil (+21,1%) e os EUA (+29,6%).

Das variações negativas de maior expressão, para além da Colômbia (-11%), destacam-se as Importações de Angola (-12%), Reino Unido (-6,9%), Egito (-21%), Argélia (-14,6%) e Bélgica (-22,7%).

O Anexo VI revela os principais países dos quais foram efetuadas as Importações nacionais em 2016, com a evolução dos respetivos volumes desde 2012 e as mercadorias mais relevantes.

4.3. Tráfego de Exportação

O volume das Exportações efetuadas em 2016 por utilização do transporte marítimo registou um total de 30,1 milhões de toneladas, inferior em -1,4% ao valor de 2015, interrompendo um ciclo de acréscimos sucessivos verificado nos últimos anos, mantendo-se ainda subjacente uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de +8,5%.

O porto que assegurou o maior volume das Exportações nacionais foi Sines, que atingiu pela primeira vez uma quota maioritária absoluta, representando 51,8% do total, pós um acréscimo de +12,8% face a 2015. Seguiram-se Leixões, Setúbal e Lisboa, com 15,6%, 12,6% e 9%, respetivamente, tendo todos registado volumes inferiores ao do ano anterior, sendo de -2,2%, -14,6% e -19,1%, com Setúbal o único a evoluir segundo uma taxa média anual positiva de +1,5%, quando dos outros é negativa em -1,5%.

VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE
TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

Porto Declarante	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Variação 2015 → 2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	330 363	289 327	306 350	316 910	320 906	1,1%	+1,3%	+0,3%
Leixões	4 970 819	4 958 440	5 250 505	4 790 432	4 682 983	15,6%	-2,2%	-1,5%
Aveiro	1 494 471	1 858 016	2 148 094	2 229 576	1 703 836	5,7%	-23,6%	+4,3%
Figueira da Foz	1 039 787	1 165 447	1 206 435	1 209 232	1 171 561	3,9%	-3,1%	+2,7%
Lisboa	2 790 216	3 631 896	3 426 905	3 340 539	2 701 978	9,0%	-19,1%	-1,5%
Setúbal	3 563 106	4 264 104	5 061 156	4 435 501	3 787 540	12,6%	-14,6%	+1,5%
Sines	6 286 652	10 455 123	10 875 630	13 799 167	15 570 748	51,8%	+12,8%	+22,5%
Faro	253 718	357 371	356 616	372 873	128 259	0,4%	-65,6%	-7,8%
TOTAL	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	100,0%	-1,4%	+8,5%
Variação anual	-	+30,2%	+6,1%	+6,5%	-1,4%	-	-	-

O destino mais significativo das Exportações nacionais, em termos de continentes, é a Europa cuja quota subiu para 44,1% do total, não obstante a quebra de -0,3%, mantendo uma tendência de crescimento positivo traduzido numa taxa média anual de +7,2%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR CONTINENTE**

CONTINENTE	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
EUROPA	9 659 313	12 171 173	12 058 010	13 294 865	13 250 728	44,1%	-0,3%	+7,2%
ÁFRICA	6 223 748	8 128 511	9 003 823	8 602 583	7 273 299	24,2%	-15,5%	+3,3%
AMÉRICA	3 728 551	5 252 140	5 618 244	6 027 584	5 741 196	19,1%	-4,8%	+9,6%
ÁSIA	1 102 597	1 415 615	1 939 275	2 156 296	3 656 898	12,2%	+69,6%	+38,2%
OCEANIA	14 926	12 285	10 882	204 643	19 735	0,1%	s/s	+66,5%
OUTROS	0	0	1 457	208 259	125 955	0,4%	s/s	-

Por ordem de grandeza de tonelagem exportada o continente que surge na 2ª posição é África, que, após uma quebra de -15,5% reduz a sua quota para 24,2%, mantendo, no entanto, uma tendência positiva de crescimento de +3,3% ao ano. Surge a seguir a América, com 19,1%, após quebra de 4,8%, e a Ásia que assume uma quota de 12,2%, após uma variação positiva de +69,6% (nomeadamente por efeito do crescimento das Exportações para os Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita e Índia, de +108,1%, +98,3% e +90,2%, respetivamente). Não obstante a dimensão pouco significativa da Ásia como destino dos produtos nacionais, destaca-se o seu peso crescente traduzido na evolução segundo uma taxa média anual de +38,2%.

Em termos de classe de carga o tráfego de exportação mais representativo é a Carga Contentorizada que atingiu um peso de 46,5%, após um acréscimo de +12,1% e fixando a taxa média anual de crescimento em +10,7%. Como já referido, também as Exportações são 'feridas' do volume de embarques no âmbito do tráfego de transshipment', responsáveis em larga medida pelo acréscimo nesta classe de carga, quando todas as outras registam quebras com maior ou menor significado. Seguem-se os Granéis Líquidos que representaram uma quota de 23,9% após uma quebra de 5,6%, a Carga Fracionada com uma quota de 15,3% após quebra de 20,8%, e os Granéis Sólidos, que representaram 13%, após quebra de 6,4%.

**VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS POR CLASSE DE CARGA
TOTAL DOS PORTOS**

CLASSE DE CARGA	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
GRANÉIS LÍQUIDOS	4 158 236	6 397 024	5 645 955	7 625 977	7 199 100	23,9%	-5,6%	+12,8%
GRANÉIS SÓLIDOS	3 013 970	3 880 036	4 684 134	4 162 522	3 895 854	13,0%	-6,4%	+5,4%
C. G. CONTENTORIZADA	8 750 245	11 189 821	12 076 967	12 462 333	13 967 011	46,5%	+12,1%	+10,7%
C. G. FRACIONADA	4 611 989	5 318 762	5 886 784	5 825 450	4 611 364	15,3%	-20,8%	+1,0%
ROLL-ON/ROLL-OFF	194 695	194 081	337 851	417 948	394 482	1,3%	-5,6%	+24,0%

Cruzando as dimensões Continente e Classe de Carga e considerando o tráfego realizado em 2016, temos a seguinte estrutura do volume de exportações,

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2016
EXPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
TOTAL DOS PORTOS**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	4 293 606	2 515 307	3 751 276	3 262 180	144 642	13 967 011
C. G. Fracionada	2 013 493	2 286 393	274 268	36 162	1 048	4 611 364
Roll-On/Roll-Off	362 994	8 784	0	22 704	0	394 482
Granéis Líquidos	4 506 249	1 034 625	1 376 708	281 518	0	7 199 100
Granéis Sólidos	2 074 386	1 428 190	338 944	54 334	0	3 895 854



de cuja leitura ressalta que o destino preferencial da Carga Contentorizada é o mercado europeu (30,7%), seguido da América (26,9%), Ásia (23,4%) e África (18%). No entanto, sublinha-se que o maior volume no binómio Continente x Classe de Carga se verifica nos Granéis Líquidos para a Europa, cujo volume representa 62,6% do total da Classe.

A única Classe de Carga onde a Europa não representa a maioria das Exportações é a Carga Fracionada cuja quota mais elevada corresponde a África, com 49,6%, seguida de perto pela Europa, com 43,7%.

No que respeita ao destino das Exportações pelas “zonas económicas” consideradas pela Eurostat, a saber Intra-comunitária, PALOP, EFTA e OPEP, constata-se que o maior volume das Exportações nacionais tem como destino o conjunto dos países não integrados em nenhuma das zonas referidas, que representam globalmente 44,1% do total (após um acréscimo de +3,6% e o registo de uma tendência positiva de +12% ao ano), quando o espaço da União Europeia representa 39,1% (tendo registado uma quebra de 2015 para 2016, mas mantendo uma tendência de crescimento de +7,1%). Esta situação resulta do facto de um grande volume das mercadorias que passam em trânsito pelos portos nacionais, muito em especial o de Sines, sob a forma de Carga Contentorizada têm como destino os EUA, Canadá e África do Sul, para referir apenas os principais, e os ‘produtos petrolíferos refinados líquidos’, que representam igualmente um significativo volume, têm como destinos importantes os EUA, Gibraltar e Marrocos, países estes incluídos na zona ‘Outras’.

VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS
EVOLUÇÃO ANUAL POR ZONA ECONÓMICA

ZONA ECONÓMICA	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
INTRACOMUNITÁRIO	8 665 616	10 752 515	10 514 723	11 869 817	11 750 774	39,1%	-1,0%	+7,1%
PALOP	2 608 383	2 582 150	2 997 735	2 394 143	1 880 533	6,3%	-21,5%	-6,4%
EFTA	113 104	128 770	165 472	173 368	174 159	0,6%	+0,5%	+11,9%
OPEP	1 645 402	2 304 831	2 849 557	3 242 174	2 988 858	9,9%	-7,8%	+15,4%
OUTRAS	7 696 630	11 211 458	12 104 204	12 814 728	13 273 487	44,1%	+3,6%	+12,0%

Importa ainda referir a quebra acentuada verificada nas Exportações para os PALOP, de 21,5%, muito por efeito da crise económica em que entrou Angola, que originou uma redução de 33,9%, que, dado o volume que lhe está subjacente, os acréscimos verificados nas Exportações para Cabo Verde e Guiné-Bissau (+12,6% e +16,2%, respetivamente) não conseguiram compensar.

Também a variação do volume das exportações para os países da OPEP regista um valor negativo de 7,8% (mantendo uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +15,4%), situação que sofreu a influência da forte redução das Exportações de ‘cimento’ para a Argélia, de 48,6% (por razões de natureza administrativa).

Cruzando as dimensões 'forma de acondicionamento' das mercadorias e 'zonas económicas' de destino das exportações obtém-se a seguinte estrutura,

TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2016
EXPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E ÁREA ECONÓMICA
TOTAL DOS PORTOS

	Intra-comunitária	EFTA	OPEP	PALOP	Outras	Total Geral
C. G. Contentorizada	3 843 949	517	1 570 258	1 282 391	7 269 896	13 967 011
C. G. Fracionada	1 843 620	32 735	1 135 625	334 233	1 265 151	4 611 364
Roll-On/Roll-Off	362 991	0	9	1 228	30 254	394 482
Granéis Líquidos	3 808 379	0	31 765	80 700	3 278 256	7 199 100
Granéis Sólidos	1 891 835	140 907	251 201	181 981	1 429 930	3 895 854
Total Geral	11 750 774	174 159	2 988 858	1 880 533	13 273 487	30 067 811



de cuja leitura ressalta a imagem que vem ilustrar o facto já referido de que os países não incluídos nas zonas consideradas constituíram no seu conjunto o principal destino da Carga Contentorizada, tendo a zona Intracomunitária sido o principal destino das restantes Classes de Carga.

Considerando os países destino da carga embarcada em transporte marítimo no ano de 2016, a que se referem os dois quadros seguintes e o Anexo VIII, verificamos que o principal recebedor das mercadorias portuguesas foi a Espanha, num total de 3,4 milhões de toneladas que representaram 12,9% do total exportado, tendo registado uma quebra de 7% (após registo de uma variação positiva de +56% de 2014 para 2015), permanecendo ainda uma tendência de evolução anual traduzida por uma taxa média de +12,9%. Das principais mercadorias exportadas para a Espanha constam os 'petrolíferos refinados' e mercadoria indiferenciada integrada na Carga Contentorizada que passa em trânsito, nomeadamente por Sines.

Na lista dos principais países recebedores das exportações nacionais a seguir a Espanha (11,4% do total) vêm os EUA (9,9%), Países Baixos (7,2%), Reino Unido (6,1%), Marrocos (5,4%), Argélia (4,7%), Angola (3,3%) e Canadá (3,2%), que totalizam 51,2% do volume das Exportações, distribuindo-se o restante por mais de 130 países.

Dos países que mudaram significativamente a posição que ocupavam no ranking dos países principais destinos das Exportações importa referir pela negativa a Argélia (da 3ª posição para a 6ª), Angola (desce mais uma posição para a 7ª), a Alemanha (da 12ª pra 15ª), Gibraltar (da 11ª para a 16ª) e a China (desce quatro posições para a 17ª posição).

