



**ACOMPANHAMENTO  
DO  
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO  
DE  
OUTUBRO DE 2017**



## ÍNDICE

<b>1. FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2017</b> .....	<b>3</b>
<b>2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1. Movimento geral</b> .....	<b>9</b>
De Carga .....	9
De Navios.....	14
De Contentores .....	14
<b>2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2007</b> .....	<b>16</b>
Evolução do Movimento de Contentores por porto .....	18
<b>3. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA</b> .....	<b>19</b>
<b>3.1. Carga Geral</b> .....	<b>20</b>
3.1.1. Contentorizada .....	21
3.1.2. Fracionada .....	23
3.1.3. Ro-Ro .....	24
<b>3.2. Granéis Sólidos</b> .....	<b>25</b>
3.2.1. Carvão.....	25
3.2.2. Minérios .....	27
3.2.3. Produtos Agrícolas.....	28
3.2.4. Outros Granéis Sólidos .....	29
<b>3.3. Granéis Líquidos</b> .....	<b>31</b>
3.3.1. Petróleo Bruto .....	31
3.3.2. Produtos Petrolíferos .....	32
3.3.3. Outros Granéis Líquidos .....	34
<b>4. ANEXOS</b> .....	<b>36</b>
<b>A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)</b> .....	<b>37</b>
<b>A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga</b> .....	<b>38</b>
<b>A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto</b> .....	<b>39</b>
<b>A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)</b> .....	<b>40</b>
<b>A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017)</b> .....	<b>41</b>

- Notas:**
1. Todos os dados estatísticos foram fornecidos pelas Administrações Portuárias, sendo o seu tratamento e análise da responsabilidade da AMT;
  2. Alguns dados, principalmente relativos ao mês de referência da análise, têm natureza provisória, sendo objeto de eventual correção num dos meses seguintes.
  3. Os elementos relativos à Carga Contentorizada e à carga Ro-Ro utilizando contentores não seguem integralmente a Diretiva Comunitária 95/64/CE, de 8 de dezembro (Diretiva Marítima), por incluírem na respetiva tonelagem as taras dos contentores que acondicionam as mercadorias transportadas. Também o movimento de Navios inclui algumas tipologias excluídas na Diretiva;
  4. Os elementos relativos a contentores (Número, TEU e Tonelagem de carga) não incluem as operações *shift land & reshipe* por não traduzirem movimentos de entrada e saída de mercadorias.
  5. Neste relatório são considerados como mercados portuários de produtos e geográficos os correspondentes às diversas tipologias de carga e aos portos onde se regista o movimento, independentemente da sua eventual classificação como mercados relevantes, nos termos da comunicação da Comissão Europeia para efeitos do direito comunitário da concorrência (97/C 372/03).



**1**

FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO  
MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2017



- Os portos comerciais do continente continuam globalmente a seguir uma trajetória de crescimento do volume de carga movimentada, tendo atingido em 2017 o valor mais elevado de sempre registado nos períodos janeiro-outubro, com um total de 81,3 milhões de toneladas, ultrapassando em +5,1% o valor de 2016. Este registo da melhor marca de sempre reflete idêntica realização observada nos portos de Leixões, Aveiro e Sines, após variações face aos anteriores máximos de +5,7%, +9,6% e +0,9%, respetivamente, tendo os dois primeiros sido observados em 2015 e o último em 2016.

No entanto, importa realçar que o maior contributo para o referido desempenho foi dado pelo porto de Lisboa ao registar um acréscimo de +2,1 milhões de toneladas, correspondente a +26% numa quota de 12,6%, superior em 2,1 pontos percentuais à que detinha em 2016. Sublinha-se, ainda, que os 10,3 milhões de toneladas movimentadas representa o valor mais elevado dos últimos nove anos.

Medindo o impacto no desempenho do sistema portuário pela conjugação da taxa de variação homóloga e quota do volume movimentado, nas posições seguintes surgem o porto de Leixões, ao registar um acréscimo de +8,1% (correspondente a +1,2 milhões de toneladas) e uma quota de 20,2%, de Aveiro, com acréscimos de +17% num volume que representa 5,3%, e de Sines, que cresce +0,9% e tem subjacente uma quota de 52,2%.

Ainda com variações positivas, mas com impacto pouco significativo no desempenho global, surgem os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz com variações homólogas de +10,6% e de +0,1%, respetivamente, que passam a deter quotas de 0,4% e 2,1%.

Os portos de Setúbal e de Faro mantêm variações negativas, de -5,7% e de -54,9%, respetivamente, com o primeiro a refletir a normalização do seu movimento após o acentuado acréscimo verificado em 2016 por efeito da transferência de Lisboa, e o segundo a refletir a instabilidade da atividade da CIMPOR no Centro de Produção de Loulé.

Importa, no entanto, recordar o contexto em que se enquadra o desempenho, quer do sistema portuário do continente em geral, quer de alguns portos em particular, que é, em larga medida, caracterizado por dois fatores circunstanciais ocorridos em 2016. Primeiro, as perturbações laborais verificadas no porto de Lisboa que levou a uma significativa diminuição do tráfego neste porto e ao aumento do movimento, nomeadamente, em Leixões e Setúbal. Segundo, a inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões que levou à operação extraordinária de transbordo de Petróleo Bruto no porto de Sines, que viu o seu movimento acrescido em cerca de 3,4 milhões de toneladas. O resultado em 2017 destas duas ocorrências verificadas em 2016 é um efeito de travão no movimento dos portos que com elas ‘beneficiaram’ naquele ano e de alavancagem do movimento presente de Lisboa.

O desempenho do porto de Sines, nomeadamente na Carga Contentorizada, Produtos Petrolíferos e Carvão, anulou o referido efeito travão, embora por uma pequena margem (de +0,9%), e mantém uma trajetória positiva, que lhe confere, com naturalidade, a manutenção da posição maioritária absoluta no movimento portuário, representando 52,2% do total (perda de -2,2 pontos percentuais face à que detinha no período homólogo de 2016). A quota do porto de Leixões cresceu +0,6 pontos percentuais para 20,2%, a de Lisboa subiu +2,1 pontos percentuais para 12,6% e a de Setúbal recuou -0,8 pontos percentuais para 6,9%.

- O movimento de Contentores realizado nos portos comerciais do Continente ultrapassou o volume de 2,5 milhões de TEU nos dez primeiros meses de 2017, estabelecendo a nova melhor marca verificada nos períodos homólogos, excedendo a anterior em +13,6%, registada em 2016. A nível dos portos esta marca verificou-se em Sines e na Figueira da Foz, após variações de +18,3% e 0,7%, respetivamente.



No entanto, importa sublinhar que a variação mais expressiva do volume de TEU movimentado nos períodos janeiro-outubro de 2017 face a 2016 se verifica no porto de Lisboa, e se traduz numa taxa de +35,2%, refletindo a recuperação deste tráfego ‘desviado’ em 2016, nomeadamente, para Leixões e Setúbal por efeito das perturbações laborais. O reflexo desta situação traduz-se no recuo destes dois portos para valores alinhados com a trajetória do seu comportamento natural, traduzido em quebras respetivas de -4,5% e de -2,3%, face a 2016, sendo, no entanto, superiores em +0,4% e +31,3% aos respetivos volumes movimentados em 2015.

O tráfego de Contentores é fortemente influenciado pelas operações de *transshipment* que, no período em análise, representaram cerca de 47,8% do total, dos quais 45% cabem ao porto de Sines onde estas operações são responsáveis por 80,2% do volume de TEU movimentado.

Medido em Número de Contentores o movimento registado traduz um acréscimo de +11,4%. A variação comparada do volume de Unidades e de TEU indicia um crescimento mais acentuado dos contentores de maiores dimensões, tendo subjacentes taxas de variação aproximadas de +3% para os equiparados a 20 pés e de +17,5% para os equiparados a 40 pés, refletindo um ratio de 1,62 TEU por Contentor.

- O movimento de navios observado no período janeiro-outubro de 2017, nas suas diversas tipologias e independentemente do tipo de operações que efetuaram, traduziu-se pela realização de 9230 escalas, superior em +2,2% ao número verificado no período homólogo de 2016, a que correspondeu um volume total de arqueação bruta (GT) mais elevado de sempre nos períodos homólogos, superior a 174,7 milhões, representando um crescimento de +4,9% comparativamente à anterior melhor marca, registada em 2016.

O maior número de escalas foi registado nos portos de Douro e Leixões, num total de 2263 a que corresponde uma quota de 24,5%, tendo embora reduzido em -1% o valor homólogo de 2016. Com um acréscimo de +13,9% o porto de Lisboa segue na segunda posição com 2149 escalas e uma quota de 20,4%. O porto de Sines, onde se observou um decréscimo de -7,1% das escalas e -2,5% do GT relativamente ao período homólogo do ano anterior, registou 1879 escalas, ou seja, 20,4% do total, sendo, no entanto, responsável por 43,5% do volume total de arqueação bruta dos navios que escalaram os portos comerciais do continente.

Para o movimento de navios observado no período em análise, importa realçar também os registos efetuados no porto de Setúbal que traduzem um crescimento de +2,4% no número de escalas e de +28,2% no volume de arqueação bruta, que constitui o volume mais elevado de sempre, registado nos períodos homólogos, que também foi observado no porto de Aveiro com um crescimento de +5,9% das escalas e +13% do GT.

- De entre as tipologias de cargas que constituem os mercados relevantes analisados, a que mais contribuiu para o desempenho global do mercado portuário foi, naturalmente, a Carga Contentorizada, que associou um crescimento de +8,8% a uma quota de 35,4%, seguida de perto pelos Produtos Petrolíferos cujo volume registou um crescimento de +16% e representa 18,7% do total.

A influência que surge na terceira posição como a mais significativa para o desempenho do sistema portuário tem origem no mercado do Petróleo Bruto e tem valor negativo face ao volume movimentado em 2016 que, naquele ano, registou um acréscimo extraordinário pela necessidade de transbordo de cerca de 1,7 milhões de toneladas no porto de Sines com destino a Leixões, por inoperacionalidade do seu Terminal Oceânico. Com efeito, não obstante o regresso à sua trajetória natural, a comparação com a tonelagem movimentada no período homólogo de 2016 regista neste mercado uma quebra de -15,3%, representando uma quota de 15,2% do total.



Merece destaque o comportamento dos mercados de carga inseridos no perímetro dos Granéis Sólidos que registam globalmente um crescimento de +13,7%, sendo mais significativo o tráfego de Outros Granéis Sólidos, que conjuga um crescimento de +16,4% com uma quota de 8,2%. Os mercados do Carvão e dos Produtos Agrícolas registam comportamentos semelhantes com variações na casa dos +12% e quotas de 7,7% e 6,6%, respetivamente. Como vem sendo assinalado nos últimos anos, o mercado Ro-Ro continua numa dinâmica de crescimento, traduzida no período em análise por um acréscimo de +19,5%, embora represente apenas 1,4% do total.

Os mercados que apresentaram um comportamento negativo, para além do já referido para o do petróleo bruto, foram os da Carga Fracionada (-9,5%) e dos Outros Granéis Líquidos (-0,7%).

Este comportamento global do mercado portuário é o resultado da conjugação de um fluxo de carga embarcada que atingiu o volume de 33,1 milhões de toneladas e de um fluxo de carga desembarcada que totalizou mais de 48,2 milhões de toneladas, constituindo ambas os valores mais elevados de sempre, tendo subjacentes variações homólogas de +1,4% e de +7,8%, respetivamente.

- O segmento da carga embarcada, no qual as exportações representam tradicionalmente mais de 80%, registou no período de janeiro-outubro de 2017 um volume de cerca de 33,1 milhões de toneladas, que traduz um crescimento homólogo de +1,4%, e, com a ressalva de estarmos ainda na presença de valores provisórios, foi maioritariamente influenciado pelos mercados dos Outros Granéis Sólidos, da Carga Contentorizada e dos Produtos Petrolíferos que, detendo quotas do volume total embarcado de 11%, 48,2% e 25,1%, registaram variações respetivas de +35,7%, +8,1% e de +5,8%.

O comportamento deste segmento de mercado foi também condicionado pela retração de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto, que por razões circunstanciais foram movimentadas em 2016 quando é praticamente inexistente em condições normais, registando-se em 2017 o embarque de apenas 161 mil toneladas, ou seja, uma quebra de -90,6%.

Nas restantes tipologias de carga, destaca-se o comportamento positivo do tráfego Ro-Ro, que cresce +22,8% numa quota de 1,5%, dos Outros Granéis Líquidos, que cresce +11,9% e representa uma quota de 2,7% e ainda dos Produtos Agrícolas que regista uma variação de 20,6% e representa 0,3% do total da carga embarcada. Nos restantes mercados verificam-se variações negativas, com destaque para o da Carga Fracionada que recua -18,8% e representa uma quota de 9,5%.

Independentemente da tipologia da carga embarcada, o porto que registou o crescimento mais acentuado foi Lisboa que regista uma variação de +47,1% fazendo subir a sua quota em cerca de 4,1 pontos percentuais para 13,3%, seguido de Leixões que associa uma quota de 18,9% a um crescimento de +5,3%.

Pelas razões já apontadas, o porto de Sines retoma a sua trajetória natural no embarque de carga e recua -5,9% face ao volume homólogo de 2016, sublinhando-se, no entanto, que, comparativamente a 2015, a tonelagem embarcada em 2017 representa um acréscimo de +14,9%.

Dos restantes portos, sublinham-se as variações positivas observadas em Viana do Castelo (+12,1%), Aveiro (3,3%) e Figueira da Foz (+1,3%) e negativas em Setúbal (-7,2%) e Faro (-54,9%).

- O volume de carga desembarcada, na qual as importações representam cerca de 90%, atingiu no período de janeiro-outubro de 2017 um movimento global de 48,2 milhões de toneladas refletindo um crescimento de +7,8%, para cuja concretização contribuíram de forma mais significativa os mercados de Produtos Petrolíferos, com um acréscimo de +31,3% e uma quota de 14,3%, de Carga Contentorizada, que cresce +9,6% e regista uma



quota de 26,6%, de Carvão, que cresce +12,9% e representa uma quota de 10,5%, e dos Produtos Agrícolas, que regista uma variação de +12,1% e passa a representar 8,8% do total.

Nos restantes mercados que integram o segmento da carga desembarcada, importa sublinhar o comportamento positivo da Carga Fracionada (+16,1%), de Minérios (+29,5%) e da carga Ro-Ro (+17,2%), sendo negativo nos Outros Granéis Sólidos (-0,5%) e Outros Granéis Líquidos (-8,4%).

No segmento da carga desembarcada o porto de Sines detém uma quota maioritária absoluta de 54,4% e o seu desempenho no período de janeiro a outubro de 2017 permitiu anular o efeito travão constituído pelo acréscimo extraordinário de desembarque em 2016 de Petróleo Bruto, integrado nas operações de transbordo deste combustível fóssil com destino a Leixões, e regista um acréscimo de +5,5%, constituindo a contribuição mais significativa para o comportamento global.

Por ordem decrescente de impacto medido pela conjugação da variação homóloga e da quota que representa, surgem o porto de Leixões, com um acréscimo de 9,8% e representando 21,1% do total, o porto de Lisboa, com uma variação de 13,8% e uma quota de 12,2%, e o porto de Aveiro, que regista um crescimento de +25,6% e uma quota de 5,9%.

Refere-se ainda o crescimento de +4,7% no porto de Viana do Castelo e o recuo de -1,8% do porto da Figueira da Foz e de -3,5% no porto de Setúbal.

- Os portos que têm subjacente um perfil 'exportador' continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que, no período janeiro-outubro de 2017, apresentam rácios de carga embarcada sobre carga total de 81,2%, 63,5%, 58,3% e 100%, não obstante o facto de o porto de Faro ter vindo a observar forte irregularidade na sua atividade de movimentação de carga.

Sublinha-se, no entanto, o facto de o volume da carga embarcada nestes portos apresentar dimensões relativamente pouco significativas, representando no seu conjunto apenas 14,3% do total, dos quais 9,9% cabem a Setúbal.







## 2.1. Movimento geral

### De Carga

Os portos comerciais do continente continuam globalmente a seguir uma trajetória de crescimento do volume de carga movimentada, tendo atingido em 2017 o valor mais elevado de sempre registado nos períodos de janeiro a outubro, com um total de 81,3 milhões de toneladas, ultrapassando em +5,1% o valor de 2016. Este registo da melhor marca de sempre reflete idêntica realização observada nos portos de Leixões, Aveiro e Sines, após variações face aos anteriores máximos de +5,7%, +9,6% e +0,9%, respetivamente, tendo os dois primeiros sido observados em 2015 e o último em 2016.

No entanto, importa realçar que o maior contributo para o referido desempenho foi dado pelo porto de Lisboa ao registar um acréscimo de +2,1 milhões de toneladas, correspondente a +26% numa quota de 12,6%, superior em 2,1 pontos percentuais à que detinha em 2016. Sublinha-se, ainda, que os 10,3 milhões de toneladas movimentadas representa o valor mais elevado dos últimos nove anos.

Medindo o impacto no desempenho do sistema portuário pela conjugação da taxa de variação homóloga e quota do volume movimentado, nas posições seguintes surgem o porto de Leixões, ao registar um acréscimo de +8,1% (correspondente a +1,2 milhões de toneladas) e uma quota de 20,2%, de Aveiro, com acréscimos de +17% num volume que representa 5,3%, e de Sines, que cresce +0,9% e tem subjacente uma quota de 52,2%.

Ainda com variações positivas, mas com impacto pouco significativo no desempenho global, surgem os portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz com variações homólogas de +10,6% e de +0,1%, respetivamente, que passam a deter quotas de 0,4% e 2,1%.