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE EXPORTAÇÕES
PRINCIPAIS PAÍSES DE DESTINO - CARGA TOTAL

PAÍSES	2012	2013	2014	2015	2016	Variação 2015 →2016	Δ% média anual
Espanha	1 992 931	3 017 328	2 339 748	3 649 636	3 394 234	-7,0%	+12,9%
E. U. A.	1 540 552	1 897 209	1 989 262	2 443 324	2 931 955	+20,0%	+17,3%
Países Baixos (Holanda)	2 263 668	2 369 194	2 179 468	2 398 109	2 397 804	-0,0%	+1,3%
Reino Unido	1 094 739	1 475 084	1 612 798	1 696 612	1 839 329	+8,4%	+11,9%
Marrocos	921 631	1 287 005	1 175 290	1 348 736	1 615 063	+19,7%	+12,3%
Argélia	1 375 881	1 802 899	2 410 221	2 409 121	1 402 919	-41,8%	+3,6%
Angola	1 843 186	1 794 605	2 101 822	1 486 740	981 173	-34,0%	-11,9%
Canadá	322 125	597 631	734 942	1 125 521	945 959	-16,0%	+29,6%
França	403 947	643 334	961 006	1 040 960	880 708	-15,4%	+19,6%
Emirados Árabes Unidos	21 455	17 858	30 232	408 494	850 177	+108,1%	-
Turquia	353 595	541 482	680 452	565 956	705 551	+24,7%	+14,0%
Alemanha	646 375	628 286	696 692	742 381	698 142	-6,0%	+3,2%
Itália	483 553	731 636	718 868	618 461	667 404	+7,9%	+4,0%
Bélgica	626 460	575 114	714 907	581 001	627 945	+8,1%	+0,1%
Arábia Saudita	77 685	100 773	73 538	315 569	625 927	+98,3%	-
Gibraltar	511 845	725 318	689 744	671 169	603 423	-10,1%	+2,0%
China, Republica Popular da	695 423	709 585	976 449	646 897	547 999	-15,3%	-4,9%
Cabo Verde	453 014	417 667	436 238	445 693	501 816	+12,6%	+2,8%
África do Sul	21 173	382 085	426 927	530 174	501 267	-5,5%	+40,9%
Índia	39 200	41 085	33 129	263 300	500 766	+90,2%	-
Brasil	1 156 717	1 451 198	1 147 704	801 441	461 072	-42,5%	-19,4%
Sri Lanka	316	234	255	3 035	320 363	+10455,6%	-
México	177 640	181 698	210 932	225 548	318 837	+41,4%	+16,3%
Gana	104 033	305 472	288 300	111 535	279 205	+150,3%	+7,5%
Guiné-Bissau	169 625	176 825	210 595	207 002	240 570	+16,2%	+9,0%
Restantes 122 países	3 432 366	5 109 119	5 792 172	5 757 815	5 228 203	-9,2%	+8,8%
TOTAL GERAL	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	-1,4%	+8,5%

Dos países que registam subidas no ranking dos maiores destinos das Exportações nacionais, merecem destaque os Países Baixos (Holanda) e Reino Unido que sobem uma posição para 3ª e 4ª, respetivamente, e, particularmente, os Emirados Árabes Unidos (sobem 9 posições para a 10ª), Turquia (sobe 5 para a 11ª), Itália e Bélgica (sobem 2 para a 12ª e 13ª, respetivamente) e Arábia Saudita (sobe 6 posições para a 14ª).

Em termos de variações de 2015 para 2016 importa sublinhar as que apresentam valores mais expressivos, quer em positiva, quer negativamente, para os países que são destino dos maiores volumes de mercadorias nacionais.

Das quebras verificadas e para além da já referida quebra de -7% registada com Espanha, temos também a Argélia que recua -41,8%, Angola -34%, Canadá e França, -16% e -15,4%, respetivamente. No leque de países com quotas de Exportações inferiores a 3% justifica-se referir, pela expressão das variações observadas, a Alemanha, Gibraltar, República Popular da China, Cabo Verde, África do Sul e Índia com quebras a oscilar entre -5,3% e -13,6%, e ainda o Brasil com uma quebra de -42,5%.

Com volumes de mercadorias superiores aos de 2015, importa sublinhar como países mais relevantes os EUA que crescem +20%, os Países Baixos que sobem ligeiramente +0,3%, o Reino Unido com um acréscimo de +7,8%, Marrocos com +19,8%, os Emirados Árabes Unidos, que mais do que duplicam o volume, registam uma variação de +108,1%, a Turquia que cresce +24,7%, a Itália +8,2%, a Bélgica +8,3% e a Arábia Saudita, que quase duplica o volume da tonelagem exportada registando um acréscimo de +98,4%.

VOLUME DE EXPORTAÇÕES EM 2016
PRINCIPAIS PAÍSES DE DESTINO (POR CLASSE DE CARGA)

Unidade: Toneladas

PAÍSES	Granéis Sólidos	Granéis Líquidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	Total	%	% Acc
Espanha	421 871	1 907 661	1 029 785	34 558	359	3 394 234	11,3%	11,3%
E. U. A.	241 579	1 062 007	1 543 615	84 754		2 931 955	9,8%	21,0%
Países Baixos (Holanda)	145 832	769 789	816 325	418 926	246 932	2 397 804	8,0%	29,0%
Reino Unido	346 359	32 481	960 833	464 045	35 611	1 839 329	6,1%	35,1%
Marrocos	59 178	774 574	378 818	400 945	1 548	1 615 063	5,4%	40,5%
Argélia	197 704	9 055	70 002	1 126 158		1 402 919	4,7%	45,2%
Angola	82 303	9 146	863 793	24 703	1 228	981 173	3,3%	48,4%
Canadá			913 487	32 472		945 959	3,1%	51,6%
França	149 670	470 312	138 507	122 219		880 708	2,9%	54,5%
Emirados Árabes Unidos		12 718	837 365	94		850 177	2,8%	57,3%
Turquia	41 644	94 447	437 426	132 031	3	705 551	2,3%	59,7%
Alemanha	58 675	126 554	140 921	297 674	74 318	698 142	2,3%	62,0%
Itália	225 049	79 277	306 275	52 712	4 091	667 404	2,2%	64,2%
Bélgica	124 420	362 704	134 922	5 193	706	627 945	2,1%	66,3%
Arábia Saudita			622 266	3 652	9	625 927	2,1%	68,4%
Gibraltar		603 423				603 423	2,0%	70,4%
China, Republica Popular da	37 179	16 215	480 656		13 949	547 999	1,8%	72,2%
Cabo Verde	99 678		203 781	198 357		501 816	1,7%	73,9%
África do Sul			497 208	4 059		501 267	1,7%	75,6%
Índia		145 173	355 593			500 766	1,7%	77,2%
Brasil		35 979	422 093	3 000		461 072	1,5%	78,8%
Sri Lanka			320 363			320 363	1,1%	79,8%
México		27 512	258 660	32 665		318 837	1,1%	80,9%
Gana	238 091	31 288	8 811	1 015		279 205	0,9%	81,8%
Guiné-Bissau		71 554	76 646	92 370		240 570	0,8%	82,6%
Restantes 111 países	1 426 622	557 231	2 148 860	1 079 762	15 728	5 228 203	17,4%	94,6%
TOTAL GERAL	3 895 854	7 199 100	13 967 011	4 611 364	394 482	30 067 811	100,0%	-

Considerando o ano de 2016 constata-se que a Carga Contentorizada é a Classe em que mais países registam os maiores volumes de mercadorias exportadas. As exceções a esta regra verificam-se nos Granéis Sólidos com o Gana (por efeito da exportação de 'cimento' e numa dimensão pouco expressiva), nos Granéis Líquidos com Espanha, Marrocos, França, Bélgica e Gibraltar (todos por efeito dos 'produtos petrolíferos refinados líquidos') e na Carga Fracionada com a Argélia (por efeito da exportação de 'cimento'), a Alemanha (nomeadamente pela 'pasta, papel e seus artigos') e Guiné-Bissau (também por efeito maioritário do 'cimento').

4.4. Tráfego Internacional com o Principal Mercado - Espanha

Por um lado, pela importância que reveste como origem das Importações e destino das Exportações portuguesas, e por outro por estarmos em presença de um país cuja localização geográfica retira ao transporte marítimo a condição de exclusividade para a trasladação de mercadorias entre os dois países.

A importância deste mercado é, pois, atestada pelo volume das mercadorias trocadas e majorada quer pela diversidade destas mercadorias, quer pela circunstância da partilha de uma extensa fronteira terrestre que confere a possibilidade de os modos de transporte terrestre, rodoviário e ferroviário, se assumirem como concorrentes do transporte marítimo.

Detalhando a informação já apresentada nos pontos anteriores para melhor se retratar os fluxos de mercadorias que constituem este tráfego, apresenta-se o quadro seguinte para as importações, estruturadas pela tipologia do acondicionamento, portos nacionais de desembarque, bem como os principais portos espanhóis onde a carga é embarcada.

IMPORTAÇÕES DE ESPANHA POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE ORIGEM E DESTINO NO ANO DE 2016

Porto de Desembarque Carga\Porto de Embarque	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Grand Total	% Carga	% Total
Granéis Líquidos	212 630	144 133		491 692	117 146	61 714	1 027 315	89,5%	26,3%
Huelva	127 294			161 972	63 084		352 350	34,3%	9,0%
La Coruna	30 956	60 094		53 965		13 252	158 267	15,4%	4,0%
Algeciras	13 977			102 978		31 367	148 322	14,4%	3,8%
Cartagena	14 009	39 041		68 923		6 606	128 579	12,5%	3,3%
Bilbao	11 943	35 098		18 049		1 993	67 083	6,5%	1,7%
Barcelona	1 638			2 799	54 062	6 000	64 499	6,3%	1,6%
Granéis Sólidos	42 633	210 510	40 363	22 532	151 332	12 496	479 866	63%	12,3%
Santander		67 127			33 261		100 388	21%	2,6%
La Coruna		54 490			23 828		78 318	16%	2,0%
Huelva		39 528			20 771	12 496	72 795	15%	1,9%
Bilbao		17 144			32 991		50 135	10%	1,3%
C. G. Contentorizada	771 241			232 727	21 116	1 132 949	2 158 033	97%	55,1%
Algeciras	596 367			208 835	17 792	78 255	901 249	42%	23,0%
Valencia	150 823			9 616	138	318 121	478 698	22%	12,2%
Bilbao				1 331		359 410	360 741	17%	9,2%
Vigo	20 779			4 764	1 224	125 526	152 293	7%	3,9%
Gijon						91 508	91 508	4%	2,3%
Barcelona	923			803		58 346	60 072	3%	1,5%
Las Palmas (Gran Canaria)	487			2 733	45	55 884	59 149	3%	1,5%
C. G. Fracionada		111 759	131 933	153	4 200		248 045	95%	6,3%
Ferrol		43 007	125 648		2 298		170 953	69%	4,4%
Aviles		64 041					64 041	26%	1,6%
Grand Total	1026 504	466 402	172 296	747 104	294 085	1207 159	3913 550		100,0%
%	26,2%	11,9%	4,4%	19,1%	7,5%	30,8%	100,0%		

Da leitura deste quadro, verifica-se que as linhas formadas pelos portos espanhóis onde as mercadorias são embarcadas e os portos portugueses onde são desembarcadas, se cruzam frequentemente com elevados volumes de mercadorias a ser transportadas.

A título de exemplo sublinha-se o facto de a carga transportada sob a forma de Granéis Líquidos, que representou 26,3% do total das Importações, é embarcada maioritariamente (67,5%) nos portos de Huelva, Algeciras, Cartagena e Barcelona (na frente Sul do Atlântico e Mediterrânica), e desembarcada em Lisboa (48,5%) e Leixões (10,4%).

A carga sob a forma de Granéis Sólidos é maioritariamente embarcada nos portos do Norte (frente atlântica ocidental e Mar Cantábrico) e desembarcada, também na sua maioria, em Aveiro.

A Carga Contentorizada foi na sua maioria embarcada em Algeciras e Valencia (frente Sul e Mediterrânica) e desembarcadas maioritariamente em Leixões (54%), seguida de Sines (29%) e Lisboa (16%). A Carga Contentorizada embarcada em Bilbao (Norte) e, na sua quase totalidade, foi desembarcada em Sines.

Relativamente às Exportações portuguesas para Espanha, cuja matriz de portos de origem e de destino é apresentada no quadro seguinte,

EXPORTAÇÕES DE ESPANHA POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE ORIGEM E DESTINO NO ANO DE 2016

Porto de Embarque Carga\Porto de Desembarque	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Grand Total	% Carga	% Total
Granéis Líquidos	8 165	155 279	16 250	4 011	19 305		1 704 651	1 907 661	95%	56,2%
Las Palmas (Gran Canaria)							634 516	634 516	33%	18,7%
Algeciras		142 805					250 048	392 853	21%	11,6%
Gijon							267 925	267 925	14%	7,9%
Valencia							187 884	187 884	10%	5,5%
Santa Cruz de Tenerife							159 491	159 491	8%	4,7%
Huelva			10 187		11 092		53 947	75 226	4%	2,2%
Tarragona			6 063				53 099	59 162	3%	1,7%
Villagarcia							34 524	34 524	2%	1,0%
Granéis Sólidos	16 771	4 988	30 416	208 324	48 033	84 738	28 601	421 871	74%	12,4%
Castellon de La Plana	16 771		27 005	186 399		1 500	15 657	247 332	59%	7,3%
Aviles						42 787		42 787	10%	1,3%
Gijon		4 988			15 572			20 560	5%	0,6%
C. G. Contentorizada		99 919			70 183	15 161	844 522	1 029 785	98%	30,3%
Bilbao							288 429	288 429	28%	8,5%
Barcelona		1 339			101		170 449	171 889	17%	5,1%
Algeciras		82 329			36 741	13 557	13 282	145 909	14%	4,3%
Valencia		11 421			20 083		109 745	141 249	14%	4,2%
Las Palmas (Gran Canaria)		2 666			4 940		95 115	102 721	10%	3,0%
Gijon							87 121	87 121	8%	2,6%
Vigo		192					73 750	73 942	7%	2,2%
C. G. Fracionada		2 075	3 303	29 160		20		34 558	94%	1,0%
Motril				29 160				29 160	84%	0,9%
Pasajes			3 303					3 303	10%	0,1%
Grand Total	24 936	262 261	49 969	241 495	137 521	100 278	2 577 774	3 394 234		100,0%
%	0,7%	7,7%	1,5%	7,1%	4,1%	3,0%	75,9%	100,0%		-

a situação de ocorrência de cruzamento de linhas formadas entre os portos que asseguram o transporte das mercadorias verifica-se com menor intensidade, devido ao facto de as Exportações estarem muito concentradas nos Granéis Líquidos (produtos petrolíferos) com origem em Sines (50,2% do total) e a Carga Contentorizada (20,6% do total) resultar na sua maioria de mercadorias de transshipment, igualmente centradas em Sines.

Importa uma referência particular ao porto da Figueira da Foz que se assume como principal porto exportador para Espanha na classe dos Granéis Sólidos, com 'produtos não energéticos das indústrias extrativas; ...' que representam 6% do total das Exportações, cujo transporte é quase integralmente efetuado para o porto Castellon de La Plana, no Mediterrâneo.



5. MOVIMENTO DE CONTENTORES

A importância que o tráfego de contentores apresenta, quer pelo volume de mercadorias que hoje é transportada utilizando esta forma de acondicionamento, quer pelo comportamento e dinâmica de crescimento que caracteriza este mercado, justifica uma breve análise sobre o tráfego registado nos portos onde constitui um movimento significativo, a saber, Leixões, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines.

No período de 2012 a 2016 foi registado o tráfego de Contentores, refletido no quadro seguinte, que traduz um crescimento anual de +10%, atingindo quase 2,7 milhões de TEU, e confirma naturalmente a predominância do porto de Sines no volume movimentado, correspondente a 56,4% do total, após um acréscimo de +13,6% face a 2015 e ter estabelecido uma tendência de evolução que tem subjacente uma taxa média anual de +24,9%. Sublinha-se, no entanto, que este comportamento do porto de Sines não espelha a atividade económica do país, pois cerca de 80% do seu volume refere-se a tráfego de *transhipment*.

**EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE TEU
(NOS PRINCIPAIS PORTOS COM TRÁFEGO DE CONTENTORES)**

Porto	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2015 → 2016	Δ% média anual
Leixões	632 703	620 005	627 153	568 349	602 673	22,5%	+6,0%	-1,8%
Figueira da Foz	6 001	12 130	28 972	21 702	24 210	0,9%	+11,6%	+31,1%
Lisboa	485 748	549 114	501 868	480 963	390 896	14,6%	-18,7%	-5,2%
Setúbal	77 577	71 516	103 549	120 362	152 948	5,7%	+27,1%	+22,1%
Sines	553 064	931 011	1 227 710	1 332 205	1 513 100	56,4%	+13,6%	+24,9%
TOTAL	1 755 093	2 183 776	2 489 252	2 523 581	2 683 827	100,0%	+6,3%	+10,0%
Δ % anual	+5,7%	+24,4%	+14,0%	+1,4%	+6,3%	-	-	-

Sobre o comportamento dos outros portos importa um destaque para a Figueira da Foz e Setúbal, cujas variações em 2016 se situam em +11,6% e +27,1%, embora com dimensões pouco significativas de 0,9% e 5,7%, registam evoluções anuais de +31,1% e +22,1%, respetivamente.

Os portos de Leixões e Lisboa evidenciam taxas médias anuais negativas de 1,8% e 5,2%, respetivamente, tendo, de 2015 para 2016, o primeiro registado um acréscimo de +6% e o segundo uma quebra de 18,7%. O primeiro porto reflete ainda sintomas da quebra das exportações para Angola e o segundo das greves dos trabalhadores portuários, nomeadamente as de abril/maio de 2016.

Realça-se o facto de os contentores apresentarem várias dimensões, sendo que para efeitos estatísticos no âmbito da metodologia definida pela Diretiva Marítima, se consideram enquadrados nos escalões referidos no quadro seguinte, onde se apresenta a respetiva evolução no período em análise e para 2016 a respetiva estrutura por porto.

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE CONTENTORES POR DIMENSÃO

DIMENSÃO	2012	2013	2014	2015	2016	%	Δ% 2015 → 2016	Δ% média anual
Contentores de 20 pés	533 331	663 640	770 105	718 041	710 845	41,9%	-1,0%	+6,2%
Contentores >20 pés e <40 pés	2 717	3 629	2 487	2 042	2 437	0,1%	+19,3%	-7,8%
Contentores de 40 pés	743 025	727 205	826 182	874 632	954 338	56,3%	+9,1%	+7,2%
Contentores >40 pés	16 184	28 989	24 659	24 336	27 898	1,6%	+14,6%	+8,1%
Total Geral	1 295 257	1 423 463	1 623 433	1 619 051	1 695 518	100,0%	+4,7%	+6,8%
Δ% anual	-	+9,9%	+14,0%	-0,3%	+4,7%	-		-

TRÁFEGO DE CONTENTORES EM 2016 POR PORTO E DIMENSÃO DO CONTENTOR

DIMENSÃO	Leixões	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total
Contentores de 20 pés	138 064	204	117 427	19 204	435 985	710 884
Contentores >20 pés e <40 pés	738	0	522	862	315	2 437
Contentores de 40 pés	209 849	12 003	129 994	66 050	536 516	954 412
Contentores >40 pés	19 493	0	6 412	393	1 600	27 898
TOTAL	368 144	12 207	254 355	86 509	974 416	1 695 631

Destaca-se o facto de se vir assistindo a uma crescente utilização de contentores de maiores dimensões, cuja evolução se traduz em taxas médias anuais de +6,2% nos de 20 pés e de +7,2% nos de 40 pés, com estes últimos ou de dimensão superior a representar 57,9%.

A utilização dos contentores nos diversos fluxos de tráfego em função da direção do transporte é traduzida pelos dados do quadro seguinte, de onde ressalta a semelhança entre as quotas das Importações e das Exportações, muito sustentada no forte peso das operações de *transshipment*.

EVOLUÇÃO ANUAL DO TRÁFEGO DE CONTENTORES POR FLUXOS

UNIDADES

Tráfego	2012	2013	2014	2015	2016	Δ% 2015 → 2016	Δ% média anual	% Cheios em 2016
IMPORTAÇÃO	477 893	617 012	715 199	718 569	746 311	+3,9%	+10,4%	64,5%
EXPORTAÇÃO	650 257	627 233	729 077	720 459	756 088	+4,9%	+4,5%	86,5%
CABOTAGEM	167 107	179 215	179 157	180 023	193 232	+7,3%	+3,0%	65,0%
Continental	53 301	64 856	64 567	65 342	71 402	+9,3%	+5,9%	71,2%
R. A. Madeira	52 441	53 315	55 759	57 204	59 591	+4,2%	+3,3%	55,1%
R. A. Açores	61 365	61 044	58 831	57 477	62 239	+8,3%	-0,3%	67,5%
TOTAL GERAL	1 295 257	1 423 460	1 623 433	1 619 051	1 695 631	+4,7%	+6,8%	74,4%

TEU

								(*)
IMPORTAÇÃO	723 331	940 578	1 085 670	1 113 018	1 176 159	+5,7%	+11,5%	76,9%
EXPORTAÇÃO	766 178	960 784	1 117 216	1 117 001	1 185 319	+6,1%	+10,3%	95,5%
CABOTAGEM	266 147	283 353	286 772	293 826	322 489	+9,8%	+4,3%	74,0%
Continental	87 494	103 481	103 418	107 105	121 964	+13,9%	+7,2%	88,2%
R. A. Madeira	83 676	85 438	91 370	95 487	100 438	+5,2%	+4,9%	58,7%
R. A. Açores	94 977	94 434	91 984	91 234	100 087	+9,7%	+0,7%	72,3%
TOTAL GERAL	1 755 656	2 184 715	2 489 658	2 523 845	2 683 967	+6,3%	+10,0%	84,8%
Δ % anual	+5,7%	+24,4%	+14,0%	+1,4%	+6,3%	-	-	-

(*) Valores calculados

Salienta-se também o facto de em todos os fluxos se registar um maior crescimento no volume de Contentores medidos em TEU do que em Unidades, quer na variação de 2015 para 2016, quer nas tendências de evolução, refletindo o referido aumento crescente das respetivas dimensões. No caso particular da Cabotagem com a Região Autónoma dos Açores a taxa anual de evolução influiu de 0,3% em Unidades para +0,7% em TEU e nas Exportações a diferenças entre estes indicadores sobe a 5,8 pontos percentuais.

Importa também realçar os ratios dos Contentores Cheios relativamente ao Total, que no tráfego de Importação, em TEU, assumiu a expressão de 76,9%, no de Exportação subiu para 95,5% e na Cabotagem Continental foi de 88,2%.

Na Cabotagem Insular estes valores registaram, naturalmente, valores mais baixos, atento o facto de haver mais mercadorias do Continente para as Regiões Autónomas do que vice-versa, tendo sido de 88,6% e 92,2% no tráfego para a Madeira e Açores, respetivamente, e de 27,3% e 49,6% respetivamente da Madeira e dos Açores para o Continente.

PROPORÇÃO DE CONTENTORES CHEIOS NA CABOTAGEM INSULAR

Direção	2012	2013	2014	2015	2016
Continente → R.A.Madeira	85,1%	85,5%	87,3%	88,4%	88,6%
R.A.Madeira → Continente	30,5%	29,1%	28,0%	27,0%	27,3%
Continente → R.A.Açores	88,9%	88,4%	91,2%	92,7%	92,2%
R.A.Açores → Continente	49,6%	49,3%	51,9%	52,8%	49,6%



6. NAVIOS

Os navios que escalaram os portos do Continente, quer em operações do transporte marítimo de mercadorias, quer em tráfego de passageiros, quer ainda por outros motivos que obrigam a reporte ao Eurostat no âmbito da Diretiva Marítima, apresentam tipologias e dimensões distintas, sendo também elevada a variabilidade da nacionalidade dos pavilhões que arvoraram aquando das escalas.

Neste ponto iremos apresentar uma breve caracterização do universo dos navios que escalaram os portos do Continente, integrados ou não na cadeia de transporte das mercadorias, considerando a respetiva nacionalidade de registo, dimensão e tipologia, bem como os portos escalados.