Com desempenho negativo temos o porto de Setúbal, que regista uma quebra de -5,7% refletindo a normalização do seu movimento após o acentuado acréscimo de 2016 por efeito da transferência de Lisboa, e de Faro, que recua -54,9% por efeito da instabilidade da atividade da CIMPOR no Centro de Produção de Loulé.

Importa, no entanto, recordar o contexto em que se enquadra o desempenho quer do sistema portuário do continente em geral, quer de alguns portos em particular, que é, em larga medida, caracterizado por dois fatores circunstanciais. Primeiro, as perturbações laborais verificadas no porto de Lisboa que levou a uma significativa diminuição do tráfego neste porto e ao aumento do movimento, nomeadamente, em Leixões e Setúbal. Segundo, a inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões que levou a que a receção de cerca de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto transportado em navios de maiores dimensões, tivesse sido objeto de transbordo no porto de Sines para navios de menor dimensão, o que levou a que este porto tivesse movimentado extraordinariamente cerca de 3,4 milhões de toneladas. O resultado em 2017 destas duas ocorrências verificadas em 2016 é um efeito de travão no movimento dos portos que com elas ‘beneficiaram’, a saber, Leixões, Setúbal e Sines, e de alavancagem do movimento de Lisboa.

Os mercados de cargas que mais fortemente influenciam o desempenho do sistema portuário do Continente continuam a ser, naturalmente, o da Carga Contentorizada e do dos Produtos Petrolíferos, com graus de impacto semelhante, embora com ponderações cruzadas dos fatores que o determinam, apresentando o primeiro um acréscimo de +8,8% e uma quota de 35,4%, e o segundo um acréscimo de +16% com uma quota de 18,7%. Importa enfatizar o efeito do tráfego de *transshipment* na Carga Contentorizada que representa cerca de 47,8% do seu volume total.

Tendo, naturalmente, um impacto significativo no comportamento global pela dimensão do seu mercado medida em tonelagem movimentada, traduzida numa quota de 18,7%, destaca-se o Petróleo Bruto que, no período em análise, regista uma quebra de -15,3%, pelas razões já referidas.

Embora com menor impacto, mas merecendo destaque, temos o mercado dos Outros Granéis Sólidos, que observa um aumento de +16,4% e passa a representar 8,2% do total, do Carvão, que regista um aumento de



+12% e detém uma quota de 6,4%, e dos Produtos Agrícolas, que regista uma variação de +12,3% e representa 6,6% do total. Dos restantes mercados, apresentam um comportamento positivo o da carga Ro-Ro (+19,5% com uma quota de 1,4%) e o dos Minérios (+11,7% com uma quota de 1,2%) e negativo o dos Outros Granéis Líquidos (-0,7% com uma quota de 2,1%) e da Carga Fracionada (recua -9,5% e passa a deter uma quota de 5,9%).

A estrutura do mercado portuário nas vertentes das classes de carga e dos portos que proporcionam a sua movimentação é apresentada nos quadros seguintes, de cuja leitura se constata que a Carga Geral assume a quota-parte mais significativa do volume total, representando 42,8%, seguida dos Granéis Líquidos, com 36% e cabendo aos Granéis Sólidos os restantes 21,2%.

O porto de Sines mantém naturalmente a posição dominante que lhe é conferida pelo movimento de cerca de 42,5 milhões de toneladas que representa 52,2% do volume total de carga do sistema portuário do Continente, detendo posições maioritárias em todas as classes de carga, sendo absolutas na Carga Geral e nos Granéis Líquidos, com 51,8% e 65,5%, respetivamente, e de 30,4% nos Granéis Sólidos.

Por ordem de volume de carga movimentada seguem-se os portos de Leixões, com 20,2% (com os Granéis Líquidos e a Carga Geral a registarem um volume idêntico de toneladas movimentadas), Lisboa, com 12,6% e Setúbal, com 6,9%.

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Total	
Carga Geral	231 804	6 932 513	1 116 502	989 173	4 398 229	3 074 547	18 028 897	0	34 772 566	42,8%
Granéis Sólidos	87 362	2 065 583	2 143 827	731 828	4 565 579	2 336 052	5 246 583	68 664	17 245 478	21,2%
Granéis Líquidos	32 220	7 430 886	1 077 525	9 983	1 321 089	226 656	19 189 687	0	29 288 045	36,0%
<b>TOTAL</b>	<b>351 386</b>	<b>16 428 982</b>	<b>4 337 854</b>	<b>1 730 984</b>	<b>10 284 897</b>	<b>5 637 256</b>	<b>42 465 167</b>	<b>68 664</b>	<b>81 306 088</b>	<b>100,0%</b>
	0,4%	20,2%	5,3%	2,1%	12,6%	6,9%	52,2%	0,1%		

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	
Carga Geral	0,7%	19,9%	3,2%	2,8%	12,6%	8,8%	51,8%	0,0%	
Granéis Sólidos	0,5%	12,0%	12,4%	4,2%	26,5%	13,5%	30,4%	0,4%	
Granéis Líquidos	0,1%	25,4%	3,7%	0,0%	4,5%	0,8%	65,5%	0,0%	
<b>Total</b>	<b>0,4%</b>	<b>20,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,1%</b>	<b>12,6%</b>	<b>6,9%</b>	<b>52,2%</b>	<b>0,1%</b>	

No quadro seguinte apresenta-se um resumo do comportamento dos diversos mercados de carga, independentemente dos portos onde é movimentada, e constata-se claramente a sua elevada assimetria, quer considerando os valores registados no próprio mês de outubro, bem como nos respetivos valores acumulados e ainda no volume apurado nos últimos doze meses comparativamente aos doze meses imediatamente anteriores.

A comparação do movimento realizado nos últimos doze meses face ao período de doze meses imediatamente anterior apresenta variações do mesmo sinal que a comparação do período janeiro-outubro de 2017 face ao período homólogo de 2016, sendo positivas na generalidade das cargas, com exceção da Carga Fracionada e do Petróleo Bruto.

Sublinha-se que as causas das variações negativas destas cargas são de natureza diferente, resultando a da Carga Fracionada de uma tendência recessiva do mercado por ela constituído, enquanto a quebra no volume de Petróleo Bruto decorre das razões já referidas, relacionadas com o acréscimo extraordinário registado em 2016 decorrente das operações de transbordo realizadas em Sines de carga destinada a Leixões.

Sublinha-se o facto curioso de a Carga Contentorizada, que tem sucessivamente registado taxas de crescimento expressivas, registar uma diminuição do volume movimentado no próprio mês de outubro face ao outubro de 2016, o que evidencia a relativa irregularidade do movimento mensal, bem como constitui um



indício da ausência de sazonalidade no movimento portuário e pelo pouco significado da comparação do movimento realizado em meses homólogos.

		Outubro/2017		Jan-Out/2017		Últimos 12 meses	
		Valor do Mês	Δ % sobre Mês Homólogo 2016	Valor do Período	Δ % sobre Período Homólogo	Últimos 12 meses (Nov/2016 a Out/2017)	Δ % 12 meses Anteriores (Nov/2015 a Out/2016)
		(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	2 576 451	-8,9%	28 813 542	+8,8%	35 228 947	+12,6%
	Fraccionada	386 948	-18,6%	4 797 016	-9,5%	5 829 117	-11,1%
	Ro-Ro	134 048	+19,6%	1 162 008	+19,5%	1 367 492	+19,6%
	<b>TOTAL CG</b>	<b>3 097 447</b>	<b>-9,3%</b>	<b>34 772 566</b>	<b>+6,1%</b>	<b>42 425 556</b>	<b>+8,8%</b>
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	523 537	-9,3%	5 237 283	+12,0%	6 222 229	+15,4%
	Minérios	72 928	-22,0%	984 860	+11,7%	1 200 231	+14,5%
	Produtos Agrícolas	528 004	+96,3%	4 344 020	+12,3%	5 213 283	+7,9%
	OutrosGS	706 795	+33,0%	6 679 315	+16,4%	7 850 177	+13,7%
	<b>TOTAL GS</b>	<b>1 831 265</b>	<b>+24,5%</b>	<b>17 245 478</b>	<b>+13,7%</b>	<b>20 485 920</b>	<b>+12,7%</b>
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	1 397 461	+18,4%	12 340 311	-15,3%	14 762 251	-12,9%
	Produtos Petrolíferos	1 394 120	-1,2%	15 203 880	+16,0%	18 083 910	+14,8%
	OutrosGL	185 317	-31,8%	1 743 854	-0,7%	2 076 469	-2,9%
	<b>TOTAL GL</b>	<b>2 976 898</b>	<b>+4,0%</b>	<b>29 288 045</b>	<b>-0,5%</b>	<b>34 922 630</b>	<b>+0,2%</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>7 905 610</b>	<b>+2,0%</b>	<b>81 306 088</b>	<b>+5,1%</b>	<b>97 834 107</b>	<b>+6,3%</b>

Dado que a comparação entre as variações registadas no período dos últimos doze meses e dos períodos janeiro-outubro indicia o sentido das tendências de evolução, assinala-se que essa comparação reflete algum abrandamento no crescimento da Carga Contentorizada e do Carvão (embora este mais ténue), um abrandamento na retração da Carga Fraccionada e um agravamento no recuo do Petróleo Bruto, e ligeira aceleração no crescimento dos Produtos Agrícolas, Outros Granéis Sólidos e Produtos Petrolíferos.

No quadro da página seguinte apresenta-se a estrutura do mercado portuário formado pela confluência dos mercados de produtos (as cargas) e dos mercados geográficos (os portos). Chama-se a atenção para o facto de neste quadro não se incluir o porto de Portimão, que, por regra, não efetua operações de movimentação de carga, tendo pontualmente, no período de janeiro a outubro de 2017, movimentado 899 toneladas na Carga Fraccionada, o que origina uma diferença entre o valor total apresentado no quadro e o volume total da carga movimentada no sistema portuário do Continente.

Os valores do volume de carga movimentada em cada um dos mercados apresentados neste quadro, são acompanhados pelos respetivos indicadores de variação percentual face ao período homólogo de 2016, bem como a representação da quota em cada porto relativamente ao total.

Adicionalmente apresenta-se também o resumo das variações do volume movimentado por classe de carga e por porto, no período janeiro-outubro de 2017 por comparação com o período homólogo de 2016.

Da leitura dos quadros, valores e representação gráfica das variações, constata-se mais claramente que o volume de 81,3 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-outubro de 2017, se distribui pelos diversos mercados com elevada assimetria, sendo evidente o peso que assume o porto de Sines, nomeadamente na Carga Contentorizada (62,2%), Carvão (96,7%), Petróleo Bruto (66,6%) e Produtos Petrolíferos (70,6%), assumindo quotas maioritárias absolutas nas classes de Carga Geral (51,8%) e de Granéis Líquidos (65,5%), e de maioria simples na classe dos Granéis Sólidos (30,4%) .



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2017  
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2016

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Total Geral	
	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016	Ton	Δ% s/2016
<b>Carga Geral</b>	<b>231 804</b>	<b>+9,1%</b>	<b>6 932 513</b>	<b>-1,8%</b>	<b>1 116 502</b>	<b>-6,8%</b>	<b>989 173</b>	<b>+1,8%</b>	<b>4 398 229</b>	<b>+29,6%</b>	<b>3 074 547</b>	<b>-7,8%</b>	<b>18 028 897</b>	<b>+9,5%</b>	<b>0</b>	<b>-100,0%</b>	<b>34 771 666</b>	<b>+6,1%</b>
Contentorizada	696	+147,8%	3 131 498	-3,8%	472	-21,1%	155 883	-5,0%	4 229 321	+32,8%	1 360 935	-5,8%	17 934 738	+9,6%	0	-	28 813 542	+8,8%
Fraccionada	231 109	+8,9%	925 240	-4,8%	1 116 031	-6,8%	835 291	+3,4%	160 251	-22,0%	1 440 783	-14,2%	89 412	-9,2%	0	-100,0%	4 796 116	-9,5%
Ro-Ro	0	-	875 775	+17,0%	0	-100,0%	0	-	8 656	+94,1%	272 829	+28,4%	4 747	-28,1%	0	-	1 162 008	+19,5%
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>87 362</b>	<b>+23,5%</b>	<b>2 065 583</b>	<b>+1,2%</b>	<b>2 143 827</b>	<b>+46,2%</b>	<b>731 828</b>	<b>+0,6%</b>	<b>4 565 579</b>	<b>+27,5%</b>	<b>2 336 052</b>	<b>-3,8%</b>	<b>5 246 583</b>	<b>+8,8%</b>	<b>68 664</b>	<b>+171,7%</b>	<b>17 245 478</b>	<b>+13,7%</b>
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	174 635	-28,4%	5 062 647	+14,2%	0	-	5 237 283	+12,0%
Minérios	0	-	594 475	+36,3%	0	-	4 106	-	15 645	-27,6%	311 262	-19,3%	59 372	+54,8%	0	-	984 860	+11,7%
Produtos Agrícolas	0	-	538 117	-12,9%	903 840	+78,0%	7 441	-85,1%	2 841 324	+7,1%	53 298	+48,7%	0	-100,0%	0	-	4 344 020	+12,3%
OutrosGS	87 362	+23,5%	932 990	-5,5%	1 239 987	+29,4%	720 280	+6,3%	1 708 611	+88,4%	1 796 857	+2,0%	124 564	-64,3%	68 664	+171,7%	6 679 315	+16,4%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>32 220</b>	<b>-6,4%</b>	<b>7 430 886</b>	<b>+21,7%</b>	<b>1 077 525</b>	<b>+3,3%</b>	<b>9 983</b>	<b>-66,0%</b>	<b>1 321 089</b>	<b>+11,4%</b>	<b>226 656</b>	<b>+5,5%</b>	<b>19 189 687</b>	<b>-7,8%</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>29 288 045</b>	<b>-0,5%</b>
Petróleo Bruto	0	-	4 118 884	+28,2%	0	-	0	-	0	-	0	-	8 221 427	-27,6%	0	-	12 340 311	-15,3%
Produtos Petrolíferos	32 220	-6,4%	2 924 564	+14,6%	571 346	+21,5%	0	-	901 568	+13,5%	43 230	+23,0%	10 730 953	+16,4%	0	-	15 203 880	+16,0%
OutrosGL	0	-	387 439	+14,2%	506 178	-11,6%	9 983	-66,0%	419 521	+7,0%	183 426	+2,1%	237 307	-2,1%	0	-	1 743 854	-0,7%
<b>Total Geral</b>	<b>351 386</b>	<b>+10,6%</b>	<b>16 428 982</b>	<b>+8,1%</b>	<b>4 337 854</b>	<b>+17,0%</b>	<b>1 730 984</b>	<b>+0,1%</b>	<b>10 284 897</b>	<b>+26,0%</b>	<b>5 637 256</b>	<b>-5,7%</b>	<b>42 465 167</b>	<b>+0,9%</b>	<b>68 664</b>	<b>-54,9%</b>	<b>81 305 189</b>	<b>+5,1%</b>
Distribuição por Portos	0,4%	-	20,2%	-	5,3%	-	2,1%	-	12,6%	-	6,9%	-	52,2%	-	0,1%	-	100,0%	-

Quotas do volume de carga movimentada por porto

Carga	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
<b>Carga Geral</b>	<b>0,7%</b>	<b>19,9%</b>	<b>3,2%</b>	<b>2,8%</b>	<b>12,6%</b>	<b>8,8%</b>	<b>51,8%</b>	
Contentorizada	0,0%	17,8%	0,0%	0,5%	14,7%	4,7%	62,2%	
Fraccionada	4,8%	19,3%	23,3%	17,4%	3,3%	30,0%	1,9%	
Ro-Ro		75,4%			0,7%	23,5%	0,4%	
<b>Granéis Sólidos</b>	<b>0,5%</b>	<b>12,0%</b>	<b>12,4%</b>	<b>4,2%</b>	<b>26,5%</b>	<b>13,5%</b>	<b>30,4%</b>	<b>0,4%</b>
Carvão						3,3%	96,7%	
Minérios		60,4%		0,4%	1,6%	31,6%	6,0%	
Produtos Agrícolas		12,4%	20,8%	0,2%	65,4%	1,2%		
OutrosGS	1,3%	14,0%	18,6%	10,8%	25,58%	26,90%	1,9%	1,0%
<b>Granéis Líquidos</b>	<b>0,1%</b>	<b>25,4%</b>	<b>3,7%</b>	<b>0,0%</b>	<b>4,5%</b>	<b>0,8%</b>	<b>65,5%</b>	
Petróleo Bruto		33,4%					66,6%	
Produtos Petrolíferos	0,2%	19,2%	3,8%		5,9%	0,3%	70,6%	
OutrosGL		22,2%	29,0%	0,6%	24,1%	10,5%	13,6%	
<b>Grand Total</b>	<b>0,4%</b>	<b>20,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,1%</b>	<b>12,6%</b>	<b>6,9%</b>	<b>52,2%</b>	<b>0,1%</b>



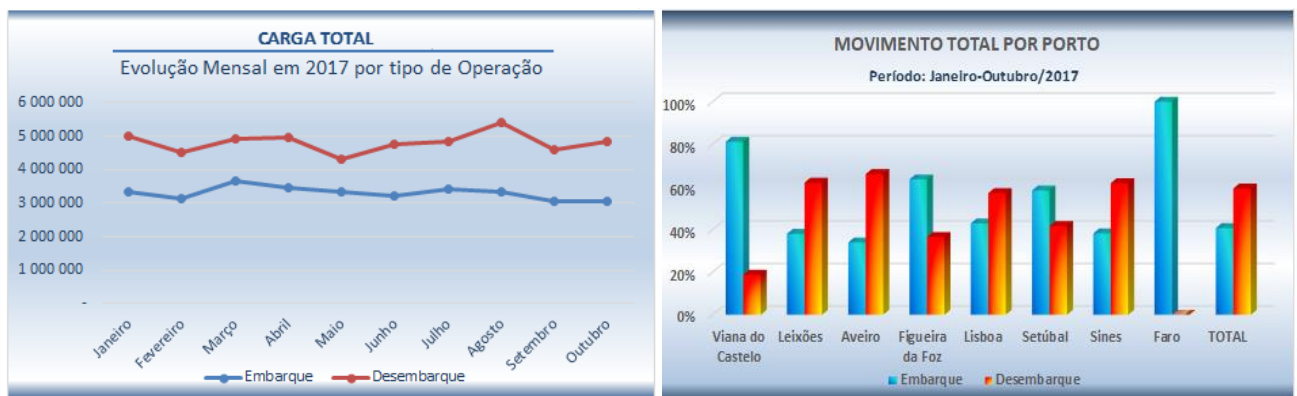


Sublinha-se, igualmente, a existência de mercados de outras cargas onde portos específicos detêm quotas maioritárias absolutas, tal como o da carga Ro-Ro e dos Minérios onde o movimento do porto de Leixões representa 75,4% e 60,4% do total, respetivamente, e o dos Produtos Agrícolas, onde Lisboa detém uma quota de 65,4%.