Apresentaremos também a composição, por tipologia, da frota operacional de bandeira nacional, nomeadamente a registada no Registo Internacional da Madeira - MAR (RIN-MAR), uma vez que o registo convencional tem vindo a esvaziar-se progressivamente.

6.1. Movimento de Navios

Os portos do continente registaram globalmente uma evolução positiva do número de escalas de navios entre 2012 e 2015, tendo em 2016 observado um recuo de 0,3% face ao ano anterior, mantendo subjacente uma taxa média anual de crescimento de +3,3%.

A tipologia de navios que apresentou um maior número de escalas em 2016 foi a de Contentores, com uma quota de 34,2%, tendo ultrapassado a de Carga Geral que ficou por 33,9%, em resultado de um acréscimo de +4,9% dos primeiros e de uma quebra de 5,5% dos segundos. Na terceira posição surgem os navios transportadores de Granéis Líquidos que representaram 19,6% após um recuo de 0,2%. As restantes tipologias representaram no seu conjunto 12,3% do total, distribuídos por Navios de Cruzeiro (4,3%), de Granéis Sólidos (4,1%), de Transporte especializado (carga seca) (3,6%).

Sublinha-se, no entanto, que as principais tipologias apresentam taxas médias anuais de crescimento positivas, destacando-se a de Contentores com +6,7% e os Navios de Cruzeiro com +2,4%.

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS NOS PORTOS DO CONTINENTE
POR TIPO DE NAVIO

Tipologia	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura % 2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
Contentores	2 760	3 230	3 374	3 514	3 685	34,2%	+4,9%	+6,7%
Carga geral	3 400	3 779	3 961	3 870	3 656	33,9%	-5,5%	+1,6%
Granéis líquidos	2 061	2 111	2 106	2 123	2 118	19,6%	-0,2%	+0,6%
Navios de Cruzeiro	393	477	435	451	459	4,3%	+1,8%	+2,4%
Granéis sólidos	336	351	380	469	437	4,1%	-6,8%	+8,5%
Transporte especializado (carga seca)	326	324	327	352	388	3,6%	+10,2%	+4,5%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	54	5	10	14	18	0,2%	+28,6%	-30,6%
Batelão sem propulsão para cargas secas	9	6	8	8	8	0,1%	+0,0%	+0,0%
Outro	26	5	7	8	11	0,1%	+37,5%	-22,7%
Total	9 365	10 288	10 608	10 809	10 780	100,0%	-0,3%	+3,3%
Varição anual	-7,6%	+9,9%	+3,1%	+1,9%	-0,3%	---		

A diminuição do número de escalas dos navios não significa menor capacidade dos navios que serviram os portos do Continente. No quadro seguinte apresenta-se o correspondente ao anterior, mas relativo ao volume total da respetiva arqueação bruta (GT), de cuja leitura se constata que na posição cimeira continuam os navios de Contentores, mas com uma quota de 48,7% (ao invés de 34,2% no número de escalas). Para a segunda posição sobem os de Granéis Líquidos com uma quota de 17,6%, descendo para a terceira posição os de Carga Geral que representam apenas 10,5%. Na quarta posição continuam os Navios de Cruzeiro cuja quota de GT passa a representar 11,8%.

Esta disparidade de valores resulta maioritariamente da crescente dimensão dos navios portacontentores, que em poucas décadas passaram de uma capacidade de 500 TEU para 20 000 TEU, e do cada vez maior número de navios de Cruzeiro de grande dimensão.

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE ARQUEAÇÃO BRUTA DOS NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS DO CONTINENTE
POR TIPO DE NAVIO

Unidade: milhares

Tipologia	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura % 2016	Variação 2015 → 2016	Δ% média anual
Contentores	53 001	72 492	81 239	90 768	99 704	48,7%	+9,8%	+15,5%
Carga geral	16 261	18 525	20 951	23 258	21 449	10,5%	-7,8%	+7,9%
Granéis líquidos	28 246	31 365	33 227	34 655	35 948	17,6%	+3,7%	+5,9%
Navios de Cruzeiro	23 617	25 248	22 815	24 558	24 069	11,8%	-2,0%	+0,1%
Granéis sólidos	8 443	8 872	10 368	13 573	12 275	6,0%	-9,6%	+12,5%
Transporte especializado (carga seca)	8 894	9 014	9 879	11 072	11 105	5,4%	+0,3%	+6,7%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	1 240	3	125	14	38	0,0%	+167,0%	#NUM!
Batelão sem propulsão para cargas secas	7	12	9	8	14	0,0%	+73,8%	+10,0%
Outro	30	8	17	26	32	0,0%	+22,1%	+9,6%
Total	139 739	165 539	178 629	197 933	204 632	1898,3%	+3,4%	+9,7%
Variação anual	-	+18,5%	+7,9%	+10,8%	+3,4%	---		

No Anexo X apresenta-se a evolução por escalões de dimensão para as principais tipologias de navios.

Analisando a evolução do número de escalas por navios Nacionais e Estrangeiros e dimensão dos navios, verificase uma significativa variação positiva global para os navios nacionais, de +35,9% de 2015 para 2016, associada a uma taxa média anual de +13,2%, por efeito das escalas dos navios com GT entre 5000 e 9999 e iguais ou superiores a 20 mil.

Independentemente deste comportamento positivo a quota de escalas efetuadas por navios nacionais é de 10,5%.

Os navios com pavilhão estrangeiro registaram uma quebra global no número de escalas de 3,3%, decorrente nomeadamente da redução de 19,8% do número de escalas efetuadas por navios de arqueação bruta entre 20 000 e 39 999. Com menor expressão a quebra foi verificada nos restantes escalões intermédios de dimensão, tendo-se registado acréscimos para a GT inferior a 2000 (+5,9%) e superior a 40 000 (+10,1%).

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

Nacionalidade e Dimensão	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura % 2016	Variação 2015 → 2016	Δ% média anual
Nacional	697	682	795	829	1 127	10,5%	+35,9%	+13,2%
< 2 000	26	13	15	23	25	0,2%	+8,7%	+4,0%
2 000 a 4 999	329	310	284	243	294	2,7%	+21,0%	-4,6%
5 000 a 9 999	297	326	365	361	588	5,5%	+62,9%	+17,9%
10 000 a 19 999	33	22	117	160	161	1,5%	+0,6%	+73,0%
≥ 20 000	12	11	14	42	59	0,5%	+40,5%	+112,1%
Estrangeiro	8 668	9 606	9 813	9 980	9 653	89,5%	-3,3%	+2,5%
< 2 000	310	274	272	219	232	2,2%	+5,9%	-7,8%
2 000 a 4 999	3 210	3 470	3 486	3 292	3 180	29,5%	-3,4%	-0,7%
5 000 a 9 999	2 053	2 236	2 362	2 453	2 388	22,2%	-2,6%	+3,9%
10 000 a 19 999	1 255	1 422	1 256	1 101	1 093	10,1%	-0,7%	-5,1%
20 000 a 39 999	933	1 048	1 134	1 502	1 204	11,2%	-19,8%	+9,0%
≥ 40 000	907	1 156	1 303	1 413	1 556	14,4%	+10,1%	+13,3%
Ignorado	0	0	0	0	0	0,0%	-	-
Total	9 365	10 288	10 608	10 809	10 780	100,0%	-0,3%	+3,3%
Variação anual	—	9,9%	3,1%	1,9%	-0,3%	—		

De entre as tipologias de navios com mais número de escalas registadas (superior a 4%), a maior representação de navios de bandeira nacional verificou-se nos navios de Contentores, 19,1% do total, descendo para 7,2% nos navios de Carga Geral, conforme quadro seguinte.

TIPOLOGIA E NACIONALIDADE DO REGISTO DOS NAVIOS QUE ESCALARAM OS PORTOS EM 2016

Tipo de Navio	Nacional	Estrangeiro	Total	Estrutura %	% Nacional / Total
Contentores	704	2 981	3 685	34,2%	19,1%
Carga geral	264	3 392	3 656	33,9%	7,2%
Granéis líquidos	39	2 079	2 118	19,6%	1,8%
Navios de Cruzeiro	9	450	459	4,3%	2,0%
Granéis sólidos	31	406	437	4,1%	7,1%
Transporte especializado (carga seca)	69	319	388	3,6%	17,8%
Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	6	12	18	0,2%	33,3%
Outros	11	26	37	0,3%	29,7%
Total	1 127	9 653	10 780	100,0%	10,5%

Considerando a nacionalidade da bandeira das escalas efetuadas nos diversos portos do Continente e independentemente da tipologia de navios, constatamos que o maior número de escalas se verificou no porto de Leixões com 24,4%, seguido de Sines com 22,3%, Lisboa com 21,2% e Setúbal com 15% do total de escalas efetuadas.

Sublinha-se, no entanto, que a maior incidência da bandeira nacional se registou nos portos de Lisboa (19%) e Leixões (14,5%), dada a preponderância do transporte de cabotagem insular se efetuar maioritariamente por estes dois portos. Refere-se ainda que o porto de Sines, o 2º porto em número de escalas e também com bastante relevância na cabotagem insular, nomeadamente para abastecimento de Produtos Petrolíferos, apenas registou 3% de escalas com navios de bandeira nacional.

NÚMERO DE ESCALAS POR PORTO E NACIONALIDADE DO REGISTO DOS NAVIOS EM 2016

Porto	Nacional	Estran- geiro	Total	Estrutura %	% Nacional
Viana do Castelo	10	169	179	1,7%	5,6%
Leixões	380	2 245	2 625	24,4%	14,5%
Douro	2	19	21	0,2%	9,5%
Aveiro	62	976	1 038	9,6%	6,0%
Figueira da Foz	19	504	523	4,9%	3,6%
Lisboa	433	1 850	2 283	21,2%	19,0%
Setúbal	149	1 471	1 620	15,0%	9,2%
Sines	72	2 333	2 405	22,3%	3,0%
Faro	0	31	31	0,3%	0,0%
Portimão	0	55	55	0,5%	0,0%
Total	1 127	9 653	10 780	100,0%	10,5%

Considerando os países de registo das bandeiras dos navios que efetuaram as 10 780 escalas em 2016, cujo resumo se apresenta na página seguinte, verificase que o número ultrapassa setenta países, sendo Malta o mais representativo com 1501 escalas em tráfego nacional e internacional, ou seja, 13,9% do total, seguido de Antígua e Barbuda com 13,1%. Se considerarmos apenas o tráfego internacional esta ordem inverte-se, mantendo-se valores muito próximos.

Por efeito do tráfego nacional, nomeadamente a cabotagem insular, Portugal surge na 3ª posição geral com uma quota de 10,5% (resultado de 24,7% no tráfego nacional, onde ocupa o 1º lugar, e 4,5% no tráfego internacional, onde ocupa a 8ª posição).

Em termos globais há ainda a assinalar os números representados pelas bandeiras do Panamá (7,5%), Países Baixos (7,3%), Libéria e Chipre (6,6%) e Reino Unido (5,8%), para se referirem apenas os países com uma representação superior a 5%.

**NÚMERO DE ESCALAS EM 2016 POR PAÍS DE REGISTO DOS NAVIOS
E POR TIPO DE TRÁFEGO**

PAÍS DE REGISTO	Nacional		Internacional		Total		% Acc
Malta	497	15,6%	1 004	13,2%	1 501	13,9%	13,9%
Antígua e Barbuda	388	12,2%	1 027	13,5%	1 415	13,1%	27,1%
Portugal	785	24,7%	342	4,5%	1 127	10,5%	37,5%
Panamá	34	1,1%	777	10,2%	811	7,5%	45,0%
Países Baixos (Holanda)	187	5,9%	600	7,9%	787	7,3%	52,3%
Libéria	149	4,7%	563	7,4%	712	6,6%	58,9%
Chipre	219	6,9%	492	6,5%	711	6,6%	65,5%
Reino Unido	213	6,7%	412	5,4%	625	5,8%	71,3%
Marshall, Ilhas	38	1,2%	340	4,5%	378	3,5%	74,8%
Baamas	85	2,7%	241	3,2%	326	3,0%	77,9%
Espanha	186	5,8%	137	1,8%	323	3,0%	80,9%
Itália	58	1,8%	209	2,8%	267	2,5%	83,3%
Hong Kong	38	1,2%	189	2,5%	227	2,1%	85,4%
Gibraltar	86	2,7%	115	1,5%	201	1,9%	87,3%
Singapura	28	0,9%	158	2,1%	186	1,7%	89,0%
Turquia	5	0,2%	116	1,5%	121	1,1%	90,1%
Alemanha	20	0,6%	70	0,9%	90	0,8%	91,0%
Bermudas	9	0,3%	76	1,0%	85	0,8%	91,8%
Irlanda	16	0,5%	64	0,8%	80	0,7%	92,5%
Grécia	5	0,2%	62	0,8%	67	0,6%	93,1%
Dinamarca	14	0,4%	45	0,6%	59	0,5%	93,7%
Cook, Ilhas	1	0,0%	47	0,6%	48	0,4%	94,1%
Rússia, Federação da	7	0,2%	33	0,4%	40	0,4%	94,5%
Restantes 49 países	113	3,6%	480	6,3%	593	5,5%	100,0%
Total	3 181	100,0%	7 599	100,0%	10 780	100,0%	-

Conforme valores constantes do Anexo XI os navios de Contentores sob bandeira de Portugal apresentam o maior número de escalas (704), seguidos do Panamá, Antígua e Barbuda e Libéria, com números entre 445 e 454.

A bandeira de registo dos navios de Carga Geral que mais escalas efetuaram nos portos do Continente é da Antígua e Barbuda, com 951 escalas, seguido dos Países Baixos, com 540 escalas.

Nos Granéis Líquidos destaca-se Malta com 688 escalas, seguido de Espanha com 191 escalas, Ilhas Marshall com 145 e Libéria com 125 escalas.

6.2. Frota Operacional de Bandeira Portuguesa

A frota operacional que se encontra sob bandeira nacional, tem vindo a diminuir significativamente no que respeita ao registo convencional e a aumentar no Registo Internacional de Navios da Madeira (RIN-MAR).

Para efeitos meramente comparativos com a situação do registo no RIN-MAR, refere-se que a década de 1980 se iniciou com 94 navios em registo convencional, tendo passado para 52 na década de 1990 e para 24 no ano 2000. Durante o ano 2016 registou-se a saída de um navio porta-contentores, tendo-se chegado ao final do ano com nove no registo convencional. Conforme dados divulgados pelo IMT, I.P. este lote de navios é constituído por um de transporte de passageiros (longo curso), um batelão (em serviço internacional) e sete navios de Contentores (afetos à cabotagem).

Relativamente ao RIN-MAR sublinha-se que desde o seu início, no ano de 1990, tem vindo a observar um crescente número de registos, com particular incidência nos últimos três anos, terminando o ano de 2016 com 378 navios, mais 98 registos do que no final de 2015, o que traduz um aumento líquido de +35%, dado terem também sido observadas algumas saídas.

No quadro seguinte apresenta-se a estrutura da frota, em número de navios e arqueação bruta média, por tipologia de navio e antiguidade de registo no RIN-MAR,

FROTA REGISTRADA NO RIN-MAR EM 31 DEZEMBRO 2016
(NÚMERO DE NAVIOS E ARQUEAÇÃO BRUTA MÉDIA)
POR TIPO DE NAVIO E ANTIGUIDADE DE REGISTO

Tipo de navio	N.º AB média	Até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2012	Em 2013	Em 2014	Em 2015	Em 2016	Total Geral	%
Porta-Contentores	N.º			1	2	15	47	59	63	187	49,5%
	AB média	-	-	3 981	14 016	40 490	37 953	48 192	45 692	43 557	67,4%
Graneleiros	N.º			1	3	5	9	14	17	49	13,0%
	AB média	-	-	8 254	28 732	31 678	42 256	49 366	65 077	49 604	20,1%
Carga Geral	N.º		3	5	2	1		14	23	48	12,7%
	AB média	-	2 369	2 952	8 008	7 532	-	9 342	7 843	7 429	3,0%
Transporte de Químicos/Gás	N.º		5	8	20	2	1	2	3	41	10,8%
	AB média	-	18 856	3 672	16 373	5 390	3 430	3 557	16 138	12 704	4,3%
Ro-Ro	N.º	1		7		1	1	1	7	18	4,8%
	AB média	8 191	-	15 640	-	15 224	10 471	13 112	23 255	17 737	2,6%
Passageiros	N.º	1	3	3	2					9	2,4%
	AB média	1 342	8 623	36 486	28 175	-	-	-	-	21 447	1,6%
Ferry	N.º		1		1					2	0,6%
	AB média	-	8 072	-	22 359	-	-	-	-	15 216	0,3%
Outros	N.º	4	5	6	4	2	1		2	24	6,3%
	AB média	4 747	11 297	435	349	212	445	-	46	3 352	0,7%
Total Geral	N.º	6	17	31	34	26	59	90	115	378	100,0%
	AB média	4 754	11 283	8 965	15 818	30 758	36 922	40 950	38 058	31 948	100,0%

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

de cuja leitura se constata que 30,4% dos navios se registaram em 2016 e 23,8% em 2015, totalizando no conjunto 54,2% do total.

No tocante à tipologia, o número mais elevado de registos verifica-se nos Porta-contentores, com 187 navios, correspondente a 49,5% do total e a mais 58 unidades do que 2015, seguido dos Graneleiros e Carga Geral que representam 13% e 12,7% do total, respetivamente.

Importa sublinhar o facto de a arqueação bruta média dos navios registados nos cinco últimos anos é de cerca de 35 mil, sendo que a arqueação bruta média dos navios Porta-Contentores e Graneleiros se situa na casa dos 43,6 mil e 49,6 mil, respetivamente.

Em termos de estrutura etária importa também referir que a idade média geral dos navios registados no RIN-MAR é de 10,8 anos, tendo 'rejuvenescido' um ano comparativamente ao valor apurado em 2015.

A tipologia de navios mais jovem é a dos Graneleiros, com uma idade média de 4,6 anos, seguida dos Porta-Contentores, com 9,8 anos, que correspondem precisamente às que encerram os maiores números de navios.

A idade média mais alta observa-se nos navios de Passageiros, com 31,8 anos, incluindo uma unidade com pelo menos 68 anos.

FROTA REGISTRADA NO RIN-MAR EM 31.DEZEMBRO.2016
POR TIPO DE NAVIO E ANO DE CONSTRUÇÃO

Tipo de navio	Até 1949	De 1950 até 1974	De 1975 até 1999	De 2000 até 2004	De 2005 até 2009	De 2010 até 2014	De 2015 até 2015	Em 2016	Total	Idade Média	
Porta-Contentores			17	38	84	36		12	187	9,8	
Graneiros			3	2	5	14	12	13	49	4,6	
Carga Geral			12	7	18	10	1		48	12,4	
Transporte de Químicos/Gás			3	16	7	15			41	10,7	
Ro-Ro			8	7		1		2	18	14,2	
Passageiros	1	1	5	1	1				9	31,8	
Ferry			1	1					2	15,5	
Outros		1	9	2	6	6			24	18,2	
TOTAL	Nº	1	2	58	74	121	82	13	27	378	10,8
		0,3%	0,5%	15,3%	19,6%	32,0%	21,7%	3,4%	7,1%	100,0%	-
	Idade média	68,0	48,0	23,2	14,3	9,4	4,7	1,0		10,8	-

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

Acresce referir que para além dos navios de comércio referidos, o RIN-MAR inclui ainda o registo de embarcações de recreio e de iates comerciais, não considerados neste documento.

Refere-se ainda o facto de já durante o decorrer do ano de 2017 o registo convencional observou a saída de mais cinco unidades, o veleiro de transporte de passageiros e quatro porta-contentores, limitando-se a três unidades (dois porta-contentores da Mutualista Açoreana e um batelão da Socarmar).



ANEXO I - Ponto 3.1

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL EVOLUÇÃO ANUAL

Porto Declarante	Ano					Estrutura (%) 2016	Variação 2015 →2016	Δ% média anual
	2012	2013	2014	2015	2016			
Viana do Castelo							-	-
Leixões	796 757	1 283 525	1 103 583	1 364 532	1 260 443	25,6%	-7,6%	+9,2%
Aveiro	60 217	51 998	35 808	32 949	20 568	0,4%	-37,6%	-23,4%
Figueira da Foz	3 180	207	76 862	134 075	130 822	2,7%	-2,4%	-
Lisboa	192 086	159 712	146 144	91 323	59 858	1,2%	-34,5%	-24,7%
Setúbal	173 030	114 964	110 985	123 710	114 829	2,3%	-7,2%	-8,2%
Sines	2 105 689	2 052 603	1 991 001	1 397 107	3 340 306	67,8%	+139,1%	+8,8%
Faro							-	-
Portimão							-	-
TOTAL	3 330 959	3 663 009	3 464 383	3 143 696	4 926 826	100,0%	+56,7%	+7,5%
Δ % Anual	-	+10,0%	-5,4%	-9,3%	+56,7%	-	-	-

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EMBARCADAS EM CABOTAGEM CONTINENTAL POR PORTO DECLARANTE E DESTINO - 2016

Porto Declarante	Orig/Dest										Estrutura (%) no Porto Declarante	
	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	TOTAL		
Viana do Castelo	-											
Leixões		-	16 054	21	2 561	339	1 241 468				1 260 443	25,6%
Aveiro		20 345	-			223					20 568	0,4%
Figueira da Foz		120 475		-		10 270	77				130 822	2,7%
Lisboa		49 386		416	-	4 376	5 680				59 858	1,2%
Setúbal	15 105	69 263	30 388		24	-	49				114 829	2,3%
Sines		2 702 730	137 271		465 171	35 134	-				3 340 306	67,8%
Faro								-				
Portimão									-			
TOTAL	15 105	2 962 199	183 713	437	467 756	50 342	1 247 274				4 926 826	100,0%
Estrutura (%) Destino	0,3%	60,1%	3,7%	0,0%	9,5%	1,0%	25,3%				100,0%	

ANEXO II - Ponto 3.2

TRÁFEGO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM INSULAR POR PORTO E CLASSE DE CARGA EM 2016 CARGA EMBARCADA - REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Porto de Embarque \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2016
Leixões	116 605		153 609	10 670		280 884	31,4%
Lisboa		20 392	313 022	9 859		343 273	38,3%
Setúbal		63 631	5 291	311		69 233	7,7%
Sines	201 771					201 771	22,5%
TOTAL	318 376	84 023	471 922	20 840		895 161	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga	35,6%	9,4%	52,7%	2,3%		100,0%	-

CARGA EMBARCADA - REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Porto de Embarque \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2016
Leixões	15 798		235 779	10 432		262 009	28,4%
Aveiro		36 531				36 531	4,0%
Lisboa		41 605	296 925	8 436		346 966	37,6%
Setúbal		12 246	11 202	425	569	24 442	2,6%
Sines	222 452					222 452	24,1%
Faro				30 130		30 130	3,3%
TOTAL	238 250	90 382	543 906	49 423	569	922 530	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga	25,8%	9,8%	59,0%	5,4%	0,1%	100,0%	-

CARGA DESEMBARCADA - REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Porto de Desembarque \ Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2016
Leixões			53 736	1 389		55 125	39,7%
Lisboa			79 535	2 781		82 316	59,3%
Setúbal			1 465	8		1 473	1,1%
TOTAL			134 736	4 178		138 914	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga			97,0%	3,0%		100,0%	-

CARGA DESEMBARCADA - REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Porto de Desembarque	Classe de Carga	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	C. G. Contentorizada	C. G. Fracionada	Roll-On/Roll-Off	TOTAL	Estrutura (%) 2016
Leixões				84 611	885		85 496	30,4%
Lisboa				183 161	1 582		184 743	65,7%
Setúbal				10 200	145	568	10 913	3,9%
TOTAL				277 972	2 612	568	281 152	100,0%
Estrutura (%) por Classe de Carga				98,9%	0,9%	0,2%	100,0%	-