Nos restantes mercados não existe posição maioritária absoluta de qualquer porto, sendo de assinalar o da Carga Fracionada e dos Outros Granéis Sólidos onde o porto de Setúbal tem a quota mais significativa, de 30% e 26,9%, respetivamente, e o dos Outros Granéis Líquidos onde Aveiro detém 29% do volume total movimentado.

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

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



Constata-se que os portos que detêm um peso relativo mais elevado de carga embarcada são os de menor dimensão, traduzindo o seu papel de porto de exportação para cargas muito específicas, a saber, nomeadamente as pás eólicas produzidas pelo grupo alemão ENERCON e exportadas pelo porto de Viana do Castelo e o cimento produzido pela CIMPOR na sua unidade de Loulé e exportado pelo porto de Faro, que no entanto regista uma atividade muito irregular desde a retoma da fábrica, em dezembro último, após suspensão em junho de 2016, e decorrente da instabilidade que a empresa atravessa.

Constata-se que no período janeiro-outubro de 2017 mantiveram um perfil 'exportador' os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, cujos ratios de carga embarcada sobre o total de carga movimentada apresentam os valores de 81,2%, 63,5%, 58,3% e 100%, respetivamente, sendo de notar que o volume da carga embarcada nestes portos apresenta dimensões muito distintas e totalizando no seu conjunto apenas 14,3% do total, com Setúbal a representar 9,9% e Figueira da Foz ligeiramente mais de 3,3%, Viana do Castelo 0,9% e Faro 0,2%.

O perfil dos portos de Leixões e de Sines é, necessariamente, muito condicionado pela localização das refinarias da GALP, uma vez que os portos integram as instalações para descarga do Petróleo Bruto importado, o que induz forte desequilíbrio entre os fluxos de carga. No período em apreço o *ratio* do volume global de carga embarcada relativamente ao total representou 38% em Leixões e 38,2% em Sines.



Idêntica situação se verifica no porto de Lisboa no mercado dos Produtos Agrícolas, influenciado pela importação de cereais e oleaginosas, dos quais depende em larga medida a indústria agroalimentar (nomeadamente a de rações para animais), que é maioritariamente efetuada para os silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis alimentares da Trafaria, do Beato, de Palença e de Alhandra, o que globalmente determinou um volume de carga embarcada que corresponde a 42,9% do total geral.

### De Navios

O movimento de navios nas várias tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, observado nos portos comerciais do continente caracteriza-se por 9230 escalas de navios que representaram uma arqueação bruta (GT) de cerca de 174,7 milhões, valores estes que traduzem acréscimos respetivos de +2,2% e de +4,9%, face aos registados no período homólogo de 2016.

O volume de GT constitui o valor mais elevado de sempre registado nos períodos homólogos, por efeito de idêntica circunstância verificada nos portos de Aveiro e Setúbal, após acréscimos de +13% e +28,2%, respetivamente.

Sublinha-se o facto de esta variação positiva global, quer no Número de escalas, quer no volume de GT, ter sido contrariada pelo porto de Leixões no número de escalas e por Figueira da Foz, Sines e Faro em ambos os indicadores, assinalando-se o porto de Lisboa com o maior crescimento no número de escalas e o porto de Setúbal com o maior crescimento no volume de GT, isto sem considerar o porto de Portimão, cuja dimensão é meramente residual e respeita quase na totalidade a navios de cruzeiro.

Porto	#Escalas	GT (10 <sup>3</sup> )	Δ%	
			#Escalas	GT
Viana do Castelo	196	815,1	+11,4%	+17,7%
Douro e Leixões	2263	28 454,4	-1,0%	+2,1%
Aveiro	896	4 721,2	+5,9%	+13,0%
Figueira da Foz	423	1 351,9	-2,5%	-8,9%
Lisboa	2149	41 701,6	+13,9%	+11,2%
Setúbal	1334	20 570,9	+2,4%	+28,2%
Sines	1879	75 927,1	-7,1%	-2,5%
Faro	16	66,7	-50,0%	-44,4%
Portimão	74	1 119,5	+60,9%	+52,1%
Total	9230	174 728,3	+2,2%	+4,9%

### De Contentores

Pela importância que assume no transporte multimodal de mercadorias, o tráfego de Contentores é objeto de uma apreciação mais detalhada, sublinhando desde já que, para além dos Contentores movimentados em operações Lo-Lo (Carga Contentorizada), que constitui o mercado que maior dinamismo e expressão tem assumido na atividade portuária, inclui também Contentores movimentados em operações Ro-Ro, nomeadamente as realizadas no Molhe Sul do porto de Leixões, cujo tráfego vem observando uma dinâmica de crescimento e representa hoje cerca de 1,1% do total da carga movimentada.

O tráfego global de Contentores, que suporta a movimentação da Carga Contentorizada e de parte da carga Ro-Ro, e que inclui, naturalmente, o movimento de contentores ‘vazios’, atingiu no período janeiro-outubro de 2017 um volume de quase 1,6 milhões de Unidades e mais de 2,5 milhões de TEU, refletindo acréscimos de +11,4% e +13,6%, respetivamente, constituindo ambos as melhores marcas de sempre registadas nos períodos homólogos.

O tráfego de Contentores é fortemente alavancado nas operações de *transshipment*, cujo volume, no período janeiro-outubro de 2017, ultrapassou 1,2 milhões de TEU, valor que representa cerca de 47,8% do total de TEU, dos quais 45,4% é movimentado no porto de Sines, 1,5% em Leixões e 0,8% em Lisboa. Relativamente às operações de *transshipment* efetuadas em Sines sublinha-se o facto de o volume de TEU movimentado ter vindo a crescer nos últimos cinco anos a uma taxa média anual de +16,7% e de representarem cerca de 80,2% do movimento do próprio porto.

Não obstante o desempenho global deste mercado no período em análise, os portos de Leixões e de Setúbal registaram quebras no volume de TEU face ao período homólogo de 2016, de respetivamente de -4,5% e de -2,3%. Estas variações refletem o regresso à trajetória natural dos respetivos portos após terem registado um crescimento anómalo em 2016, por efeito da perda de tráfego de Lisboa, devido às perturbações laborais que atravessou. Comparando os volumes movimentados em 2017 em comparação com os homólogos de



2015, constatamos que Leixões regista +0,5% e Setúbal +31,3%, sendo que Lisboa está ainda aquém do volume de 2015 em -0,3%.

Dos portos com comportamentos positivos ressalta o acréscimo de +35,2% verificado no porto de Lisboa e de +18,3% registado em Sines, e, embora com uma dimensão e expressão pouco significativas, assinala-se ainda o crescimento de +0,7% no porto da Figueira da Foz.

Pelo já referido e pelo que pode constatar-se da leitura do quadro seguinte, a supremacia do porto de Sines no tráfego de Contentores é evidente, fixando neste período a sua quota em 56,6%, superior em +2,3 pontos percentuais (pp) à que detinha no período homólogo de 2016.

Por ordem decrescente do volume de TEU movimentado seguem-se os portos de Leixões cuja quota, não obstante ter diminuído -4 pontos percentuais, se situa em 20,9%; de Lisboa, cuja quota regista um aumento homólogo de 2,6 pontos percentuais, passando para 16,6%; de Setúbal, que recua -0,8 pontos percentuais para 5,1% do total; e Figueira da Foz, que recua 0,1 pontos percentuais com uma quota de 0,8% do total.

	Outubro/2017			Jan-Out/2017			Últimos 12 meses		
	Out/2017		Δ % sobre Mês Homólogo 2016	Jan-Out/2017		Δ % sobre Período Homólogo 2016	Últimos 12 Meses: Nov/2016 a Out/2017		Média mensal período Nov/2015 a Out/2016
	Quantidade	%		Quantidade	%		Quantidade	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	
Douro e Leixões	54 017	23,5%	+4,4%	526 062	20,9%	-4,5%	633 401	20,8%	-2,7%
Figueira da Foz	2 088	0,9%	-13,0%	20 135	0,8%	+0,7%	24 838	0,8%	+4,1%
Lisboa	43 111	18,7%	+9,1%	418 247	16,6%	+35,2%	500 172	16,4%	+34,7%
Setúbal	12 442	5,4%	+9,5%	128 962	5,1%	-2,3%	153 588	5,0%	-0,8%
Sines	118 507	51,5%	-14,8%	1 427 528	56,6%	+18,3%	1 734 378	56,9%	+22,0%
<b>TOTAL</b>	<b>230 165</b>	<b>100,0%</b>	<b>-5,7%</b>	<b>2 520 934</b>	<b>100,0%</b>	<b>+13,6%</b>	<b>3 046 376</b>	<b>100,0%</b>	<b>+16,2%</b>

As tendências de evolução do tráfego de Contentores em Número e em TEU evidenciam a crescente preferência na utilização de contentores com maiores dimensões, sendo que no período em análise se verificam acréscimos significativos em ambos os indicadores, com os Contentores de menores dimensões (equiparados a 20') a crescerem cerca de +3% e os de maiores dimensões (equiparados a 40'), que representam 60% do total, a registarem uma variação de cerca de +17,5%.

Destaca-se o facto de o movimento de TEU, num contexto de forte crescimento, registar no próprio mês de outubro, face a outubro de 2016, uma quebra de -5,7%, provocada fundamentalmente pelo registo de Sines (-14,8%), o que evidencia a irregularidade do movimento mensal e indicia a ausência de sazonalidade no movimento portuário e o pouco significado das variações entre meses homólogos, como já anteriormente referido para a Carga Contentorizada, cujos comportamentos revelam uma correlação quase perfeita.

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

De 2011 até 2016, os portos nacionais, onde se regista tráfego de Contentores, apresentam a evolução do *ratio* Contentores Cheios / Total que consta deste quadro, de cuja leitura se conclui, com naturalidade, que o porto onde se regista o valor mais elevado é Sines, a que o peso do tráfego de *transshipment*, no pressuposto de que este tráfego seja constituído maioritariamente por Contentores 'cheios', não é alheio.

Porto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Evolução
Leixões	74,8%	70,6%	71,2%	72,4%	75,6%	76,9%	
Figueira da Foz	99,8%	100,0%	99,8%	79,8%	58,7%	54,8%	
Lisboa	66,2%	64,1%	62,0%	63,2%	63,5%	65,6%	
Setúbal	42,2%	74,2%	57,8%	65,4%	69,7%	69,5%	
Sines	85,6%	85,7%	89,1%	78,4%	85,1%	94,6%	
Média Geral	75,9%	76,9%	76,4%	73,3%	77,9%	84,6%	



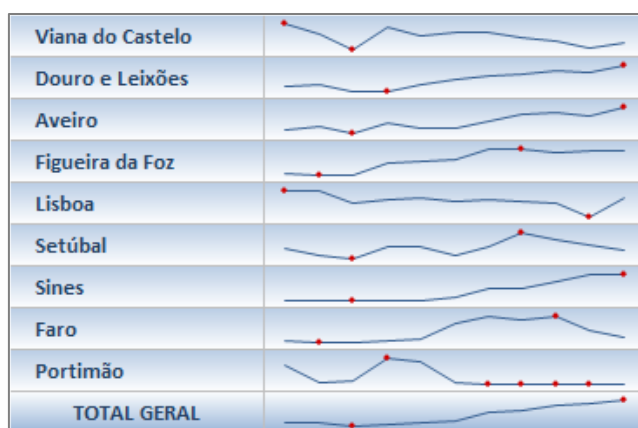
## 2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2007

Para a análise deste capítulo começamos por apresentar no quadro seguinte a evolução anual do volume de carga movimentada por porto nos períodos janeiro-outubro desde 2007, com apuramentos da taxa média anual de crescimento (*tmac*), calculada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, para o período total e para o período correspondente aos períodos janeiro-outubro dos últimos cinco anos (2013-2017), que refletirá mais objetivamente eventuais recentes alterações do comportamento dos mercados de movimentação de cargas.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ % 2017/2016
Viana do Castelo	481 347	410 073	299 691	452 622	393 658	422 746	418 010	384 695	366 577	317 615	351 386	-2,1%	-5,3%	+10,6%
Douro e Leixões	12 783 627	13 107 172	12 032 467	11 967 830	13 300 477	14 010 086	14 652 045	14 805 840	15 543 112	15 201 941	16 428 982	+2,9%	+2,6%	+8,1%
Aveiro	2 727 627	2 958 374	2 405 434	3 149 273	2 809 649	2 778 610	3 256 238	3 820 388	3 959 055	3 707 689	4 337 854	+5,1%	+5,5%	+17,0%
Figueira da Foz	1 032 187	956 584	969 464	1 384 939	1 436 807	1 494 318	1 781 671	1 825 191	1 678 024	1 728 640	1 730 984	+6,6%	-1,1%	+0,1%
Lisboa	11 002 978	10 927 682	9 675 800	10 083 230	10 258 431	9 761 084	10 054 293	9 761 469	9 659 526	8 162 902	10 284 897	-1,4%	-1,2%	+26,0%
Setúbal	5 706 791	5 225 803	4 964 466	5 893 665	5 866 581	5 262 480	5 791 831	6 879 947	6 361 265	5 978 702	5 637 256	+1,4%	-2,0%	-5,7%
Sines	21 361 739	21 091 830	20 506 902	21 198 935	21 330 863	23 899 916	30 521 010	31 226 533	36 770 117	42 099 767	42 465 167	+9,6%	+10,1%	+0,9%
Faro	35 057	3 742	20 070	34 899	48 245	224 467	304 967	279 925	320 872	152 384	68 664	s/s	-25,7%	-54,9%
Portimão	29 493	3 718	7 318	41 636	34 695	2 684	0	0	0	0	899	s/s	-	-
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>55 160 846</b>	<b>54 684 978</b>	<b>50 881 612</b>	<b>54 207 028</b>	<b>55 479 406</b>	<b>57 856 391</b>	<b>66 780 065</b>	<b>68 983 988</b>	<b>74 658 547</b>	<b>77 349 640</b>	<b>81 306 088</b>	<b>+5,0%</b>	<b>+5,2%</b>	<b>+5,1%</b>
	-	-0,9%	-7,0%	+6,5%	+2,3%	+4,3%	+15,4%	+3,3%	+8,2%	+3,6%	+5,1%	-	-	-

A taxa média anual de crescimento traduz uma tendência de evolução positiva de +5% ao ano no período 2007-2017, subindo para +5,2% no período dos últimos cinco anos.

Tomando cada porto de *per si* constata-se que é Sines que regista a tendência de evolução mais elevada, com uma taxa média anual de +9,6%, seguido da Figueira da Foz (+6,6%), de Aveiro (+5,1%), de Leixões (+2,9%) e de Setúbal (+1,4%), sendo, no entanto, importante referir o facto de Figueira da Foz e Setúbal infletirem a tendência para valores negativos apurados no período mais recente, de -1,1% e -2%, respetivamente.



Os portos de Viana do Castelo e de Lisboa observam tendências negativas de evolução anual do volume de carga movimentada cujas respetivas taxas médias anuais são de -2,1% e de -1,4%, sendo que no período mais recente a de Viana do Castelo se agrava para -5,3% e a de Lisboa reduz ligeiramente para -1,2%.

Os portos de Faro e Portimão não são considerados nesta análise dado que a elevada irregularidade da sua atividade de movimentação de carga impede quaisquer conclusões sobre as respetivas tendências de evolução com base no método referido.

No quadro da página seguinte apresenta-se a evolução do movimento de navios (Número de escalas e GT), da carga nas diversas tipologias de acondicionamento que integram os mercados relevantes e de Contentores (Unidades e TEU), nos mesmos intervalos temporais.

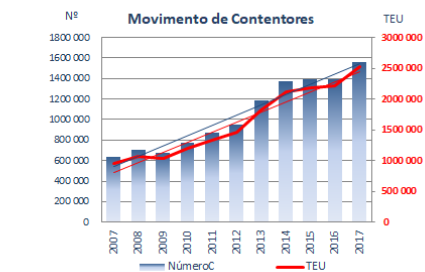
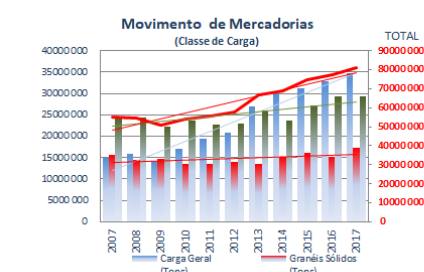
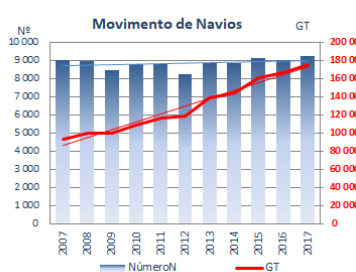
O movimento de navios que escalaram os portos comerciais do continente, independentemente da tipologia e incluindo nomeadamente os navios de cruzeiro de passageiros, apresenta uma tendência de crescimento de +0,4% ao ano em termos do número das escalas e uma taxa média anual de +7,2% no tocante ao volume total da respetiva arqueação bruta. O cruzamento destes indicadores reflete o aumento crescente da dimensão média dos navios que escalam os portos nacionais e conseqüente capacidade de carga, salientando-se o facto de a GT média global dos navios registar uma taxa média anual de crescimento de +6,7%.





### Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Outubro

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ% 2017/2016
Navios	Número	9 022	8 958	8 468	8 807	8 778	8 247	8 839	8 859	9 110	9 032	9 230	+0,4%	+1,1%	+2,2%
	GT (milhares)	93 205	99 876	100 022	108 100	116 464	118 773	138 907	144 651	160 736	166 549	174 728	+7,2%	+6,2%	+4,9%
	GT médio	10,33	11,15	11,81	12,27	13,27	14,40	15,72	16,33	17,64	18,44	18,93	+6,7%	+5,0%	+2,7%
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	10 206 592	11 448 579	10 762 629	12 611 043	14 448 447	15 604 276	20 417 520	22 907 028	24 041 864	26 488 288	28 813 542	+13,3%	+8,7%	+8,8%
	Fracionada	4 429 445	4 149 453	3 067 207	4 208 320	4 591 429	5 090 057	6 399 248	6 676 316	6 423 323	5 298 389	4 797 016	+4,4%	-7,5%	-9,5%
	Ro-Ro	304 255	302 848	290 905	275 442	289 519	221 116	213 030	525 312	844 989	972 046	1 162 008	+27,5%	+45,0%	+19,5%
	TOTAL	14 940 292	15 900 879	14 120 741	17 094 805	19 329 395	20 915 449	27 029 798	30 108 656	31 310 176	32 758 724	34 772 566	+11,2%	+6,0%	+6,1%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	4 045 251	3 771 178	4 962 346	2 760 078	3 352 903	4 695 295	3 969 730	4 337 589	5 200 925	4 676 248	5 237 283	+3,1%	+6,4%	+12,0%
	Minérios	763 751	924 230	664 815	617 910	989 048	803 896	991 413	725 927	998 041	881 789	984 860	+2,3%	+1,6%	+11,7%
	Produtos Agrícolas	4 676 410	4 291 161	3 992 091	4 172 918	3 735 344	3 729 418	3 519 656	3 583 458	3 821 363	3 869 130	4 344 020	-1,2%	+5,2%	+12,3%
	Outros	6 066 412	5 465 353	4 977 931	5 885 342	5 419 477	4 758 879	5 151 057	6 569 682	6 061 085	5 736 995	6 679 315	+1,4%	+3,8%	+16,4%
TOTAL	15 551 824	14 451 923	14 597 183	13 436 248	13 496 772	13 987 488	13 631 855	15 216 656	16 081 414	15 164 162	17 245 478	+1,2%	+4,8%	+13,7%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	10 514 617	10 396 970	8 537 892	9 560 041	8 542 512	9 443 571	10 398 243	9 275 573	11 509 832	14 567 603	12 340 311	+3,2%	+8,3%	-15,3%
	Produtos Petrolíferos	12 321 604	12 193 746	11 944 400	12 218 263	11 929 582	11 289 063	13 635 369	12 524 489	13 973 563	13 103 758	15 203 880	+1,9%	+2,8%	+16,0%
	Outros	1 832 509	1 741 460	1 681 396	1 897 672	2 181 145	2 220 820	2 084 799	1 858 615	1 783 562	1 755 393	1 743 854	-0,1%	-4,2%	-0,7%
	TOTAL	24 668 730	24 332 176	22 163 688	23 675 975	22 653 239	22 953 454	26 118 412	23 658 677	27 266 957	29 426 754	29 288 045	+2,3%	+4,6%	-0,5%
TOTAL GERAL	55 160 846	54 684 978	50 881 612	54 207 028	55 479 406	57 856 391	66 780 065	68 983 988	74 658 547	77 349 640	81 306 088	+5,0%	+5,2%	+5,1%	
Contentores	Número	636 170	708 697	671 967	769 753	868 139	951 135	1 186 252	1 377 418	1 389 747	1 397 382	1 556 781	+11,0%	+5,7%	+11,4%
	TEU	959 891	1 069 951	1 036 359	1 196 405	1 330 944	1 456 518	1 824 260	2 113 623	2 175 835	2 218 701	2 521 275	+11,8%	+7,2%	+13,6%



Analisando a evolução anual por classe de carga entre 2007 e 2017 constata-se a existência de tendências positivas em todas as classes, com taxas médias anuais de crescimento de +11,2% na Carga Geral, de +1,2% nos Granéis Sólidos e de +2,3% nos Granéis Líquidos.

A tendência apurada nas diversas tipologias de carga, que constituem os mercados sujeitos a análise, é positiva na sua maioria com destaque para a Carga Contentorizada e a carga Ro-Ro, que registam taxas médias anuais de +13,3% e +27,5%, respetivamente, representando, no entanto, quotas de mercado que ocupam posições quase extremas de 35,4% e de 1,4%. Importa referir que no período mais recente o volume de carga Ro-Ro regista acréscimos de valor percentual ainda mais elevado, que se reflete numa taxa média anual de +45%, maioritariamente por efeito da exploração de uma linha regular no Molhe Sul do porto de Leixões, com tráfego de Contentores, iniciada em finais de 2013 por licenciamento atribuído ao concessionário do TCL.

Na maioria dos mercados as tendências apuradas para o período de onze anos e de cinco anos apresentam taxas médias anuais com sinais da mesma natureza, com exceção da Carga Fracionada, que passa de uma variação positiva, +4,4%, para negativa de -7,5%, e dos Produtos Agrícolas, que influte a evolução de uma taxa negativa, de -1,2% para uma positiva, de +5,2%.

Não obstante a natureza da evolução nos dois períodos comparados, importa sublinhar as amplitudes de variação mais significativas, da Carga Contentorizada e do Petróleo Bruto. A primeira porque parte de uma base reduzida antes do crescimento acelerado do *transshipment* em 2013 e a segunda por efeito do volume extraordinário movimentado em 2016.

O único mercado que nos períodos analisados apresenta taxas de evolução negativa em ambos os períodos é o dos Outros Granéis Líquidos que se agrava de -0,1% no período desde 2007 para -4,2% no período desde 2013.



No comportamento do tráfego de Contentores sublinha-se a evolução segundo uma tendência de crescimento positivo a uma taxa média anual de +11,8% em TEU apurada para o período dos últimos onze anos, reduzindo -4,6 pontos percentuais para +7,2% no período dos últimos cinco anos.

Como se constata a seguir este mercado apresenta bastantes assimetrias a nível dos diversos portos.

### Evolução do Movimento de Contentores por porto

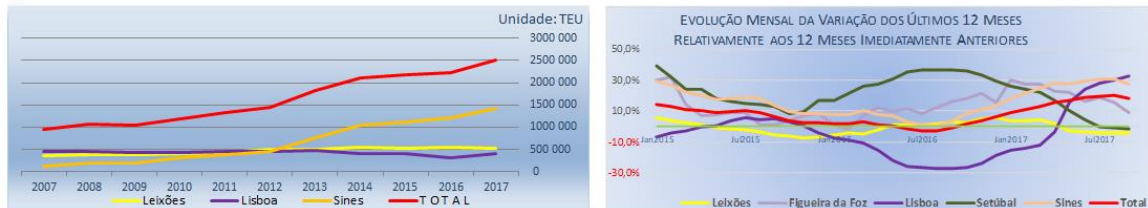
Pela importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo e na atividade portuária, considera-se interessante avaliar o comportamento evolutivo do seu mercado, na sua componente geográfica.

Para esse efeito apresenta-se no quadro seguinte o volume anual de TEU movimentados nos períodos janeiro-outubro desde 2007 nos portos com tráfego regular de Contentores, excluindo, por conseguinte, os portos de Viana do Castelo e de Aveiro, onde o registo deste tráfego é pontual e circunstancial.

Movimento de Contentores (TEU) nos Períodos Homólogos Janeiro-Outubro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ% média 2007 a 2017	Δ% média 2013 a 2017	Δ% 2017/2016
Leixões	360 041	379 403	380 214	400 450	422 517	501 602	510 006	556 485	523 706	551 022	526 062	+4,8%	+0,5%	-4,5%
Figueira da Foz	8 467	10 911	11 518	11 933	16 912	16 677	13 423	16 982	17 474	19 987	20 135	+7,9%	+9,9%	+0,7%
Lisboa	457 706	465 323	423 502	428 799	452 036	445 933	476 880	416 192	419 296	309 358	418 247	-1,8%	-5,4%	+35,2%
Setúbal	10 893	14 958	18 921	41 586	61 967	44 993	53 515	87 865	98 217	131 941	128 962	+39,1% (*)	+22,8%	-2,3%
Sines	122 764	199 240	201 988	313 049	377 090	446 674	769 978	1 035 923	1 116 911	1 206 233	1 427 528	+28,6% (*)	+14,7%	+18,3%
<b>T O T A L</b>	<b>959 871</b>	<b>1 069 835</b>	<b>1 036 144</b>	<b>1 195 817</b>	<b>1 330 522</b>	<b>1 455 879</b>	<b>1 823 802</b>	<b>2 113 446</b>	<b>2 175 603</b>	<b>2 218 541</b>	<b>2 520 934</b>	<b>+11,8%</b>	<b>+7,2%</b>	<b>+13,6%</b>

(\*) Calculado desde 2009



A leitura do quadro e gráficos vem revelar o comportamento dos diversos portos e mostrar de que forma este vem influenciar o crescimento global do mercado, que abranda 4,6 pontos percentuais na taxa anual de crescimento apurada no período desde 2007 para o período desde 2013.

É notória a simetria entre as variações assinaladas para Lisboa e para Setúbal indiciando a transferência de algum tráfego entre eles, por efeito, nomeadamente, de situações de perturbação laboral no 2º trimestre de 2016, sendo igualmente perceptível o ligeiro acréscimo no porto de Leixões (mais esbatido dada a sua maior dimensão).

Assim, constata-se que:

- 1) o comportamento do porto de Sines se revela altamente positivo, com taxas médias anuais de crescimento de +28,6% apurada desde 2009, diminuindo para +14,7% na média dos últimos cinco anos, crescendo +18,3% no período em análise;
- 2) o porto de Leixões registou uma evolução a uma taxa média anual de +4,8% desde 2007, tendo recuado para +0,5% nos últimos cinco anos e registando uma quebra de -4,5% face a 2016, refletindo ainda o forte efeito da quebra das exportações para Angola e o acréscimo em 2016 por transferência de Lisboa;
- 3) o porto de Lisboa revela uma tendência de evolução média anual negativa de -1,8% se apurada no período dos últimos onze anos e que se agrava para -5,4% no período mais recente de cinco anos, a que as perturbações laborais não foram alheias, iniciando, no entanto, o que se espera seja um ciclo de recuperação que se reflete na variação positiva de +35,2% no período em análise face a 2016;
- 4) o porto de Setúbal apresenta uma evolução francamente positiva considerando o período desde 2009, com uma taxa média anual de +39,1%, que se reduz para +22,8% nos últimos cinco anos, tendo registado no período janeiro-outubro de 2017 uma redução homóloga de -2,3% face a 2016, por efeito da normalização da trajetória natural, após crescimento em 2016 por transferência de tráfego de Lisboa; e
- 5) o porto da Figueira da Foz apresenta uma evolução anual traduzida numa taxa média de +7,9% desde 2007, que aumenta 2 pontos percentuais para +9,9%, no período mais recente de cinco anos.





Neste capítulo procede-se a uma análise de cada um dos mercados portuários correspondentes à tipologia da carga movimentada em termos da respetiva forma de acondicionamento e considerando, num segundo nível, a sua distribuição pelos portos onde se efetua a sua movimentação e respetivo comportamento.

Da conjugação destes dois níveis resultam os mercados relevantes na movimentação das cargas, no âmbito dos quais se poderão avaliar os fatores que indiciem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

Como enquadramento da análise objeto dos pontos seguintes, onde se trata individualmente cada mercado de carga na perspetiva dos portos onde se efetua a sua movimentação, apresenta-se o quadro resumo seguinte, com os dados relativos ao período de janeiro a outubro de 2017, respetivas quotas, variação no período em análise, face ao seu homólogo de 2016, e indicadores de evolução média anual nos mesmos períodos mensais entre 2013 e 2017, apresentando a respetiva evolução anual traduzida pelas *sparklines*, onde se assinalam os pontos mínimo e máximo observados.

	2016	2017	δ%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual (Jan a Out) 2013 a 2017	Evolução Gráfica Janeiro-Outubro de 2013 a 2017
<b>☒ Carga Geral</b>	<b>32 758 724</b>	<b>34 772 566</b>	<b>42,8%</b>	<b>+6,1%</b>	<b>+6,0%</b>	
Contentorizada	26 488 288	28 813 542	35,4%	+8,8%	+8,7%	
Fraccionada	5 298 389	4 797 016	5,9%	-9,5%	-7,5%	
Ro-Ro	972 046	1 162 008	1,4%	+19,5%	+45,0%	
<b>☒ Granéis Sólidos</b>	<b>15 164 162</b>	<b>17 245 478</b>	<b>21,2%</b>	<b>+13,7%</b>	<b>+4,8%</b>	
Carvão	4 676 248	5 237 283	6,4%	+12,0%	+6,4%	
Minérios	881 789	984 860	1,2%	+11,7%	+1,6%	
Produtos Agrícolas	3 869 130	4 344 020	5,3%	+12,3%	+5,2%	
OutrosGS	5 736 995	6 679 315	8,2%	+16,4%	+3,8%	
<b>☒ Granéis Líquidos</b>	<b>29 426 754</b>	<b>29 288 045</b>	<b>36,0%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>+4,6%</b>	
Petróleo Bruto	14 567 603	12 340 311	15,2%	-15,3%	+8,3%	
Produtos Petrolíferos	13 103 758	15 203 880	18,7%	+16,0%	+2,8%	
OutrosGL	1 755 393	1 743 854	2,1%	-0,7%	-4,2%	
<b>Total Geral</b>	<b>77 349 640</b>	<b>81 306 088</b>	<b>100,0%</b>	<b>+5,1%</b>	<b>+5,2%</b>	
Δ% anual	+3,6%	+5,1%	-	-	-	-

Para efeito da análise a efetuar neste capítulo referir-se-á apenas a evolução verificada nos últimos cinco anos, correndo-se o risco de aumentar a influência no resultado pela eventualmente significativa variabilidade dos mercados, mas, por outro lado, obtendo-se indicadores de comportamento mais atuais e realistas, sem, contudo, deixar de sublinhar algumas inflexões do comportamento dos mercados.

### 3.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, nomeadamente 'contentorizada' e 'fracionada', apresentam uma elevada heterogeneidade, tendo sido, em 2016, as mais significativas 'Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (exceto tubos)', 'Pasta, papel e seus artigos', 'Cimento, cal e gesso', 'Mercadorias grupadas', 'Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extrativas n.e.', 'Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias', 'Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelanas' e 'Bebidas', segundo a nomenclatura definida pelo Eurostat, na revisão da Diretiva Marítima, em 2007.

Sob a forma Ro-Ro são maioritariamente operados 'Produtos da indústria automóvel' e, com menor expressão, 'Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias' e ainda 'Mercadorias grupadas'. É, no entanto, de assinalar que este tráfego inclui a movimentação de Contentores, situação que tem vindo a ser observada nos últimos anos no Molhe Sul do porto de Leixões.





### 3.1.1. Contentorizada

O comportamento do mercado da Carga Contentorizada continua a sua trajetória de crescimento, traduzida globalmente por uma taxa média anual de +8,7% após um acréscimo de +8,8% no período janeiro-outubro de 2017 no qual se atinge um volume de 28,8 milhões de toneladas, o mais elevado de sempre nos períodos homólogos, por reflexo de idêntico registo observado no porto de Sines, que melhora a sua anterior marca em +9,6%, fixando o movimento total em 17,9 milhões de toneladas o que representa uma quota de 62,2%.

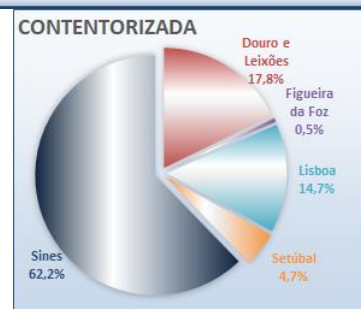
O comportamento deste mercado é, com efeito, sujeito a forte influência do porto de Sines, maioritariamente devido ao tráfego de *transhipment* que representa 80,2% do volume de TEU movimentado no porto e 45,4% do total geral do sistema portuário, que registou no período em análise uma variação de +19,8%, que lhe permite sustentar uma tendência de evolução anual traduzida por uma taxa média de crescimento de +15,9%, detendo naturalmente uma quota maioritária absoluta no volume movimentado de Carga Contentorizada com 62,2%, após um acréscimo de +9,6% no período janeiro-outubro de 2017.

No entanto, no período em análise o comportamento deste mercado foi também significativamente influenciado pelo desempenho do porto de Lisboa que, após a quebra acentuada em 2016, por efeito das perturbações laborais ocorridas, que o levou a registar o volume mais baixo nesta tipologia de carga desde, pelo menos, o ano 2000, se encontra numa clara dinâmica de recuperação do tráfego ‘perdido’ nomeadamente para os portos de Leixões e de Setúbal, que se traduz num crescimento de +32,8% face ao volume de 2016, que determina uma taxa média anual ainda negativa de -4,8%. Esta recuperação de tráfego por parte de Lisboa produz uma inversão de comportamentos face a 2016, levando a que os portos de Leixões e de Setúbal tivessem registado nesse ano um crescimento acrescido e estejam a registar em 2017 quebras, de -3,8% e de -5,8%, respetivamente, traduzindo um regresso às respetivas trajetórias naturais (com valores superiores aos observados em 2015 de, respetivamente, +2,4% e +29,2%).

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	1 915	591	1 203	281	696	0,0%	+147,8%	-28,6%	
Douro e Leixões	5 140 333	5 491 711	5 013 637	5 336 289	5 131 498	17,8%	-3,8%	-0,3%	
Aveiro	0	0	0	598	472	0,0%	-21,1%	-	
Figueira da Foz	132 705	141 766	156 033	165 759	155 883	0,5%	-6,0%	+4,8%	
Lisboa	4 718 904	4 206 982	4 276 967	3 184 779	4 229 321	14,7%	+32,8%	-4,8%	
Setúbal	452 030	874 968	1 053 122	1 444 054	1 360 935	4,7%	-5,8%	+28,3%	
Sines	9 971 633	12 191 010	13 540 902	16 356 528	17 934 738	62,2%	+9,6%	+15,9%	
<b>Grand Total</b>	<b>20 417 520</b>	<b>22 907 028</b>	<b>24 041 864</b>	<b>26 488 288</b>	<b>28 813 542</b>	<b>100,0%</b>	<b>+8,8%</b>	<b>+8,7%</b>	
Δ% anual	-	+12,2%	+5,0%	+10,2%	+8,8%	-	-	-	-

Em termos de tonelagem movimentada de Carga Contentorizada, o porto de Leixões ocupa a segunda posição detendo uma quota de 17,8%, inferior em -2,3 pontos à que detinha em 2016, após uma quebra de -3,8%, por não ter conseguido compensar o recuo motivado pelo regresso a Lisboa de parte das cargas transferidas em 2016.

O porto de Lisboa é o terceiro em volume desta tipologia de carga, tendo movimentado neste período 4,2 milhões de toneladas, valor correspondente a uma quota de 14,7%, mas que ainda se encontra nos mais baixos desde o ano 2000.



O mercado da Carga Contentorizada no porto de Setúbal tem subjacente uma evolução anual a uma taxa média de +28,3%, muito influenciada pelo comportamento observado até 2016, ano em que registou um acréscimo de +37,1%, beneficiando, naturalmente, por absorção parcial das quebras verificadas no mesmo período no porto de Lisboa. O comportamento negativo observado no período em análise, traduzido por uma quebra de -5,8%, é o reverso do acréscimo extraordinário ocorrido em 2016, refletindo um processo de normalização do mercado.



Não obstante o crescimento que o mercado de Carga Contentorizada tem registado no porto da Figueira da Foz, traduzido numa taxa média anual de crescimento de +4,8%, a sua dimensão é ainda pouco significativa, tendo, no período em análise, registado uma quebra de -6% face ao período homólogo de 2016.

#### CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	93	+26	+38,5%	696	0,0%	+415	+147,8%	747	+362	+94,0%
Douro e Leixões	529 671	+39 836	+8,1%	5 131 498	17,8%	-204 792	-3,8%	6 179 027	-132 096	-2,1%
Aveiro	0	-296	-100,0%	472	0,0%	-126	-21,1%	472	-968	-67,2%
Figueira da Foz	15 641	-187	-1,2%	155 883	0,5%	-9 876	-6,0%	195 755	-3 920	-2,0%
Lisboa	436 556	+43 896	+11,2%	4 229 321	14,7%	+1 044 542	+32,8%	5 062 652	+1 235 445	+32,3%
Setúbal	136 091	+7 052	+5,5%	1 360 935	4,7%	-83 120	-5,8%	1 616 851	-51 190	-3,1%
Sines	1 458 399	-341 118	-19,0%	17 934 738	62,2%	+1 578 211	+9,6%	22 173 442	+2 896 836	+15,0%
<b>Total Geral</b>	<b>2 576 451</b>	<b>-250 792</b>	<b>-8,9%</b>	<b>28 813 542</b>	<b>100,0%</b>	<b>+2 325 254</b>	<b>+8,8%</b>	<b>35 228 947</b>	<b>+3 944 469</b>	<b>+12,6%</b>

Não é possível referir o mercado de Carga Contentorizada sem referir o tráfego de *transhipment*, do qual recebe uma influência determinante. Esta influência vem maioritariamente, como já referido, do porto de Sines, mas importa referir que este tráfego representa 7,4% do volume de TEU movimentado no porto de Leixões e cerca de 5% no porto de Lisboa.

No que concerne ao sentido da operação, constata-se a existência de um certo equilíbrio entre os fluxos de ‘embarque’ e ‘desembarque’, inegavelmente marcado pelo *transhipment* onde esta repartição é de 50%. As variações globais do volume movimentado nestas operações são ambas globalmente positivas e com valores respetivos de +8,1% e de +9,6%. A nível dos portos salienta-se uma discrepância significativa no porto de Leixões, que regista respetivamente uma quebra de -9% nos ‘embarques’ e um acréscimo de +2,3% nos ‘desembarques’. Figueira da Foz e Setúbal registam quebras em ambos os fluxos e Lisboa e Sines registam acréscimos em ambos os fluxos.

O equilíbrio no volume de carga movimentada nestas operações é mais significativo nos portos de Leixões e de Sines, com os ‘embarques’ a representar cerca de 51,3% e 52,4%, respetivamente. O maior peso dos ‘embarques’ verifica-se no porto da Figueira da Foz onde representam 84,8%, seguido de Setúbal com 72,2%, circunstância que reflete a importância das respetivas exportações utilizando esta forma de acondicionamento.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	605	0,0%	+324	+115,4%	91	0,0%	+91	-	86,9%
Douro e Leixões	2 633 886	16,5%	-261 396	-9,0%	2 497 612	19,4%	+56 604	+2,3%	51,3%
Aveiro	405	0,0%	+31	+8,4%	67	0,0%	-157	-70,1%	85,8%
Figueira da Foz	132 123	0,8%	-9 335	-6,6%	23 760	0,2%	-541	-2,2%	84,8%
Lisboa	2 818 733	17,7%	+709 700	+33,7%	1 410 588	11,0%	+334 842	+31,1%	66,6%
Setúbal	982 008	6,2%	-65 031	-6,2%	378 927	2,9%	-18 088	-4,6%	72,2%
Sines	9 399 622	58,9%	+825 813	+9,6%	8 535 117	66,4%	+752 398	+9,7%	52,4%
<b>Total Geral</b>	<b>15 967 381</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1 200 105</b>	<b>+8,1%</b>	<b>12 846 161</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1 125 149</b>	<b>+9,6%</b>	<b>55,4%</b>



### 3.1.2. Fracionada

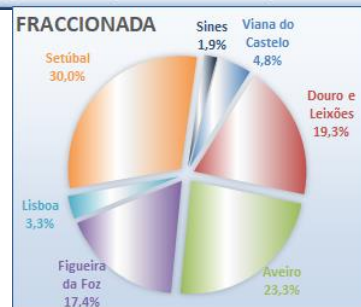
A Carga Fracionada, com mercados relevantes em todos os portos incluídos na análise (da qual se exclui o porto de Portimão que não tem movimento regular de mercadorias desde janeiro de 2012, altura em que cessou a linha *ferry* para a Madeira e Canárias), representa no período janeiro-outubro de 2017 um volume de cerca de 4,8 milhões de toneladas e observa sucessivas quebras de carga desde 2014 (ano onde se registou o valor mais elevado de sempre), numa variação total de cerca de -28,1%.

A variação no período em análise relativamente ao seu homólogo de 2016 é de -9,5% e a taxa média anual de crescimento apurada neste período é negativa em -7,5%, refletindo variações negativas da maioria dos portos, com exceção de Leixões e de Lisboa, que têm evoluído segundo taxas médias anuais de +4,7% e 24,3%, respetivamente.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	246 477	234 882	231 785	212 169	231 109	4,8%	+8,9%	-2,3%	
Douro e Leixões	791 314	832 910	946 819	972 040	925 240	19,3%	-4,8%	+4,7%	
Aveiro	1 304 995	1 520 457	1 399 899	1 197 678	1 116 031	23,3%	-6,8%	-5,2%	
Figueira da Foz	1 031 722	957 915	847 805	805 853	833 291	17,4%	+3,4%	-6,0%	
Lisboa	83 731	70 408	183 348	205 474	160 251	3,3%	-22,0%	+24,3%	
Setúbal	2 511 551	2 668 180	2 432 665	1 679 543	1 440 783	30,0%	-14,2%	-13,9%	
Sines	129 978	113 239	96 966	98 521	89 412	1,9%	-9,2%	-8,8%	
Faro	299 479	278 325	284 037	127 111	0	0,0%	-100,0%	-39,1%	
<b>Grand Total</b>	<b>6 399 248</b>	<b>6 676 316</b>	<b>6 423 323</b>	<b>5 298 389</b>	<b>4 796 116</b>	<b>100,0%</b>	<b>-9,5%</b>	<b>-7,5%</b>	
Δ% anual	-	+4,3%	-3,8%	-17,5%	-9,5%	-	-	-	-

O porto de Setúbal é o que detém a maior quota do volume movimentado desta carga, representando 30% do mercado, tendo vindo a registar sucessivas quebras desde 2014, ano em que detinha uma quota de 40%. No período em análise este porto registou uma quebra de -14,2%.

Nas posições seguintes em termos de volume surgem os portos de Aveiro, cujo volume representou 23,3% após uma quebra de -6,8%, Leixões, com uma quota de 19,3% após uma quebra de -4,8%, tendo subjacente uma tendência de evolução positiva de 4,7% ao ano, e Figueira da Foz, que representa 17,4% e cresceu +3,4%.



#### CARGA GERAL-FRACCIONADA

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	33 454	+11 345	+51,3%	231 109	4,8%	+18 940	+8,9%	267 878	+15 656	+6,2%
Douro e Leixões	81 650	+5 508	+7,2%	925 240	19,3%	-46 800	-4,8%	1 150 727	-20 239	-1,7%
Aveiro	95 957	-95 975	-50,0%	1 116 031	23,3%	-81 648	-6,8%	1 375 536	-108 849	-7,3%
Figueira da Foz	55 640	-32 848	-37,1%	833 291	17,4%	+27 438	+3,4%	997 646	+37 618	+3,9%
Lisboa	22 505	+13 146	+140,5%	160 251	3,3%	-45 223	-22,0%	187 177	-87 619	-31,9%
Setúbal	88 918	+19 129	+27,4%	1 440 783	30,0%	-238 759	-14,2%	1 744 760	-352 533	-16,8%
Sines	8 825	-8 644	-49,5%	89 412	1,9%	-9 109	-9,2%	104 494	-14 916	-12,5%
Faro	0	-	-	0	0,0%	-127 111	-100,0%	0	-196 468	-100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>386 948</b>	<b>-88 340</b>	<b>-18,6%</b>	<b>4 796 116</b>	<b>100,0%</b>	<b>-502 273</b>	<b>-9,5%</b>	<b>5 828 217</b>	<b>-727 351</b>	<b>-11,1%</b>

Considerando o comportamento do mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, constatamos que a quebra global do movimento é resultado da conjugação da variação negativa de -18,8% nos 'embarques' (que representam 65,8% do total) e da variação positiva de +16,1% nos 'desembarques'.





Constata-se que nas operações de embarque apenas o porto de Viana do Castelo, com uma quota de apenas 6,5%, registou uma variação positiva, de +14% (tendo, no entanto, registado uma quebra nas operações de desembarque). A quebra mais significativa verificada no volume destas operações foi observada no porto de Setúbal, que, com a quota mais elevada (27,3%) ‘perdeu’ -339,4 mil toneladas, ou seja -28,3%, relativamente ao período homólogo de 2016, seguido de Aveiro, que, com uma quota de 18,5%, recuou -21,7%.

Nas operações de desembarque a Carga Fracionada registou um comportamento quase simétrico, registando-se as variações positivas mais significativas nos portos de Setúbal (quota de 35,4% e variação de +21%), Aveiro (quota de 32,4% e variação de +17,8%) e Figueira da Foz (quota de 16% e variação de +41,1%). Sublinha-se também o porto de Lisboa pela variação relativa que apresenta (+247,5%), embora com uma quota meramente simbólica (1,6%).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	205 030	6,5%	+25 255	+14,0%	26 078	1,6%	-6 316	-19,5%	88,7%
Douro e Leixões	711 223	22,5%	-7 459	-1,0%	214 018	13,1%	-39 341	-15,5%	76,9%
Aveiro	585 280	18,5%	-161 995	-21,7%	530 751	32,4%	+80 347	+17,8%	52,4%
Figueira da Foz	570 291	18,1%	-49 225	-7,9%	263 000	16,0%	+76 663	+41,1%	68,4%
Lisboa	134 459	4,3%	-63 592	-32,1%	25 792	1,6%	+18 369	+247,5%	83,9%
Setúbal	860 706	27,3%	-339 390	-28,3%	580 077	35,4%	+100 631	+21,0%	59,7%
Sines	89 412	2,8%	-6 671	-6,9%	0	0,0%	-2 438	-100,0%	100,0%
Faro	0	0,0%	-127 111	-100,0%	0	0,0%	-	-	-
<b>Total Geral</b>	<b>3 156 401</b>	<b>100,0%</b>	<b>-730 188</b>	<b>-18,8%</b>	<b>1 639 716</b>	<b>100,0%</b>	<b>+227 915</b>	<b>+16,1%</b>	<b>65,8%</b>

### 3.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro representa uma quota de apenas de 1,4% do total e os seus mercados relevantes são tradicionalmente os portos de Leixões e Setúbal, que no seu conjunto representam 98,9% do total, registando uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +45%.

Esta evolução, nomeadamente no período mais recente aqui referido, tem sido determinada pelo comportamento do porto de Leixões que regista um crescimento a uma taxa média anual de +77,1%, que tem origem numa linha regular de Contentores que opera no Molhe Sul, explorado em regime de licenciamento pelo concessionário do TCL.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	33 412	321 151	610 831	748 470	875 775	75,4%	+17,0%	+77,1%	
Aveiro	50	0	0	6	0	0,0%	-100,0%	-	
Lisboa	18 555	10 307	10 501	4 460	8 656	0,7%	+94,1%	-23,4%	
Setúbal	161 013	193 854	222 396	212 508	272 829	23,5%	+28,4%	+12,3%	
Sines	0	0	1 262	6 602	4 747	0,4%	-28,1%	-	
<b>Grand Total</b>	<b>213 030</b>	<b>525 312</b>	<b>844 989</b>	<b>972 046</b>	<b>1 162 008</b>	<b>100,0%</b>	<b>+19,5%</b>	<b>+45,0%</b>	
<b>Δ% anual</b>	<b>-</b>	<b>+146,6%</b>	<b>+60,9%</b>	<b>+15,0%</b>	<b>+19,5%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

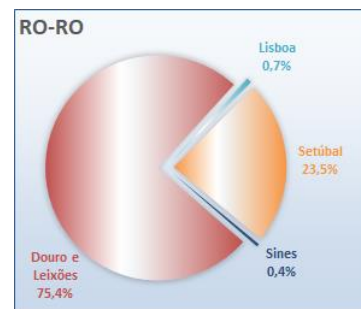
Importa sublinhar a variação registada no período em análise no porto de Leixões, que se situa em +17%, valor este bastante inferior à taxa média de evolução anual que denotará um abrandamento na trajetora de evolução. No porto de Setúbal verifica-se a situação inversa, registando uma variação de +28,4% no período bastante superior à taxa média anual +12,3%.





Merece particular destaque o facto de o mercado da carga Ro-Ro do porto de Setúbal ser constituído em cerca de 98% pelo tráfego de ‘produtos da indústria automóvel’.

A comparação dos indicadores que traduzem a variação dos últimos doze meses relativamente aos doze meses imediatamente anteriores e dos que traduzem a variação no período em análise face ao período homólogo de 2016, revela uma estabilidade no crescimento deste mercado quer em Leixões (+17% e 17,8%), quer em Setúbal (+28,4% e +25,5%).



#### CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	100 325	+15 008	+17,6%	875 775	75,4%	+127 305	+17,0%	1 029 699	+155 625	+17,8%
Lisboa	818	+449	+121,6%	8 656	0,7%	+4 197	+94,1%	9 314	+3 734	+66,9%
Setúbal	32 195	+7 247	+29,0%	272 829	23,5%	+60 321	+28,4%	322 238	+65 457	+25,5%
Sines	709	-706	-49,9%	4 747	0,4%	-1 855	-28,1%	6 241	-361	-5,5%
<b>Total Geral</b>	<b>134 048</b>	<b>+21 998</b>	<b>+19,6%</b>	<b>1 162 008</b>	<b>100,0%</b>	<b>+189 968</b>	<b>+19,5%</b>	<b>1 367 492</b>	<b>+224 448</b>	<b>+19,6%</b>

No que se refere ao sentido das operações verifica-se globalmente um comportamento positivo em ambas as operações, ligeiramente superior nos embarques (+22,8% contra +17,2%, em termos globais).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	354 358	72,3%	+60 617	+20,6%	521 417	77,6%	+66 688	+14,7%	40,5%
Lisboa	6 509	1,3%	+3 897	+149,2%	2 147	0,3%	+299	+16,2%	75,2%
Setúbal	124 390	25,4%	+28 283	+29,4%	148 440	22,1%	+32 039	+27,5%	45,6%
Sines	4 747	1,0%	-1 662	-25,9%	0	0,0%	-194	-100,0%	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>490 004</b>	<b>100,0%</b>	<b>+91 136</b>	<b>+22,8%</b>	<b>672 004</b>	<b>100,0%</b>	<b>+98 832</b>	<b>+17,2%</b>	<b>42,2%</b>

## 3.2. Granéis Sólidos

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

### 3.2.1. Carvão

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

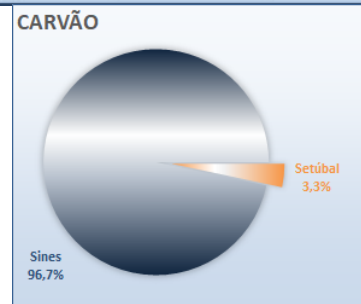
No entanto, o mercado desta carga no porto de Sines é absolutamente dominante, representando 96,7% do total, remetendo o mercado constituído pelo porto de Setúbal a uma dimensão meramente residual.