ANEXO III - Ponto 4.1 - A

TRÁFEGO INTERNACIONAL EVOLUÇÃO ANUAL POR PORTO DECLARANTE

TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

Porto Declarante	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Variação 2015 → 2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	112 581	158 803	105 143	83 154	55 166	0,1%	-33,7%	-17,7%
Leixões	7 576 281	7 829 397	8 471 278	9 547 937	7 292 281	15,9%	-23,6%	+1,4%
Aveiro	1 442 847	1 675 399	1 786 645	2 220 834	2 596 889	5,7%	+16,9%	+16,3%
Figueira da Foz	710 324	924 381	832 357	612 699	729 362	1,6%	+19,0%	-3,5%
Lisboa	5 643 068	5 543 180	5 710 580	5 691 708	5 178 479	11,3%	-9,0%	-1,4%
Setúbal	1 830 001	2 279 682	2 424 955	2 542 460	2 588 060	5,6%	+1,8%	+8,0%
Sines	17 519 753	20 375 494	20 633 691	24 278 907	27 479 383	59,8%	+13,2%	+11,6%
Faro	15 501	0	25	0	0	0,0%	-	-
TOTAL	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	100,0%	+2,1%	+7,2%
Variação anual	-	+11,3%	+3,0%	+12,5%	+2,1%	-	-	-

TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

Porto Declarante	2012	2013	2014	2015	2016	Estrutura (%) 2016	Variação 2015 → 2016	Δ% média anual
Viana do Castelo	330 363	289 327	306 350	316 910	320 906	1,1%	+1,3%	+0,3%
Leixões	4 970 819	4 958 440	5 250 505	4 790 432	4 682 983	15,6%	-2,2%	-1,5%
Aveiro	1 494 471	1 858 016	2 148 094	2 229 576	1 703 836	5,7%	-23,6%	+4,3%
Figueira da Foz	1 039 787	1 165 447	1 206 435	1 209 232	1 171 561	3,9%	-3,1%	+2,7%
Lisboa	2 790 216	3 631 896	3 426 905	3 340 539	2 701 978	9,0%	-19,1%	-1,5%
Setúbal	3 563 106	4 264 104	5 061 156	4 435 501	3 787 540	12,6%	-14,6%	+1,5%
Sines	6 286 652	10 455 123	10 875 630	13 799 167	15 570 748	51,8%	+12,8%	+22,5%
Faro	253 718	357 371	356 616	372 873	128 259	0,4%	-65,6%	-7,8%
TOTAL	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	100,0%	-1,4%	+8,5%
Variação anual	-	+30,2%	+6,1%	+6,5%	-1,4%	-	-	-

**VOLUME DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO INTERNACIONAL EM 2016
POR PORTO DECLARANTE E CONTINENTE**

Porto Declarante	Continente					TOTAL
	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	
Viana do Castelo	314 256	59 012	744	1 516	544	376 072
Leixões	6 627 838	3 528 483	1 118 024	626 398	74 521	11 975 264
Aveiro	3 223 361	585 801	428 640	62 419	504	4 300 725
Figueira da Foz	1 690 726	199 693	0	10 504	0	1 900 923
Lisboa	4 089 274	1 592 574	1 778 882	411 057	8 670	7 880 457
Setúbal	3 058 048	1 998 423	1 015 794	303 335	0	6 375 600
Sines	16 494 741	7 340 242	13 828 540	5 122 684	263 924	43 050 131
Faro	1 200	127 059	0	0	0	128 259
TOTAL	35 499 444	15 431 287	18 170 624	6 537 913	348 163	75 987 431
Distribuição (%)	46,7%	20,3%	23,9%	8,6%	0,5%	100,0%

ANEXO IV - Ponto 4.1 - B

**VOLUME DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES EM 2016 POR PORTO
GRANÉIS LÍQUIDOS**

Porto Declarante	Fluxo			Estrutura (%) Total	Estrutura (%) Exportações	% Exportação
	Importação	Exportação	Total			
Viana do Castelo	0	42 497	42 497	0,2%	0,6%	100,0%
Leixões	2 616 507	1 067 445	3 683 952	14,2%	14,8%	29,0%
Aveiro	846 613	225 620	1 072 233	4,1%	3,1%	21,0%
Figueira da Foz	12 016	17 359	29 375	0,1%	0,2%	59,1%
Lisboa	839 879	60 450	900 329	3,5%	0,8%	6,7%
Setúbal	227 923	0	227 923	0,9%	0,0%	0,0%
Sines	14 204 729	5 785 729	19 990 458	77,0%	80,4%	28,9%
Faro	0	0	0	0,0%	0,0%	-
Total	18 747 667	7 199 100	25 946 767	100,0%	100,0%	27,7%

GRANÉIS SÓLIDOS

Porto Declarante	Fluxo			Estrutura (%) Total	Estrutura (%) Exportações	% Exportação
	Importação	Exportação	Total			
Viana do Castelo	18 547	65 853	84 400	0,5%	1,7%	78,0%
Leixões	2 075 489	241 944	2 317 433	12,9%	6,2%	10,4%
Aveiro	1 178 866	592 214	1 771 080	9,9%	15,2%	33,4%
Figueira da Foz	486 223	384 420	870 643	4,8%	9,9%	44,2%
Lisboa	3 708 890	776 195	4 485 085	25,0%	19,9%	17,3%
Setúbal	1 340 910	1 232 771	2 573 681	14,3%	31,6%	47,9%
Sines	5 261 530	601 257	5 862 787	32,6%	15,4%	10,3%
Faro	0	1 200	1 200	0,0%	0,0%	100,0%
Total	14 070 455	3 895 854	17 966 309	100,0%	100,0%	21,7%

C. G. CONTENTORIZADA

Porto Declarante	Fluxo	Importação	Exportação	Total	Estrutura (%) Total	Estrutura (%) Exportações	% Exportação
Viana do Castelo		0	234	234	0,0%	0,0%	100,0%
Leixões		1 850 749	2 233 057	4 083 806	16,5%	16,0%	54,7%
Aveiro		225	375	600	0,0%	0,0%	62,5%
Figueira da Foz		3 786	23 732	27 518	0,1%	0,2%	86,2%
Lisboa		619 295	1 661 129	2 280 424	9,2%	11,9%	72,8%
Setúbal		286 848	983 414	1 270 262	5,1%	7,0%	77,4%
Sines		8 010 117	9 065 070	17 075 187	69,0%	64,9%	53,1%
Faro		0	0	0	0,0%	0,0%	-
Total		10 771 020	13 967 011	24 738 031	100,0%	100,0%	56,5%

ANEXO V - Ponto 4.2 - A

**TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2016
IMPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE
PORTO DE VIANA DO CASTELO**

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	0	0	0	0	0	0
C. G. Fracionada	15 968	20 651	0	0	0	36 619
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	0	0	0	0	0	0
Granéis Sólidos	18 547	0	0	0	0	18 547

PORTO DE LEIXÕES

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	1 698 103	129 289	1 934	21 423	0	1 850 749
C. G. Fracionada	26 856	17 932	16 247	238 779	0	299 814
Roll-On/Roll-Off	449 004	683	35	0	0	449 722
Granéis Líquidos	349 303	2 126 000	141 204	0	0	2 616 507
Granéis Sólidos	1 231 012	26 639	753 211	0	64 627	2 075 489

PORTO DE AVEIRO

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	196	0	29	0	0	225
C. G. Fracionada	545 003	8 717	17 465	0	0	571 185
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	715 855	19 952	48 995	61 811	0	846 613
Granéis Sólidos	952 764	17 220	208 882	0	0	1 178 866

PORTO DE FIGUEIRA DA FOZ

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	227	3 559	0	0	0	3 786
C. G. Fracionada	226 936	401	0	0	0	227 337
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	12 016	0	0	0	0	12 016
Granéis Sólidos	448 723	37 500	0	0	0	486 223

PORTO DE LISBOA

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	520 454	53 848	43 079	1 914	0	619 295
C. G. Fracionada	6 818	1 439	0	160	0	8 417
Roll-On/Roll-Off	1 865	133	0	0	0	1 998
Granéis Líquidos	731 927	96 909	11 043	0	0	839 879
Granéis Sólidos	2 143 115	38 383	1 515 496	11 896	0	3 708 890

PORTO DE SETÚBAL

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	274 188	10 961	0	1 699	0	286 848
C. G. Fracionada	289 518	4 174	178 496	116 673	0	588 861
Roll-On/Roll-Off	138 031	315	0	5 172	0	143 518
Granéis Líquidos	146 553	56 594	0	24 776	0	227 923
Granéis Sólidos	481 507	49 217	757 148	53 038	0	1 340 910

PORTO DE SINES

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	3 763 191	27 344	2 748 015	1 333 721	137 846	8 010 117
C. G. Fracionada	2 813	0	0	0	0	2 813
Roll-On/Roll-Off	194	0	0	0	0	194
Granéis Líquidos	7 018 382	5 076 862	1 099 532	1 009 953	0	14 204 729
Granéis Sólidos	39 647	333 266	4 888 617	0	0	5 261 530

ANEXO VI - Ponto 4.2 - B

TRÁFEGO DE IMPORTAÇÃO

PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS IMPORTADAS NO PERÍODO 2012-2016

PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2012	2013	2014	2015	2016	Δ% 2015 - 2016	Δ% média anual
Colômbia	3 966 966	3 408 301	4 040 390	5 403 714	4 811 643	-11,0%	+9,0%
Coque e produtos petrolíferos refinados	3 944 313	3 380 611	4 027 133	5 387 113	4 797 098	-11,0%	+9,1%
Outras mercadorias	22 653	27 690	13 257	16 591	14 545	-12,3%	-13,8%
Espanha	3 947 609	3 942 596	4 190 121	3 722 815	3 911 550	+5,1%	+1,3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	1 275 253	1 010 830	1 051 428	956 888	936 853	-2,1%	-6,8%
Outras mercadorias	2 272 356	2 931 766	3 138 693	2 765 927	2 974 697	+7,6%	+4,5%
Angola	2 674 583	4 305 405	2 687 506	3 188 471	2 806 785	-12,0%	-2,7%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	2 629 370	4 254 146	2 676 767	3 181 676	2 741 386	-18,8%	-2,7%
Outras mercadorias	45 213	51 259	10 739	6 795	65 399	+862,5%	-1,1%
Rússia, Federação da	1 597 880	1 829 409	1 928 077	2 526 579	4 220 606	+67,0%	+30,8%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 345 091	1 236 911	1 188 676	2 102 548	3 889 370	+89,7%	+43,8%
Outras mercadorias	252 789	572 498	739 401	424 031	231 236	-45,5%	-4,2%
Turquia	908 352	1 871 094	2 145 516	2 334 695	2 924 170	+25,2%	+26,7%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	717 650	964 653	1 024 031	1 237 257	1 561 988	+26,2%	+20,5%
Outras mercadorias	190 702	907 341	1 121 485	1 097 438	1 362 182	+24,1%	+35,4%
Brasil	2 057 720	1 565 384	1 397 980	2 269 087	2 748 158	+21,1%	+11,1%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 259 288	280 651	703 405	705 175	425 506	-39,7%	-17,6%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	539 404	1 049 303	427 442	720 794	508 171	-29,3%	-5,8%
Outras mercadorias	259 028	239 530	267 133	843 158	1 814 481	+115,2%	-
Países Baixos (Holanda)	1 680 907	1 798 130	1 980 882	2 214 972	2 482 941	+12,1%	+10,6%
Produtos químicos e fibras sintéticas, artigos de borracha e de matérias plásticas, combustíveis	591 943	643 379	670 058	868 471	760 346	+13,7%	+5,6%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	294 027	268 824	285 025	243 073	238 535	-1,9%	-5,0%
Outras mercadorias	794 937	888 127	1 025 798	1 303 428	1 484 260	+13,5%	+18,5%
Egipto	1 242 750	1 126 306	1 067 895	2 004 950	1 583 593	-21,0%	+12,0%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 170 499	1 034 752	984 122	1 955 789	1 526 498	-21,9%	+13,3%
Outras mercadorias	72 251	91 554	83 773	49 161	57 095	+16,1%	-9,9%
Reino Unido	1 501 981	1 458 532	1 621 123	1 826 739	1 700 475	-6,9%	+4,8%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	696 864	829 281	814 617	721 427	641 469	-11,3%	-2,9%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	250 413	107 624	226 104	422 771	490 490	+16,0%	+34,4%
Coque e produtos petrolíferos refinados	269 354	206 121	169 555	82 535	113 897	+38,0%	-24,8%
Outras mercadorias	285 371	315 508	410 847	600 006	454 619	-24,2%	+16,8%
Argélia	1 200 133	688 359	1 381 852	1 611 494	1 376 426	-14,6%	+10,9%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 074 717	553 821	1 215 426	1 464 270	1 189 917	-18,7%	+11,4%
Outras mercadorias	125 416	134 538	166 426	147 224	186 509	+26,7%	+7,7%
Bélgica	624 976	689 526	856 546	1 600 465	1 237 370	-22,7%	+25,6%
Coque e produtos petrolíferos refinados	32 882	49 402	53 453	543 501	478 361	-12,0%	-
Outras mercadorias	602 094	640 124	803 093	1 056 964	759 009	-28,2%	+10,1%
França	1 088 816	1 191 864	1 302 821	1 330 468	1 378 682	+3,6%	+9,9%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	714 130	734 326	860 430	716 044	643 318	-10,2%	-2,2%
Outras mercadorias	374 686	457 538	442 391	614 424	735 364	+19,7%	+19,0%
E. U. A.	1 871 723	1 601 669	1 546 310	1 206 854	1 564 138	+29,6%	-6,3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	1 547 847	882 239	788 021	500 417	567 920	+13,5%	-26,4%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	194 557	528 075	521 464	272 494	343 938	+26,2%	+7,7%
Outras mercadorias	129 319	391 355	236 825	433 943	652 280	+50,3%	+40,3%
Nigéria	1 900 604	1 778 158	1 281 019	1 176 529	843 047	-28,3%	-18,6%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	1 863 511	1 735 515	1 280 881	1 173 124	842 966	-28,1%	-18,0%
Outras mercadorias	37 093	37 643	138	3 405	81	-97,6%	-
Ucrânia	1 245 571	894 779	1 028 651	1 129 871	901 719	-20,2%	-4,3%
Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos	1 188 192	684 219	808 706	933 732	779 503	-16,5%	-6,9%
Outras mercadorias	57 379	210 560	219 945	196 139	122 216	-37,7%	+7,5%
China, República Popular da	1 103 749	1 273 017	1 190 984	984 515	952 235	-3,3%	-5,3%
Metas de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	194 187	158 859	261 112	303 877	132 381	-58,4%	+1,0%
Outras mercadorias	909 562	1 114 158	929 872	680 638	819 854	+20,5%	-6,7%
Camarões	580 232	1 352 916	421 484	679 790	276 260	-59,4%	-18,5%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	565 925	1 337 678	385 237	653 981	255 284	-61,0%	-19,6%
Outras mercadorias	14 307	15 238	36 247	25 809	20 976	-18,8%	+9,6%
Congo	10 926	99 632	540 258	663 668	4 759	-99,3%	+25,0%
Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural	0	56 377	500 375	619 820	0	-100,0%	+29,8%
Outras mercadorias	10 926	43 255	39 883	43 848	4 759	-88,1%	-4,0%
Guiné Equatorial	371 693	334 204	247 432	647 544	283 177	-56,3%	+3,7%
Coque e produtos petrolíferos refinados	11 002	62 193	107 709	78 901	6 730	-91,2%	+1,2%
Outras mercadorias	360 691	272 011	139 723	570 643	276 447	-51,6%	+4,1%
Uruguai	365 475	517 332	493 904	641 523	830 905	+32,6%	+22,3%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	269 363	247 433	139 219	370 074	624 560	+68,8%	+32,0%
Outras mercadorias	96 112	269 899	354 685	271 449	236 345	-16,6%	+11,5%
SOMA	29 542 646	31 722 513	31 350 751	37 164 743	36 860 639	-0,8%	+6,2%
% do Total Geral	84,8%	81,8%	78,4%	82,6%	80,3%	-2,9%	-1,0%
TOTAL GERAL	34 850 570	38 786 336	39 964 674	44 977 699	45 919 620	+2,1%	+7,2%

ANEXO VII - Ponto 4.3 - A

TRÁFEGO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS EM 2016 EXPORTAÇÃO POR CLASSE DE CARGA E CONTINENTE PORTO DE VIANA DO CASTELO

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	234	0	0	0	0	234
C. G. Fracionada	209 518	0	744	1 516	544	212 322
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	8 165	34 332	0	0	0	42 497
Granéis Sólidos	61 824	4 029	0	0	0	65 853

PORTO DE LEIXÕES

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	1 077 904	762 458	110 551	272 250	9 894	2 233 057
C. G. Fracionada	370 513	410 151	92 912	718	0	874 294
Roll-On/Roll-Off	261 569	4 674	0	0	0	266 243
Granéis Líquidos	921 630	50 657	1 930	93 228	0	1 067 445
Granéis Sólidos	241 944	0	0	0	0	241 944

PORTO DE AVEIRO

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	324	0	51	0	0	375
C. G. Fracionada	421 323	379 103	84 083	608	504	885 621
Roll-On/Roll-Off	6	0	0	0	0	6
Granéis Líquidos	220 815	0	4 805	0	0	225 620
Granéis Sólidos	367 075	160 809	64 330	0	0	592 214

PORTO DE FIGUEIRA DA FOZ

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	16 878	6 854	0	0	0	23 732
C. G. Fracionada	646 682	88 864	0	10 504	0	746 050
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	0	0	0
Granéis Líquidos	17 359	0	0	0	0	17 359
Granéis Sólidos	321 905	62 515	0	0	0	384 420

PORTO DE LISBOA

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	416 670	678 916	159 943	396 930	8 670	1 661 129
C. G. Fracionada	18 122	166 663	16 204	157	0	201 146
Roll-On/Roll-Off	0	3 058	0	0	0	3 058
Granéis Líquidos	42 791	17 577	82	0	0	60 450
Granéis Sólidos	207 512	535 648	33 035	0	0	776 195

PORTO DE SETÚBAL

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	853 959	100 538	0	28 917	0	983 414
C. G. Fracionada	238 761	1 114 553	80 150	20 618	0	1 454 082
Roll-On/Roll-Off	101 419	1 052	0	14 802	0	117 273
Granéis Líquidos	0	0	0	0	0	0
Granéis Sólidos	534 112	661 019	0	37 640	0	1 232 771

PORTO DE SINES

	EUROPA	ÁFRICA	AMÉRICA	ÁSIA	OCEANIA E OUTROS	Total Geral
C. G. Contentorizada	1 927 637	966 541	3 480 731	2 564 083	126 078	9 065 070
C. G. Fracionada	108 574	0	175	2 041	0	110 790
Roll-On/Roll-Off	0	0	0	7 902	0	7 902
Granéis Líquidos	3 295 489	932 059	1 369 891	188 290	0	5 785 729
Granéis Sólidos	338 814	4 170	241 579	16 694	0	601 257

ANEXO VIII - 4.3 - B

TRÁFEGO DE EXPORTAÇÃO

PAÍSES COM MAIOR VOLUME DE MERCADORIAS EXPORTADAS NO PERÍODO 2012-2016

PAÍS / PRINCIPAIS MERCADORIAS	2012	2013	2014	2015	2016	Δ% 2016/ 2013	Δ% média anual
Espanha	1 992 931	3 017 328	2 339 748	3 649 636	3 394 234	-7,0%	+12,9%
Coque e produtos petrolíferos refinados	499 110	1 567 281	1 026 972	2 268 626	1 848 597	-18,5%	+29,2%
Desconhecidas	296 217	508 890	533 767	587 912	698 452	+18,8%	+19,1%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa, urânio e tório	264 662	307 005	503 495	312 144	355 664	+14,0%	+6,3%
Outras mercadorias	932 942	634 152	475 514	480 954	491 121	+2,1%	-16,4%
E. U. A.	1 540 552	1 897 209	1 989 262	2 443 324	2 931 955	+20,0%	+17,3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	878 394	850 451	660 440	1 069 832	1 055 706	-1,3%	+6,6%
Outras mercadorias	662 158	1 046 758	1 328 822	1 373 492	1 876 249	+36,6%	+26,5%
Argélia	1 375 881	1 802 899	2 410 221	2 409 121	1 402 919	-41,8%	+3,6%
Outros produtos minerais não metálicos	943 948	1 280 682	1 780 482	1 901 590	918 246	-51,7%	+4,3%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	365 950	437 461	545 026	404 828	531 491	-18,1%	-2,4%
Outras mercadorias	65 983	84 756	84 713	102 703	153 182	+49,2%	+23,0%
Países Baixos (Holanda)	2 263 668	2 369 194	2 179 468	2 398 109	2 397 804	-0,0%	+1,3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	639 893	585 230	380 693	627 994	490 218	-21,9%	-4,6%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	432 705	453 882	480 054	431 285	513 596	+19,1%	+3,1%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	398 513	483 664	506 408	458 751	379 477	-16,9%	-1,7%
Outras mercadorias	792 557	836 418	832 313	882 079	1 014 513	+15,0%	+5,8%
Reino Unido	1 094 739	1 475 084	1 612 798	1 696 612	1 839 329	+8,4%	+11,9%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	301 814	322 059	311 938	305 016	294 482	-3,5%	-1,0%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	241 980	260 558	257 971	267 333	281 460	+5,3%	+3,3%
Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos	35 985	158 373	334 825	421 474	256 287	-39,2%	+61,9%
Outras mercadorias	524 960	734 094	708 264	702 789	1 007 100	+43,3%	+13,8%
Angola	1 843 186	1 794 605	2 101 822	1 486 740	981 173	-34,0%	-11,9%
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	748 541	753 173	824 435	492 584	340 585	-30,9%	-16,3%
Outros produtos minerais não metálicos	364 703	392 003	359 686	236 902	171 268	-27,7%	-17,0%
Outras mercadorias	729 942	649 479	917 701	757 254	469 340	-38,0%	-9,7%
Marrocos	921 631	1 287 005	1 175 290	1 348 736	1 615 063	+19,7%	+12,3%
Coque e produtos petrolíferos refinados	102 836	390 191	263 520	402 904	774 874	+92,3%	+54,5%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	193 486	313 838	333 197	313 273	297 549	-5,0%	+7,5%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	145 355	159 168	148 814	161 392	167 177	+3,6%	+3,0%
Outras mercadorias	479 994	423 808	429 749	471 167	375 469	-20,5%	-9,4%
Canadá	322 125	597 631	734 942	1 125 521	945 959	-16,0%	+29,6%
Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	39 856	2 180	32 429	210 103	35 895	-82,9%	+44,2%
Outras mercadorias	282 269	595 451	702 513	915 418	910 064	-0,6%	+28,4%
França	403 947	643 334	961 006	1 040 960	880 708	-15,4%	+19,6%
Coque e produtos petrolíferos refinados	81 655	313 591	624 751	667 471	546 073	-18,2%	+38,7%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	157 756	133 800	130 934	100 068	100 295	+0,2%	-11,5%
Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível	68 077	45 638	52 261	85 538	47 044	-45,0%	-0,4%
Outras mercadorias	96 459	150 305	153 060	187 883	187 296	-0,3%	+15,7%
Brasil	1 156 717	1 451 198	1 147 704	801 441	461 072	-42,5%	-19,4%
Desconhecidas	342 947	520 142	356 843	220 038	246 884	+12,2%	-14,0%
Outras mercadorias n.e.	813 770	931 056	790 861	581 403	214 188	-63,2%	-22,3%
Alemanha	646 375	628 286	696 692	742 381	698 142	-6,0%	+3,2%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	301 357	300 587	255 965	284 286	235 562	-17,1%	-5,2%
Outras mercadorias	345 018	327 699	440 727	458 095	462 580	+1,0%	+9,5%
Gibraltar	511 845	725 318	689 744	671 169	603 423	-10,1%	+2,0%
Coque e produtos petrolíferos refinados	511 845	719 830	675 169	659 569	603 423	-8,5%	+2,0%
Outras mercadorias	0	5 488	14 575	11 600	0	-100,0%	+10,3%
China, República Popular da	695 423	709 585	976 449	646 897	547 999	-15,3%	-4,9%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa, urânio e tório	403 669	312 580	264 247	300 798	248 701	-18,0%	-9,8%
Outras mercadorias	291 758	397 005	612 202	346 099	301 298	-12,9%	-0,8%
Itália	483 553	731 636	719 868	618 461	667 404	+7,9%	+4,0%
Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa, urânio e tório	172 832	233 951	257 418	202 798	210 837	+6,0%	+2,1%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	96 844	118 016	117 490	113 443	120 835	+6,5%	+5,9%
Outras mercadorias	213 877	379 669	348 960	302 220	335 732	+11,1%	+5,4%
Bélgica	626 460	575 114	714 907	581 001	627 945	+8,1%	+0,1%
Coque e produtos petrolíferos refinados	66 891	169 407	227 495	120 078	211 206	+75,9%	+16,8%
Outras mercadorias	559 569	405 707	487 412	460 923	416 739	-9,6%	-4,8%
Turquia	353 595	541 482	680 452	565 956	705 551	+24,7%	+14,0%
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, p	62 467	86 497	143 002	118 274	204 449	+72,9%	+32,8%
Outras mercadorias	291 128	454 985	537 450	447 682	501 102	+11,9%	+9,8%
Cabo Verde	453 014	417 667	436 238	445 693	501 816	+12,6%	+2,8%
Outros produtos minerais não metálicos	283 618	254 224	264 615	267 362	316 401	+18,3%	+2,9%
Outras mercadorias	169 396	163 443	171 623	178 331	185 415	+4,0%	+2,7%
SOMA	16 685 642	20 664 575	21 565 611	22 671 758	21 202 496	-6,5%	+5,5%
% do Total Geral	80,5%	76,6%	75,3%	74,3%	70,5%	-5,2%	-
TOTAL GERAL	20 729 135	26 979 724	28 631 691	30 494 230	30 067 811	-1,4%	+8,5%

ANEXO IX - Ponto 4.4 - A

TRÁFEGO COM ESPANHA

IMPORTAÇÕES DE ESPANHA POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE ORIGEM E DESTINO NO ANO DE 2016

Porto de Desembarque Carga\Porto de Embarque	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Grand Total	% Carga	% Total
Granéis Líquidos	212 630	144 133		491 692	117 146	61 714	1 027 315	89,5%	26%
Huelva	127 294			161 972	63 084		352 350	34,3%	9%
La Coruna	30 956	60 094		53 965		13 252	158 267	15,4%	4%
Algeciras	13 977			102 978		31 367	148 322	14,4%	3%
Cartagena	14 009	39 041		68 923		6 606	128 579	12,5%	3%
Bilbao	11 943	35 098		18 049		1 993	67 083	6,5%	1%
Barcelona	1 638			2 799	54 062	6 000	64 499	6,3%	1%
Granéis Sólidos	42 633	210 510	40 363	22 532	151 332	12 496	479 866	63%	12%
Santander		67 127			33 261		100 388	21%	2%
La Coruna		54 490			23 828		78 318	16%	2%
Huelva		39 528			20 771	12 496	72 795	15%	1%
Bilbao		17 144			32 991		50 135	10%	1%
G. Contentorizada	771 241			232 727	21 116	1 132 949	2 158 033	97%	55%
Algeciras	596 367			208 835	17 792	78 255	901 249	42%	23%
Valencia	150 823			9 616	138	318 121	478 698	22%	12%
Bilbao				1 331		359 410	360 741	17%	9%
Vigo	20 779			4 764	1 224	125 526	152 293	7%	3%
Gijon						91 508	91 508	4%	2%
Barcelona	923			803		58 346	60 072	3%	1%
Las Palmas (Gran Canaria)	487			2 733	45	55 884	59 149	3%	1%
G. Fracionada		111 759	131 933	153	4 200		248 045	95%	6%
Ferrol		43 007	125 648		2 298		170 953	69%	4%
Aviles		64 041					64 041	26%	1%

EXPORTAÇÕES DE ESPANHA POR CLASSE DE CARGA E PORTO DE ORIGEM E DESTINO NO ANO DE 2016

Porto de Embarque Carga\Porto de Desembarque	Viana do Castelo	Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Grand Total	% Carga	% Total
Granéis Líquidos	8 165	155 279	16 250	4 011	19 305		1 704 651	1 907 661	95%	56,2%
Las Palmas (Gran Canaria)							634 516	634 516	33%	18,7%
Algeciras		142 805					250 048	392 853	21%	11,6%
Gijon							267 925	267 925	14%	7,9%
Valencia							187 884	187 884	10%	5,5%
Santa Cruz de Tenerife							159 491	159 491	8%	4,7%
Huelva			10 187		11 092		53 947	75 226	4%	2,2%
Tarragona			6 063				53 099	59 162	3%	1,7%
Villagarcia							34 524	34 524	2%	1,0%
Granéis Sólidos	16 771	4 988	30 416	208 324	48 033	84 738	28 601	421 871	74%	12,4%
Castellon de La Plana	16 771		27 005	186 399		1 500	15 657	247 332	59%	7,3%
Aviles						42 787		42 787	10%	1,3%
Gijon		4 988			15 572			20 560	5%	0,6%
C. G. Contentorizada		99 919			70 183	15 161	844 522	1 029 785	98%	30,3%
Bilbao							288 429	288 429	28%	8,5%
Barcelona		1 339			101		170 449	171 889	17%	5,1%
Algeciras		82 329			36 741	13 557	13 282	145 909	14%	4,3%
Valencia		11 421			20 083		109 745	141 249	14%	4,2%
Las Palmas (Gran Canaria)		2 666			4 940		95 115	102 721	10%	3,0%
Gijon							87 121	87 121	8%	2,6%
Vigo		192					73 750	73 942	7%	2,2%
C. G. Fracionada		2 075	3 303	29 160		20		34 558	94%	1,0%
Motril				29 160				29 160	84%	0,9%
Pasajes			3 303					3 303	10%	0,1%
Grand Total	24 936	262 261	49 969	241 495	137 521	100 278	2 577 774	3 394 234		100,0%
%	0,7%	7,7%	1,5%	7,1%	4,1%	3,0%	75,9%	100,0%		-

ANEXO X – Ponto 6.1 - A

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESCALAS POR TIPOLOGIA E DIMENSÃO (GT) DOS NAVIOS

Tipologia / Dimensão	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Varição 2015 → 2016	Δ% média anual
☐ Carga geral	3 848	3 400	3 779	3 961	3 870	3 656	-5,5%	+0,5%
< 2 000	381	271	242	237	201	213	+6,0%	-11,4%
2 000 a 4 999	2 417	2 219	2 529	2 578	2 341	2 221	-5,1%	-0,7%
5 000 a 9 999	693	642	684	805	923	834	-9,6%	+6,5%
10 000 a 19 999	258	190	227	193	194	178	-8,2%	-5,7%
20 000 a 39 999	67	67	90	115	154	173	+12,3%	+26,3%
40 000 a 49 999	28	8	6	23	23	13	-43,5%	-2,2%
50 000 a 79 999	4	2	1	9	34	24	-29,4%	-264,4%
80 000 a 99 999		1						
Outra				1				
☐ Contentores	2 882	2 760	3 230	3 374	3 514	3 685	+4,9%	+5,9%
< 2 000			2					
2 000 a 4 999	168	126	117	113	122	164	+34,4%	-0,8%
5 000 a 9 999	1 632	1 353	1 467	1 491	1 477	1 683	+13,9%	+1,2%
10 000 a 19 999	597	536	639	646	484	498	+2,9%	-3,2%
100 000 a 199 999	64	48	83	101	82	106	+29,3%	+12,8%
20 000 a 39 999	269	398	438	470	719	476	-33,8%	+13,9%
40 000 a 49 999	46	67	145	95	111	102	-8,1%	+11,9%
50 000 a 79 999	102	229	312	412	441	494	+12,0%	+30,4%
80 000 a 99 999	4	3	27	46	78	162	+107,7%	-244,0%
☐ Granéis líquidos	2 134	2 061	2 111	2 106	2 123	2 118	-0,2%	+0,1%
< 2 000	12	19	19	29	15	14	-6,7%	+1,3%
2 000 a 4 999	1 068	1 006	968	901	878	888	+1,1%	-4,0%
5 000 a 9 999	306	296	318	319	296	298	+0,7%	-0,4%
10 000 a 19 999	451	419	428	429	466	458	-1,7%	+1,2%
100 000 a 199 999	11	17	14	13	21	23	+9,5%	+13,5%
20 000 a 39 999	137	156	198	225	270	217	-19,6%	+11,9%
40 000 a 49 999	24	20	21	26	7	22	+214,3%	-6,1%
50 000 a 79 999	48	55	44	65	69	111	+60,9%	+19,2%
80 000 a 99 999	77	73	101	99	101	87	-13,9%	+4,3%
☐ Granéis sólidos	391	336	351	380	469	437	-6,8%	+4,9%
< 2 000	3		2	1	1	2	+100,0%	-
2 000 a 4 999	100	74	46	31	54	51	-5,6%	-15,0%
5 000 a 9 999	36	34	59	70	54	57	+5,6%	+10,4%
10 000 a 19 999	64	53	57	54	60	53	-11,7%	-1,8%
100 000 a 199 999				1				
20 000 a 39 999	134	117	132	162	202	189	-6,4%	+11,1%
40 000 a 49 999	29	23	23	28	53	44	-17,0%	+16,5%
50 000 a 79 999	7	14	7	5	4	5	+25,0%	-16,7%
80 000 a 99 999	18	21	25	28	41	36	-12,2%	+17,8%
⊕ Navios de Cruzeiro	387	393	477	435	451	459	+1,8%	+3,3%
⊕ Passageiros (Exclui Navios de Cruzeiro)	64	54	5	10	14	18	+28,6%	-44,1%
⊕ Transporte especializado (carga seca)	391	326	324	327	352	388	+10,2%	+0,5%
⊕ Batelão sem propulsão para cargas secas	20	9	6	8	8	8	+0,0%	-17,3%
⊕ Outro	21	26	5	7	8	11	+37,5%	-22,4%
Grand Total	10 138	9 365	10 288	10 608	10 809	10 780	-0,3%	+2,2%

ANEXO XI - Ponto 6.1 - B

NÚMERO DE ESCALAS DE NAVIOS EM 2016 POR PAÍS DE REGISTO E PRINCIPAIS TIPOLOGIAS

País de Registo	Carga geral	Contentores	Granéis líquidos	Granéis sólidos	Outros	Total Geral
Malta	281	363	688	47	122	1 501
Antígua e Barbuda	951	445	4	12	3	1 415
Portugal	264	704	39	31	89	1 127
Panamá	115	454	69	67	106	811
Países Baixos (Holanda)	540	151	65	11	20	787
Libéria	84	450	125	44	9	712
Chipre	250	357	90	13	1	711
Reino Unido	271	207	78	11	58	625
Marshall, Ilhas	38	121	145	51	23	378
Baamas	81	4	42	19	180	326
Espanha	110	8	191	13	1	323
Itália	54		71	3	139	267
Hong Kong	20	108	50	47	2	227
Gibraltar	64	101	27	9	0	201
Singapura	12	45	104	14	11	186
Turquia	60	33	20	8	0	121
Alemanha	35	53	1		1	90
Bermudas		8	14		63	85
Irlanda	77			1	2	80
Grécia	2	12	43	10	0	67
Dinamarca	7	24	28		0	59
Cook, Ilhas	46	2			0	48
Rússia, Federação da	38		2		0	40
Barbados	36			4	0	40
São Vicente e Granadinas	34	1			3	38
Caimão, Ilhas			32		5	37
Noruega	4		11	3	17	35
China, República Popular da	2		18	3	3	26
Suíça	11	6	4	3	0	24
Argélia	18		2		0	20
Letónia	18				0	18
Curaçao	17				0	17
Belize	15			2	0	17
Sri Lanka	15				0	15
Comores	6			6	2	14
Vanuatu	11			1	1	13
Bélgica	11		1		0	12
Japão			6		4	10
Outros	58	28	148	4	19	257
Total Geral	3 656	3 685	2 118	437	884	10 780