	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Setúbal	283 310	327 119	235 238	243 861	174 635	3,3%	-28,4%	-11,4%	
Sines	3 683 632	4 010 470	4 965 687	4 432 386	5 062 647	96,7%	+14,2%	+7,5%	
<b>Grand Total</b>	<b>3 969 730</b>	<b>4 337 589</b>	<b>5 200 925</b>	<b>4 676 248</b>	<b>5 237 283</b>	<b>100,0%</b>	<b>+12,0%</b>	<b>+6,4%</b>	
Δ% anual	-	+9,3%	+19,9%	-10,1%	+12,0%	-	-	-	-

A tendência de evolução nos períodos janeiro-outubro desde 2013 tem subjacente uma taxa média de evolução anual de +6,4%, sendo, no entanto, notória a relativa irregularidade verificada nos últimos anos, onde pontua uma quebra de -10,1% em 2016.

A observação dos valores relativos a cada porto reflete uma forte quebra no porto de Setúbal, de -28,4% no período em análise e uma taxa média anual negativa de -11,4%, e um comportamento que reflete uma tendência de crescimento no porto de Sines, traduzida por um crescimento de +14,2% no período em análise e uma taxa média anual de +7,5%.



Dado que a importação de Carvão se destina fundamentalmente à manutenção da atividade das centrais termoelétricas, o comportamento deste mercado é influenciado, inversamente, pelo comportamento dos mercados de produção de energia de fontes alternativas, energias renováveis, particularmente a hídrica e a eólica, que atualmente apresentam níveis semelhantes de produção.

#### GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Setúbal	0	-38 000	-100,0%	174 635	3,3%	-69 226	-28,4%	180 846	-63 015	-25,8%
Sines	523 537	-15 549	-2,9%	5 062 647	96,7%	+630 261	+14,2%	6 041 382	+893 669	+17,4%
<b>Total Geral</b>	<b>523 537</b>	<b>-53 549</b>	<b>-9,3%</b>	<b>5 237 283</b>	<b>100,0%</b>	<b>+561 035</b>	<b>+12,0%</b>	<b>6 222 229</b>	<b>+830 655</b>	<b>+15,4%</b>

O movimento de Carvão nas operações de 'embarque' é meramente residual, tendo representado 3,1% do total, decorrente de 155 mil toneladas embarcadas em Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0,0%	-	-	174 635	3,4%	-69 226	-28,4%	0,0%
Sines	155 061	100,0%	-18 275	-10,5%	4 907 586	96,6%	+648 536	+15,2%	3,1%
<b>Total Geral</b>	<b>155 061</b>	<b>100,0%</b>	<b>-18 275</b>	<b>-10,5%</b>	<b>5 082 222</b>	<b>100,0%</b>	<b>+579 310</b>	<b>+12,9%</b>	<b>3,0%</b>

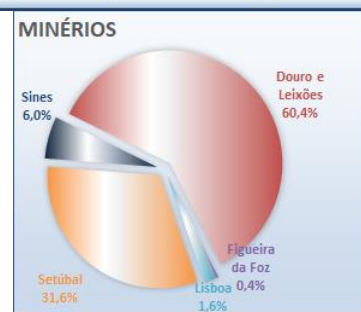


### 3.2.2. Minérios

O mercado da movimentação portuária de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, com um movimento no período janeiro-outubro de 2017 de cerca de 984,9 mil toneladas, correspondente a 1,2% do total da carga movimentada.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	402 285	325 673	561 210	436 239	594 475	60,4%	+36,3%	+11,4%	
Figueira da Foz	40 049	0	0	0	4 106	0,4%	-	-	
Lisboa	15 696	11 024	1 674	21 611	15 645	1,6%	-27,6%	+8,4%	
Setúbal	480 712	348 693	389 871	385 577	311 262	31,6%	-19,3%	-7,6%	
Sines	13 582	21 945	45 286	38 362	59 372	6,0%	+54,8%	+42,0%	
<b>Grand Total</b>	<b>991 413</b>	<b>725 927</b>	<b>998 041</b>	<b>881 789</b>	<b>984 860</b>	<b>100,0%</b>	<b>+11,7%</b>	<b>+1,6%</b>	
Δ% anual	-	-26,8%	+37,5%	-11,6%	+11,7%	-	-	-	-

Não obstante a movimentação desta carga ser efetuada em cinco portos, salienta-se a predominância dos portos de Leixões e de Setúbal, com quotas de 60,4% e 31,6%, respetivamente, sublinhando-se o aparecimento de Sines com uma evolução francamente positiva, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +42%, cujo movimento representa 6% do total após variação de +54,8% no período em análise.



O volume de Minérios movimentado no período janeiro-outubro de 2017 registou um acréscimo homólogo de +11,7%, sendo notória uma forte irregularidade no comportamento deste mercado, que no ano anterior havia observado uma quebra de -11,6%, alternando-se o sinal das variações nos anos imediatamente anteriores, com expressões muito significativas.

O comportamento deste mercado revela-se particularmente assimétrico e o acréscimo global referido resulta de uma variação positiva de +36,3% no porto de Leixões e negativa de -19,3% em Setúbal, apuradas no período em análise.

#### GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	49 084	+7 442	+17,9%	594 475	60,4%	+158 237	+36,3%	723 891	+199 657	+38,1%
Figueira da Foz	0	-	-	4 106	0,4%	+4 106	-	4 106	+4 106	-
Lisboa	742	-6 022	-89,0%	15 645	1,6%	-5 966	-27,6%	15 645	-6 966	-30,8%
Setúbal	18 881	-21 762	-53,5%	311 262	31,6%	-74 315	-19,3%	384 514	-74 290	-16,2%
Sines	4 221	-200	-4,5%	59 372	6,0%	+21 010	+54,8%	72 075	+29 713	+70,1%
<b>Total Geral</b>	<b>72 928</b>	<b>-20 543</b>	<b>-22,0%</b>	<b>984 860</b>	<b>100,0%</b>	<b>+103 072</b>	<b>+11,7%</b>	<b>1 200 231</b>	<b>+152 221</b>	<b>+14,5%</b>

No que respeita à direção do movimento das operações, salienta-se a relativa predominância no volume dos 'desembarques', que representam 61,4% do total, sublinhando-se a particularidade de o movimento de Leixões resultar integralmente de operações de descarga, enquanto o de Setúbal resulta integralmente de operações de carga, observando-se em termos globais uma quebra de -8,4% nos 'embarques' e um acréscimo de +29,5% no volume dos 'desembarques'.





Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-4 988	-100,0%	594 475	98,3%	+163 225	+37,8%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	4 106	0,7%	+4 106	-	0,0%
Lisboa	9 164	2,4%	-9 417	-50,7%	6 481	1,1%	+3 451	+113,9%	58,6%
Setúbal	311 262	82,0%	-41 317	-11,7%	0	0,0%	-32 998	-100,0%	100,0%
Sines	59 372	15,6%	+21 010	+54,8%	0	0,0%	-	-	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>379 798</b>	<b>100,0%</b>	<b>-34 712</b>	<b>-8,4%</b>	<b>605 062</b>	<b>100,0%</b>	<b>+137 783</b>	<b>+29,5%</b>	<b>38,6%</b>

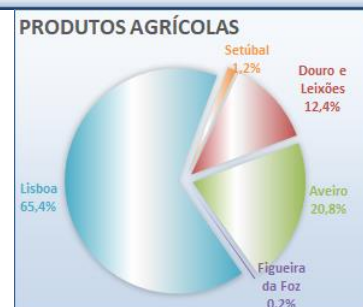
### 3.2.3. Produtos Agrícolas

O mercado dos Produtos Agrícolas regista no período janeiro-outubro de 2017 um movimento de 4,3 milhões de toneladas, representando 8,2% do total, e reflete uma significativa concentração no porto de Lisboa, que detém uma quota de 65,4%, em resultado, naturalmente, da proximidade da localização dos silos cerealíferos servidos pelos terminais de granéis alimentares da Trafaria, Beato, Palença e Alhandra, para receção e armazenagem de cereais e oleaginosas.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	610 724	626 896	564 039	617 480	538 117	12,4%	-12,9%	-2,6%	
Aveiro	196 041	187 604	452 298	507 898	903 840	20,8%	+78,0%	+67,0%	
Figueira da Foz	5 926	0	24 486	50 038	7 441	0,2%	-85,1%	+41,8%	
Lisboa	2 530 523	2 661 467	2 615 955	2 653 414	2 841 324	65,4%	+7,1%	+2,3%	
Setúbal	170 811	104 748	161 985	35 850	53 298	1,2%	+48,7%	-28,0%	
Sines	5 632	2 742	2 600	4 449	0	0,0%	-100,0%	-30,4%	
<b>Grand Total</b>	<b>3 519 656</b>	<b>3 583 458</b>	<b>3 821 363</b>	<b>3 869 130</b>	<b>4 344 020</b>	<b>100,0%</b>	<b>+12,3%</b>	<b>+5,2%</b>	
Δ% anual	-	+1,8%	+6,6%	+1,2%	+12,3%	-	-	-	

A restante quota do mercado reparte-se praticamente entre Aveiro e Leixões, cujo movimento representa 20,8% e 12,4%, respetivamente, surgindo ainda Setúbal com uma pequena 'fatia' correspondente a 1,2% do total.

A evolução global deste mercado, fortemente influenciado por Lisboa, nos períodos janeiro-outubro desde 2013, apresenta uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +5,2%, refletindo um forte contributo do porto de Aveiro que tem vindo a crescer anualmente a um ritmo de +67% e anula o efeito negativo induzido pelo comportamento de Leixões, que apresenta uma taxa média anual de -2,6%, e o abrandamento induzido pelo porto de Lisboa, que regista uma taxa média anual de +2,3%.



Observando o comportamento destes portos no período em análise, ressalta a imagem de forte crescimento que observa o porto de Aveiro com uma variação de +78% e uma quota de 20,8%, seguido do porto de Lisboa com uma quota de 65,4% e um crescimento de +7,1%. Indutor de um efeito mais ligeiro, mas positivo, refere-se o porto de Setúbal que detém uma quota residual de 1,2% e uma variação positiva de +48,7%. Os restantes portos apresentam uma retração no seu movimento, com mais significado no porto de Leixões com uma quebra de -12,9% e uma quota de 12,4%.

A variação observada no comportamento deste mercado nos dois últimos períodos sucessivos de doze meses, por comparação à variação do período janeiro-outubro de 2017 face ao período homólogo anterior revela uma aceleração em termos globais, com particular relevância no porto de Lisboa.



### GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	69 179	-11 232	-14,0%	538 117	12,4%	-79 363	-12,9%	621 195	-133 412	-17,7%
Aveiro	68 436	+10 469	+18,1%	903 840	20,8%	+395 942	+78,0%	1 064 711	+437 181	+69,7%
Figueira da Foz	0	-4 657	-100,0%	7 441	0,2%	-42 597	-85,1%	11 631	-38 407	-76,8%
Lisboa	390 389	+264 403	+209,9%	2 841 324	65,4%	+187 910	+7,1%	3 460 192	+108 165	+3,2%
Setúbal	0	-	-	53 298	1,2%	+17 448	+48,7%	53 505	+8 865	+19,9%
Sines	0	-	-	0	0,0%	-4 449	-100,0%	2 049	-2 400	-53,9%
<b>Total Geral</b>	<b>528 004</b>	<b>+258 984</b>	<b>+96,3%</b>	<b>4 344 020</b>	<b>100,0%</b>	<b>+474 890</b>	<b>+12,3%</b>	<b>5 213 283</b>	<b>+379 991</b>	<b>+7,9%</b>

Como refletido no quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 97,6%, limitando-se os 'embarques' no período em análise a 105 mil toneladas registados em Lisboa e Setúbal.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	538 117	12,7%	-79 363	-12,9%	0,0%
Aveiro	0	0,0%	-	-	903 840	21,3%	+395 942	+78,0%	0,0%
Figueira da Foz	0	0,0%	-	-	7 441	0,2%	-42 597	-85,1%	0,0%
Lisboa	97 103	92,5%	+17 620	+22,2%	2 744 221	64,7%	+170 289	+6,6%	3,4%
Setúbal	7 857	7,5%	+329	+4,4%	45 441	1,1%	+17 118	+60,4%	14,7%
Sines	0	0,0%	-	-	0	0,0%	-4 449	-100,0%	-
<b>Total Geral</b>	<b>104 960</b>	<b>100,0%</b>	<b>+17 949</b>	<b>+20,6%</b>	<b>4 239 060</b>	<b>100,0%</b>	<b>+456 940</b>	<b>+12,1%</b>	<b>2,4%</b>

### 3.2.4. Outros Granéis Sólidos

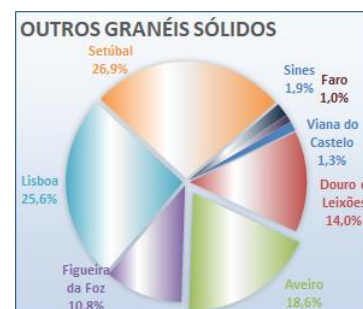
O mercado dos Outros Granéis Sólidos representou no período janeiro-outubro de 2017 um total de cerca de 6,7 milhões de toneladas, correspondente a cerca de 8,2% do movimento total registado, encerra naturalmente um elevado grau de heterogeneidade de mercadorias e uma elevada dispersão geográfica.

Os mercados mais significativos são Setúbal e Lisboa que representam quotas semelhantes, de 26,9% e 25,6%, respetivamente, embora com comportamentos distintos, nomeadamente pelo facto de Lisboa ter registado uma variação de +88,4% (sem prejuízo de posteriores correções, dada a natureza provisória dos dados) e revelar uma taxa média anual negativa de -0,5%, e Setúbal a crescer +2% e a manter uma tendência de crescimento de +3,8% ao ano.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	124 849	110 802	109 924	70 747	87 362	1,3%	+23,5%	-11,0%	
Douro e Leixões	768 974	895 535	957 862	987 105	932 990	14,0%	-5,5%	+4,7%	
Aveiro	859 757	1 133 528	1 239 082	958 431	1 239 987	18,6%	+29,4%	+5,6%	
Figueira da Foz	571 269	725 510	649 700	677 614	720 280	10,8%	+6,3%	+3,8%	
Lisboa	1 413 924	1 568 063	1 360 865	906 912	1 708 611	25,6%	+88,4%	-0,5%	
Setúbal	1 339 523	2 033 495	1 618 491	1 762 480	1 796 857	26,9%	+2,0%	+3,8%	
Sines	67 273	101 149	88 326	348 435	124 564	1,9%	-64,3%	+31,2%	
Faro	5 488	1 600	36 835	25 272	68 664	1,0%	+171,7%	-	
<b>Grand Total</b>	<b>5 151 057</b>	<b>6 569 682</b>	<b>6 061 085</b>	<b>5 736 995</b>	<b>6 679 315</b>	<b>100,0%</b>	<b>+16,4%</b>	<b>+3,8%</b>	
<b>Δ% anual</b>	<b>-</b>	<b>+27,5%</b>	<b>-7,7%</b>	<b>-5,3%</b>	<b>+16,4%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



Em termos do comportamento e respetivo impacto no mercado dos Outros Granéis Sólidos o porto que apresenta um maior contributo é Lisboa, pela quota que detém e variação que regista em 2017, acima referidas. Com menor significado segue-se Aveiro que representa 18,6% do volume movimentado e registou um crescimento de +29,4% e depois Figueira da Foz e Setúbal, que apresentam respetivamente quotas de 26,9% e 10,8% e variações de 2% e +6,3%.



Importa referir que apenas os portos de Leixões e de Sines registaram variações negativas com impacto significativo para o comportamento geral do mercado no período de janeiro a outubro de 2017.

O facto de as variações apuradas no volume de Outros Granéis Sólidos movimentado nos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior apresentarem uma taxa inferior ao do período em análise indicia estarmos na presença de uma ligeira aceleração na evolução do mercado.

#### OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	13 604	+11 471	+537,7%	87 362	1,3%	+16 615	+23,5%	116 120	+24 396	+26,6%
Douro e Leixões	118 599	+37 453	+46,2%	932 990	14,0%	-54 114	-5,5%	1 060 874	-185 996	-14,9%
Aveiro	136 695	+14 873	+12,2%	1 239 987	18,6%	+281 556	+29,4%	1 454 895	+365 531	+33,6%
Figueira da Foz	83 238	+20 054	+31,7%	720 280	10,8%	+42 666	+6,3%	859 175	+57 851	+7,2%
Lisboa	151 084	+59 011	+64,1%	1 708 611	25,6%	+801 698	+88,4%	2 054 886	+848 683	+70,4%
Setúbal	191 320	+81 381	+74,0%	1 796 857	26,9%	+34 378	+2,0%	2 059 330	-2 672	-0,1%
Sines	3 522	-57 703	-94,2%	124 564	1,9%	-223 871	-64,3%	170 228	-206 918	-54,9%
Faro	8 733	+8 733	-	68 664	1,0%	+43 391	+171,7%	74 668	+43 348	+138,4%
<b>Total Geral</b>	<b>706 795</b>	<b>+175 273</b>	<b>+33,0%</b>	<b>6 679 315</b>	<b>100,0%</b>	<b>+942 320</b>	<b>+16,4%</b>	<b>7 850 177</b>	<b>+944 223</b>	<b>+13,7%</b>

Considerando o sentido das operações, constata-se que o movimento do período janeiro-outubro de 2017 revela um razoável equilíbrio entre o volume de ‘embarques’ e ‘desembarques’, com os primeiros a representar 54,5% do total. Sublinha-se, no entanto, que o comportamento destes fluxos é divergente, sendo positivo nos ‘embarques’ (acréscimo de +35,7%) e negativo nos ‘desembarques’ (quebra de -0,5%).

Nas operações de ‘embarque’ destaca-se o comportamento do porto de Lisboa que regista um acréscimo de +148,9% e uma quota de 33,4%, seguido de Aveiro e Setúbal, que registam aumentos de +40,6% e +18,6%. O único porto que apresenta uma quebra no volume movimentado é Sines, que apresenta uma dimensão residual nesta tipologia de carga.

No volume de carga desembarcada observam-se variações díspares nos diversos portos, assinalando-se variações positivas semelhantes, em termos de expressão combinada entre a variação e a quota do volume movimentado, os portos de Aveiro, Lisboa e Sines, com variações de +17,9% os dois primeiros e +91,3% o último, e quotas de respetivamente 18,4%, 16,3% e 2,6%,

Os portos de Leixões, Figueira da Foz e Setúbal apresentaram variações negativas no volume destas operações, de, respetivamente, -7,8%, -10,1% e -13,2%.





Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	47 576	1,3%	+7 456	+18,6%	39 786	1,3%	+9 159	+29,9%	54,5%
Douro e Leixões	198 900	5,5%	+7 643	+4,0%	734 090	24,2%	-61 758	-7,8%	21,3%
Aveiro	680 600	18,7%	+196 690	+40,6%	559 387	18,4%	+84 866	+17,9%	54,9%
Figueira da Foz	387 178	10,6%	+80 072	+26,1%	333 102	11,0%	-37 406	-10,1%	53,8%
Lisboa	1 214 848	33,4%	+726 833	+148,9%	493 763	16,3%	+74 866	+17,9%	71,1%
Setúbal	997 159	27,4%	+156 512	+18,6%	799 698	26,3%	-122 134	-13,2%	55,5%
Sines	46 995	1,3%	-260 891	-84,7%	77 569	2,6%	+37 020	+91,3%	37,7%
Faro	68 664	1,9%	+43 391	+171,7%	0	0,0%	-	-	100,0%
<b>Total Geral</b>	<b>3 641 920</b>	<b>100,0%</b>	<b>+957 707</b>	<b>+35,7%</b>	<b>3 037 395</b>	<b>100,0%</b>	<b>-15 387</b>	<b>-0,5%</b>	<b>54,5%</b>

### 3.3. Granéis Líquidos

O mercado dos Granéis Líquidos é fundamentalmente constituído pelas mercadorias integradas na nomenclatura da Diretiva Marítima sob a designação ‘Petróleo bruto’ e ‘Produtos petrolíferos refinados líquidos’, e em menor dimensão ‘Gás natural’, ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’ e ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e que, no seu conjunto, em 2016 representaram cerca de 97,5% do total das mercadorias movimentadas sob esta forma de acondicionamento, que consideramos integrarem os mercados do ‘Petróleo Bruto’, ‘Produtos Petrolíferos’ e ‘Outros Granéis Líquidos’.

#### 3.3.1. Petróleo Bruto

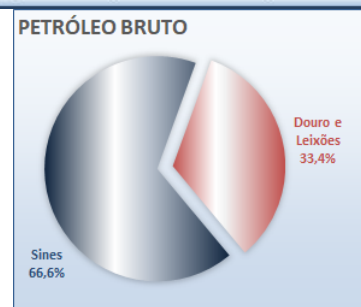
O mercado do Petróleo Bruto é integrado pelos portos de Sines e de Leixões, onde, em condições normais do funcionamento do mercado, se efetua a descarga deste combustível fóssil para as refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A. localizadas na sua proximidade.

No período janeiro-outubro de 2017 este mercado representou cerca de 15,2% do total e movimentou um volume de 12,3 milhões de toneladas, após recuo de -15,3% face ao movimento registado no período homólogo de 2016. À sua evolução anual está subjacente uma taxa média anual de crescimento de +8,3%, resultante do comportamento de Sines, que com uma quota de 66,6% apresenta uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média de +10,7% ao ano, e de Leixões, cujo volume movimentado representa 33,4% e cresce a uma taxa média anual de +3,1%.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	3 591 430	3 192 039	3 639 171	3 212 370	4 118 884	33,4%	+28,2%	+3,1%	
Sines	6 806 814	6 083 534	7 870 662	11 355 233	8 221 427	66,6%	-27,6%	+10,7%	
<b>Grand Total</b>	<b>10 398 243</b>	<b>9 275 573</b>	<b>11 509 832</b>	<b>14 567 603</b>	<b>12 340 311</b>	<b>100,0%</b>	<b>-15,3%</b>	<b>+8,3%</b>	
Δ% anual	-	-10,8%	+24,1%	+26,6%	-15,3%	-	-	-	-

A quebra registada neste período reflete a variação negativa registada no porto de Sines, de -27,6% comparativamente ao volume movimentado no período homólogo de 2016, compensada pelo acréscimo verificado no porto de Leixões, de +28,2%.

Recorda-se que esta quebra traduz um processo de normalização do movimento portuário desta carga, que em 2016 registou um acréscimo extraordinário originado pelo transbordo em Sines para navios de menor dimensão com destino a Leixões, para garantir o abastecimento da refinaria





de Matosinhos, comprometido pelo facto de a inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões (cuja mono-boia foi objeto de manutenção em estaleiro que durou quase seis meses) impedir a acostagem dos navios com mais de 100 000 DWT.

#### GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	570 486	+228 714	+66,9%	4 118 884	33,4%	+906 514	+28,2%	4 881 107	+785 531	+19,2%
Sines	826 975	-11 780	-1,4%	8 221 427	66,6%	-3 133 806	-27,6%	9 881 145	-2 981 553	-23,2%
<b>Total Geral</b>	<b>1 397 461</b>	<b>+216 934</b>	<b>+18,4%</b>	<b>12 340 311</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2 227 293</b>	<b>-15,3%</b>	<b>14 762 251</b>	<b>-2 196 022</b>	<b>-12,9%</b>

A natureza desta matéria-prima e as características da estrutura industrial nacional determinam que, em condições normais de funcionamento do mercado, a carga desembarcada corresponde integralmente a importações, devendo representar a quase totalidade do movimento portuário.

No entanto, constata-se que o porto de Sines registou o embarque residual de 161 mil toneladas de Petróleo Bruto, expressão esta que em nada se compara ao volume de cerca de 1,7 milhões de toneladas que, no período homólogo de 2016, foram embarcadas em Sines com destino a Leixões, pelo motivo já referido, e que determina uma diminuição do volume de embarques de -1,5 milhões de toneladas.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0,0%	-	-	4 118 884	33,8%	+906 514	+28,2%	0,0%
Sines	161 034	100,0%	-1 545 612	-90,6%	8 060 392	66,2%	-1 588 194	-16,5%	2,0%
<b>Total Geral</b>	<b>161 034</b>	<b>100,0%</b>	<b>-1 545 612</b>	<b>-90,6%</b>	<b>12 179 277</b>	<b>100,0%</b>	<b>-681 680</b>	<b>-5,3%</b>	<b>1,3%</b>

### 3.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos tem vindo a revelar uma grande importância no contexto das exportações nacionais e apresenta uma tendência crescente na evolução do seu volume de tráfego. No período janeiro-outubro de 2017 verificou-se um movimento global de 15,2 milhões de toneladas, superior em +16% ao volume registado no período homólogo de 2016 e que mantém uma tendência de evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de crescimento de +2,8%.

Sublinha-se o facto de esta carga registar movimento em vários portos, mas os seus mercados relevantes situam-se, naturalmente, nos portos de Sines e de Leixões, pelas razões que se prendem com a localização das refinarias, sendo que as quotas detidas por estes portos se situam em cerca de 70,6% e 19,2%, respetivamente, sendo a restante distribuída fundamentalmente por Lisboa (5,9%) e Aveiro (3,8%).

O comportamento do porto de Sines é caracterizado por ter subjacente uma tendência de evolução a uma taxa média anual de +3,6%, após registo de um acréscimo homólogo de +16,4%, influenciando fortemente o comportamento global do mercado. O porto de Leixões recuperou a quebra observada em 2016 face a 2015, registando um acréscimo de +14,6%, mantendo, embora, uma taxa média anual de crescimento nula o que reflete uma oscilação em torno de um valor médio cujos desvios se anulam.

Os portos de Aveiro e Lisboa registam um comportamento globalmente positivo, quer em termos da sua tendência de evolução anual, quer da sua variação, devendo assinalar-se que a tendência de evolução



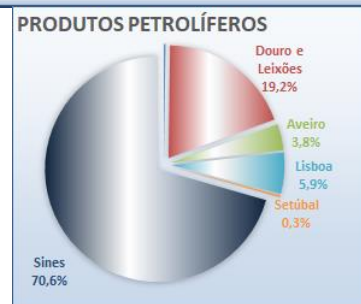


traduzida pela taxa média anual de crescimento apresenta maior expressão no porto de Aveiro, +15,6% contra +0,8% em Lisboa, com acréscimos respetivos no período em análise de +21,5% e +13,5%.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo			23 665	34 419	32 220	0,2%	-6,4%	-	
Douro e Leixões	2 864 576	2 682 709	2 871 253	2 552 791	2 924 564	19,2%	+14,6%	-0,0%	
Aveiro	274 092	470 396	320 329	470 287	571 346	3,8%	+21,5%	+15,6%	
Lisboa	847 869	833 777	787 393	794 265	901 568	5,9%	+13,5%	+0,8%	
Setúbal	204 041	108 471	48 956	35 138	43 230	0,3%	+23,0%	-51,8%	
Sines	9 444 791	8 429 135	9 921 967	9 216 859	10 730 953	70,6%	+16,4%	+3,6%	
<b>Grand Total</b>	<b>13 635 369</b>	<b>12 524 489</b>	<b>13 973 563</b>	<b>13 103 758</b>	<b>15 203 880</b>	<b>100,0%</b>	<b>+16,0%</b>	<b>+2,8%</b>	
Δ% anual	-	-8,1%	+11,6%	-6,2%	+16,0%	-	-	-	-

No período janeiro-outubro de 2017 regista-se residualmente movimento nos portos de Viana do Castelo e de Setúbal, que não apresentam dimensão que lhes confira relevância.

Importa salientar o facto de a comparação entre a evolução no período janeiro-outubro de 2017 e dos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior, relevar uma tendência de aceleração generalizada do crescimento deste mercado.



#### GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	0	-4 391	-100,0%	32 220	0,2%	-2 199	-6,4%	40 299	+1 497	+3,9%
Douro e Leixões	297 353	-47 054	-13,7%	2 924 564	19,2%	+371 773	+14,6%	3 430 244	+376 892	+12,3%
Aveiro	48 906	+48 906	-	571 346	3,8%	+101 059	+21,5%	665 255	+140 226	+26,7%
Lisboa	68 872	-39 024	-36,2%	901 568	5,9%	+107 303	+13,5%	1 088 900	+176 452	+19,3%
Setúbal	4 492	-613	-12,0%	43 230	0,3%	+8 092	+23,0%	50 074	-2 323	-4,4%
Sines	974 497	+25 540	+2,7%	10 730 953	70,6%	+1 514 094	+16,4%	12 809 137	+1 635 903	+14,6%
<b>Total Geral</b>	<b>1 394 120</b>	<b>-16 636</b>	<b>-1,2%</b>	<b>15 203 880</b>	<b>100,0%</b>	<b>+2 100 122</b>	<b>+16,0%</b>	<b>18 083 910</b>	<b>+2 328 647</b>	<b>+14,8%</b>

Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos 'embarques' representou 54,5% do total, o que reflete a importância desta carga nas exportações, não sendo, embora, despidendo o seu tráfego em cabotagem, maioritariamente relativo à carga transportada dos portos de Sines e Leixões para os restantes portos, quer do Continente, quer das Regiões Autónomas (com maior expressão para o Caniçal e Ponta Delgada).

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	32 220	0,4%	-2 199	-6,4%	0	0,0%	-	-	100,0%
Douro e Leixões	2 047 674	24,7%	+459 291	+28,9%	876 890	12,7%	-87 518	-9,1%	70,0%
Aveiro	0	0,0%	-3 999	-100,0%	571 346	8,3%	+105 059	+22,5%	0,0%
Lisboa	37 064	0,4%	+28 267	+321,4%	864 504	12,5%	+79 036	+10,1%	4,1%
Setúbal	0	0,0%	-	-	43 230	0,6%	+8 092	+23,0%	0,0%
Sines	6 173 879	74,5%	-29 225	-0,5%	4 557 074	65,9%	+1 543 318	+51,2%	57,5%
<b>Total Geral</b>	<b>8 290 836</b>	<b>100,0%</b>	<b>+452 135</b>	<b>+5,8%</b>	<b>6 913 044</b>	<b>100,0%</b>	<b>+1 647 987</b>	<b>+31,3%</b>	<b>54,5%</b>



Sublinha-se o comportamento positivo de ambas as operações, sendo, no entanto, de realçar as operações de ‘desembarque’ que apresentam um aumento de +31,3%, enquanto as dos ‘embarques’ crescem +5,8%.

Importa salientar que o porto de Sines registou uma quebra de -0,5% no volume dos Produtos Petrolíferos embarcados e um acréscimo de +51,2% nos desembarcados, enquanto o porto de Leixões registou uma variação positiva de +28,9% nos ‘embarques’ e uma quebra de -9,1% nos ‘desembarques’.

### 3.3.3. Outros Granéis Líquidos

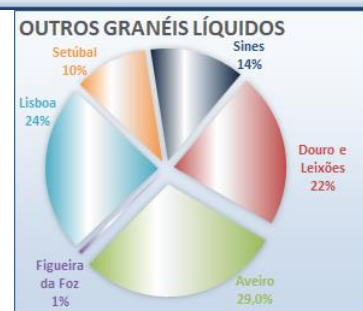
A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos é, naturalmente, de natureza muito diversa (com o ‘Gás natural’ a assumir um peso preponderante), determinando uma relativa dispersão geográfica do respetivo mercado, não se considerando, no entanto, como relevantes os mercados de Viana do Castelo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

O mercado dos Outros Granéis Líquidos representa uma quota de 2,1% do mercado portuário e apresenta uma tendência de evolução negativa que no período em análise se traduz numa taxa média anual de -4,2%, após uma quebra de -0,7% no período em análise face ao período homólogo de 2016.

	2013	2014	2015	2016	2017	%	Δ% 2017/2016	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	448 996	437 216	378 292	339 157	387 439	22,2%	+14,2%	-5,4%	
Aveiro	605 526	508 402	547 447	572 790	506 178	29,0%	-11,6%	-2,4%	
Figueira da Foz	0	0	0	29 376	9 983	0,6%	-66,0%	-	
Lisboa	422 303	399 441	422 823	391 986	419 521	24,1%	+7,0%	-0,3%	
Setúbal	188 841	220 419	198 540	179 691	183 426	10,5%	+2,1%	-2,6%	
Sines	397 676	273 309	236 460	242 392	237 307	13,6%	-2,1%	-12,2%	
<b>Grand Total</b>	<b>2 084 799</b>	<b>1 858 615</b>	<b>1 783 562</b>	<b>1 755 393</b>	<b>1 743 854</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-4,2%</b>	
Δ% anual	-	<b>-10,8%</b>	<b>-4,0%</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-0,7%</b>	-	-	-	-

O mercado desta carga representa 1,7 milhões de toneladas e reparte-se fundamentalmente por cinco portos, com Aveiro a deter a quota de valor mais elevado, 29%, seguido por Lisboa e Leixões com quotas respetivas de 24,1% e 22,2%, Sines com 13,6% e Setúbal com 10,5%.

A evolução média anual negativa deste mercado reflete taxas médias anuais também negativas em todos os portos, sendo de sublinhar a influência mais significativa dos portos de Sines (quota de 13,6% e variação de -12,2%) e de Leixões (quota de 22,2% e variação de -5,4%).



A quebra global de -0,7% registada no período em análise é determinada fundamentalmente pelo comportamento de Aveiro, que com uma quota de 29% regista uma quebra de -11,6%, anulando o impacto positivo de Leixões e de Lisboa.

#### OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	45 890	+121	+0,3%	387 439	22,2%	+48 282	+14,2%	465 108	+45 544	+10,9%
Aveiro	61 231	-67 359	-52,4%	506 178	29,0%	-66 612	-11,6%	610 810	-66 167	-9,8%
Figueira da Foz	0	-7 299	-100,0%	9 983	0,6%	-19 393	-66,0%	9 983	-31 426	-75,9%
Lisboa	41 631	-16 961	-28,9%	419 521	24,1%	+27 535	+7,0%	468 097	-17 130	-3,5%
Setúbal	21 987	+8 243	+60,0%	183 426	10,5%	+3 735	+2,1%	231 939	+3 238	+1,4%
Sines	14 578	-3 047	-17,3%	237 307	13,6%	-5 085	-2,1%	290 532	+4 556	+1,6%
<b>Total Geral</b>	<b>185 317</b>	<b>-86 302</b>	<b>-31,8%</b>	<b>1 743 854</b>	<b>100,0%</b>	<b>-11 539</b>	<b>-0,7%</b>	<b>2 076 469</b>	<b>-61 386</b>	<b>-2,9%</b>



O volume de carga embarcada representou 42,8% do total do mercado dos Outros Granéis Líquidos e registou globalmente um acréscimo de +11,9%, principalmente em resultado da conjugação de variações positivas nos portos de Leixões (+26,2%) e Aveiro (+8,5%). O impacto dos restantes portos é de menor significado, com Sines a apresentar uma influência positiva que anula praticamente a influência negativa da Figueira da Foz e de Lisboa.

O volume de carga desembarcada registou uma quebra de -8,4% em resultado de variações negativas ocorridas em todos os portos com exceção de Lisboa. Dos efeitos negativos o que representa um maior impacto é o de Aveiro (quota de 30,1% e variação de -21,6%), seguido de Leixões e Sines, que anulam o impacto positivo de Lisboa traduzido por uma variação de +9,9%, suportado por uma quota de 32,8%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2016		Ton	%	Δ s/2016		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	295 584	39,6%	+61 414	+26,2%	91 855	9,2%	-13 132	-12,5%	76,3%
Aveiro	205 464	27,5%	+16 171	+8,5%	300 715	30,1%	-82 783	-21,6%	40,6%
Figueira da Foz	9 983	1,3%	-7 376	-42,5%	0	0,0%	-12 017	-100,0%	100,0%
Lisboa	92 610	12,4%	-1 871	-2,0%	326 911	32,8%	+29 405	+9,9%	22,1%
Setúbal	4 520	0,6%	+4 520	-	178 906	17,9%	-785	-0,4%	2,5%
Sines	137 998	18,5%	+6 658	+5,1%	99 309	10,0%	-11 743	-10,6%	58,2%
<b>Total Geral</b>	<b>746 158</b>	<b>100,0%</b>	<b>+79 516</b>	<b>+11,9%</b>	<b>997 696</b>	<b>100,0%</b>	<b>-91 055</b>	<b>-8,4%</b>	<b>42,8%</b>

A comparação do volume de carga por sentido do movimento revela que nos portos de Leixões e Sines o volume da carga embarcada ultrapassa o da carga desembarcada, apresentando *ratios* de 76,3% e 58,2% do total, respetivamente.



ANEXOS





## A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017)

Período de Janeiro a Outubro

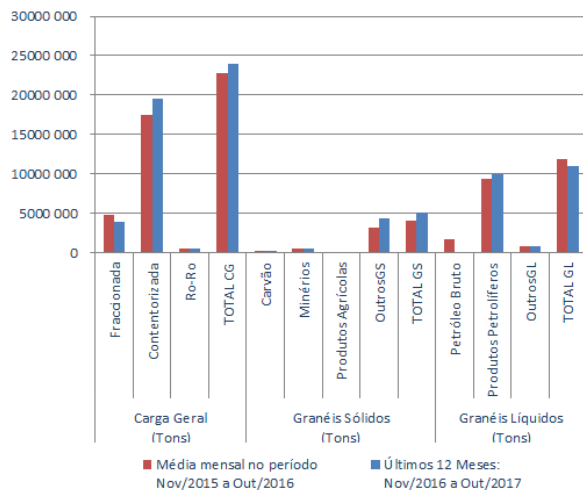
		2015		2016		2017		Δ% 2016 / 2015	Δ% 2017 / 2016
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	165	1,8%	176	1,9%	196	2,1%	+6,7%	+11,4%
	Douro e Leixões	2 285	25,1%	2 285	25,3%	2 263	24,5%	+0,0%	-1,0%
	Aveiro	874	9,6%	846	9,4%	896	9,7%	-3,2%	+5,9%
	Figueira da Foz	412	4,5%	434	4,8%	423	4,6%	+5,3%	-2,5%
	Lisboa	2 224	24,4%	1 887	20,9%	2 149	23,3%	-15,2%	+13,9%
	Setúbal	1 212	13,3%	1 303	14,4%	1 334	14,5%	+7,5%	+2,4%
	Sines	1 803	19,8%	2 023	22,4%	1 879	20,4%	+12,2%	-7,1%
	Faro	71	0,8%	32	0,4%	16	0,2%	-54,9%	-50,0%
	Portimão	64	0,7%	46	0,5%	74	0,8%	-28,1%	+60,9%
TOTAL	9 110	100,0%	9 032	100,0%	9 230	100,0%	-0,9%	+2,2%	
NAVIOS (GT)	Viana do Castelo	767 146	0,5%	692 213	0,4%	815 051	0,5%	-9,8%	+17,7%
	Douro e Leixões	29 285 510	18,2%	27 875 256	16,7%	28 454 406	16,3%	-4,8%	+2,1%
	Aveiro	3 892 099	2,4%	4 177 813	2,5%	4 721 234	2,7%	+7,3%	+13,0%
	Figueira da Foz	1 358 418	0,8%	1 483 224	0,9%	1 351 862	0,8%	+9,2%	-8,9%
	Lisboa	42 863 827	26,7%	37 510 495	22,5%	41 701 644	23,9%	-12,5%	+11,2%
	Setúbal	15 174 865	9,4%	16 051 373	9,6%	20 570 867	11,8%	+5,8%	+28,2%
	Sines	66 426 098	41,3%	77 902 041	46,8%	75 927 077	43,5%	+17,3%	-2,5%
	Faro	270 424	0,2%	120 065	0,1%	66 729	0,0%	-55,6%	-44,4%
	Portimão	697 113	0,4%	736 116	0,4%	1 119 456	0,6%	+5,6%	+52,1%
TOTAL	160 735 500	100,0%	166 548 596	100,0%	174 728 326	100,0%	+3,6%	+4,9%	
CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	366 577	0,5%	317 615	0,4%	351 386	0,4%	-13,4%	+10,6%
	Douro e Leixões	15 543 112	20,8%	15 201 941	19,7%	16 428 982	20,2%	-2,2%	+8,1%
	Aveiro	3 959 055	5,3%	3 707 689	4,8%	4 337 854	5,3%	-6,3%	+17,0%
	Figueira da Foz	1 678 024	2,2%	1 728 640	2,2%	1 730 984	2,1%	+3,0%	+0,1%
	Lisboa	9 659 526	12,9%	8 162 902	10,6%	10 284 897	12,6%	-15,5%	+26,0%
	Setúbal	6 361 265	8,5%	5 978 702	7,7%	5 637 256	6,9%	-6,0%	-5,7%
	Sines	36 770 117	49,3%	42 099 767	54,4%	42 465 167	52,2%	+14,5%	+0,9%
	Faro	320 872	0,4%	152 384	0,2%	68 664	0,1%	-52,5%	-54,9%
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	899	0,0%	-	-
TOTAL	74 658 547	100,0%	77 349 640	100,0%	81 306 088	100,0%	+3,6%	+5,1%	
CONTENTORES (Número)	Viana do Castelo	164	0,0%	55	0,0%	153	0,0%	-66,5%	+178,2%
	Douro e Leixões	324 308	23,3%	334 592	23,9%	317 116	20,4%	+3,2%	-5,2%
	Aveiro	0	0,0%	60	0,0%	51	0,0%	-	-15,0%
	Figueira da Foz	8 901	0,6%	10 219	0,7%	9 735	0,6%	+14,8%	-4,7%
	Lisboa	279 711	20,1%	201 170	14,4%	271 183	17,4%	-28,1%	+34,8%
	Setúbal	54 723	3,9%	74 651	5,3%	69 910	4,5%	+36,4%	-6,4%
	Sines	721 940	51,9%	776 635	55,6%	888 633	57,1%	+7,6%	+14,4%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	1 389 747	100,0%	1 397 382	100,0%	1 556 781	100,0%	+0,5%	+11,4%	
CONTENTORES (TEU)	Viana do Castelo	232	0,0%	93	0,0%	272	0,0%	-59,9%	+192,5%
	Douro e Leixões	523 706	24,1%	551 022	24,8%	526 062	20,9%	+5,2%	-4,5%
	Aveiro	0	0,0%	67	0,0%	69	0,0%	-	+3,0%
	Figueira da Foz	17 474	0,8%	19 987	0,9%	20 135	0,8%	+14,4%	+0,7%
	Lisboa	419 296	19,3%	309 358	13,9%	418 247	16,6%	-26,2%	+35,2%
	Setúbal	98 217	4,5%	131 941	5,9%	128 962	5,1%	+34,3%	-2,3%
	Sines	1 116 911	51,3%	1 206 233	54,4%	1 427 528	56,6%	+8,0%	+18,3%
	Faro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
	Portimão	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	-	-
TOTAL	2 175 835	100,0%	2 218 701	100,0%	2 521 275	100,0%	+2,0%	+13,6%	



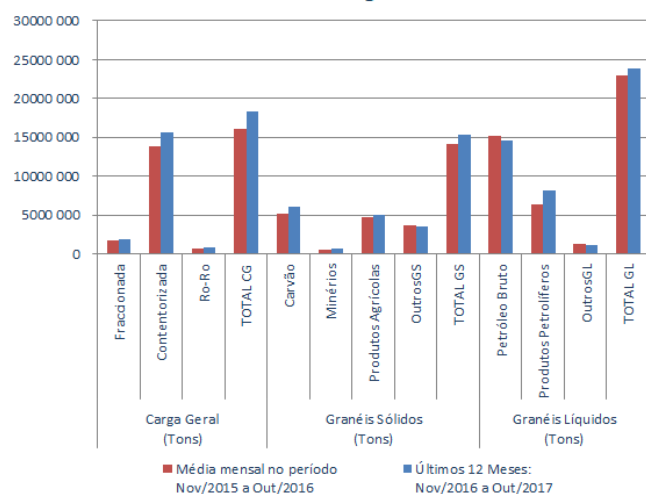
## A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga

		Outubro/2017				Período Jan-Out/2017				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período Jan-Out/2017		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Nov/2016 a Out/2017		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
Navios	NúmeroN	942		-0,1%		9230		+2,2%		11012		+2,1%	
	GT	18 859 946		+2,0%		174 728 326		+4,9%		208 604 625		+5,7%	
Carga Geral (Tons)	Fracionada	281 641	105 307	-15,5%	-25,8%	3 157 246	1 639 770	-18,8%	+16,1%	3 870 106	1 959 011	-20,5%	+16,0%
	Contentorizada	1 445 791	1 130 660	-8,0%	-9,9%	15 967 381	12 846 161	+8,1%	+9,6%	19 570 578	15 658 369	+11,8%	+13,6%
	Ro-Ro	57 063	76 985	+24,4%	+16,3%	490 004	672 004	+22,8%	+17,2%	575 347	792 145	+20,4%	+19,1%
	TOTAL CG	1 784 495	1 312 952	-8,6%	-10,3%	19 614 630	15 157 935	+2,9%	+10,6%	24 016 031	18 409 525	+5,1%	+14,1%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	10 976	512 561	-55,7%	-7,2%	155 061	5 082 222	-10,5%	+12,9%	190 243	6 031 986	-5,3%	+16,2%
	Minérios	23 102	49 826	-54,1%	+15,5%	379 798	605 062	-8,4%	29,5%	480 713	719 518	-3,3%	+30,6%
	Produtos Agrícolas	8 008	519 996	+74,1%	+96,7%	104 960	4 239 060	+20,6%	+12,1%	119 278	5 094 005	+14,7%	+7,7%
	OutrosGS	375 653	331 142	+33,5%	+32,4%	3 641 920	3 037 395	+35,7%	-0,5%	4 322 506	3 527 671	+32,6%	-3,3%
TOTAL GS	417 739	1 413 525	+15,7%	+27,4%	4 281 739	12 963 739	+27,5%	+9,8%	5 112 741	15 373 180	+25,9%	+8,9%	
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	1 397 461	-	+18,4%	161 034	12 179 277	-90,6%	-5,3%	161 034	14 601 217	-90,6%	-4,3%
	Produtos Petrolíferos	796 602	597 519	-7,7%	9,1%	8 290 836	6 913 044	+5,8%	+31,3%	9 964 909	8 119 001	+6,2%	+27,4%
	OutrosGL	81 132	104 185	-8,4%	-43,1%	746 158	997 696	+11,9%	-8,4%	897 271	1 179 199	+11,4%	-11,5%
	TOTAL GL	877 734	2 099 165	-7,8%	+9,8%	9 198 028	20 090 017	-9,9%	+4,6%	11 023 214	23 899 416	-7,3%	+4,1%
TOTAL GERAL		3 079 968	4 825 643	-5,6%	+7,6%	33 094 398	48 211 690	+1,4%	+7,8%	40 151 985	57 682 121	+3,5%	+8,4%
Contentores	NúmeroC	71 643	69 837	-6,1%	-10,4%	773 034	784 227	+10,7%	+12,2%	939 900	949 379	+13,7%	+14,3%
	TEU	116 663	113 540	-3,5%	-7,9%	1 254 748	1 266 527	+13,4%	+13,9%	1 518 458	1 528 289	+16,2%	+16,2%

### Carga



### Descarga

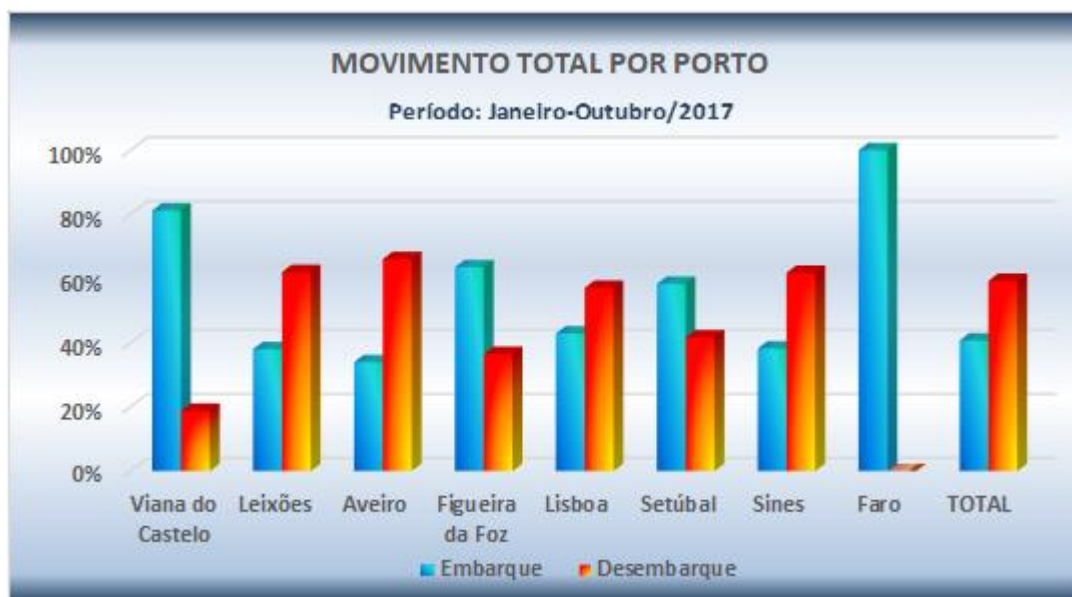




### A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

Reportado ao Mês de Outubro de 2017

		Outubro/2017						Janeiro a Outubro/2017				Últimos 12 Meses			
		Valor Mensal		Variação sobre Outubro/2016		Variação sobre Média de Janeiro a Outubro/2017		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2016		Últimos 12 Meses: Nov/2016 a Out/2017		Variação sobre Nov/2015 a Out/2016	
		Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	45 398	1 752	+79,3%	-48,1%	+59,1%	-73,4%	285 431	65 955	+12,1%	+4,7%	351 840	73 205	+14,4%	-3,2%
		96,3%	3,7%					81,2%	18,8%			82,8%	17,2%		
	Douro e Leixões	637 304	1 224 934	-2,1%	+31,0%	+2,1%	+20,2%	6 241 623	10 187 359	+5,3%	+9,8%	7 506 852	12 035 021	+6,2%	+5,7%
		34,2%	65,8%					38,0%	62,0%			38,4%	61,6%		
	Aveiro	156 764	254 461	-25,2%	-12,6%	+6,5%	-11,2%	1 471 749	2 866 105	+3,3%	+25,6%	1 807 821	3 363 857	+3,9%	+26,2%
		38,1%	61,9%					33,9%	66,1%			35,0%	65,0%		
	Figueira da Foz	98 584	55 934	-3,7%	-27,4%	-10,3%	-11,4%	1 099 575	631 409	+1,3%	-1,8%	1 338 070	740 227	+1,0%	+1,8%
		63,8%	36,2%					63,5%	36,5%			64,4%	35,6%		
	Lisboa	436 611	675 986	+22,5%	+54,6%	-1,0%	+15,1%	4 410 490	5 874 407	+47,1%	+13,8%	5 293 247	7 053 616	+42,4%	+10,7%
		39,2%	60,8%					42,9%	57,1%			42,9%	57,1%		
Setúbal	288 032	205 852	+5,3%	+30,5%	-12,4%	-12,4%	3 287 901	2 349 355	-7,2%	-3,5%	3 885 068	2 758 990	-10,4%	-0,7%	
	58,3%	41,7%					58,3%	41,7%			58,5%	41,5%			
Sines	1 408 542	2 406 722	-14,4%	-6,8%	-13,2%	-8,3%	16 228 119	26 237 047	-5,9%	+5,5%	19 893 575	31 657 151	-0,9%	+8,4%	
	36,9%	63,1%					38,2%	61,8%			38,6%	61,4%			
Faro	8 733	0	-	-	+27,2%	-	68 664	0	-54,9%	-	74 668	0	-67,2%	-	
	100,0%	0,0%					100,0%	0,0%			100,0%	0,0%			
TOTAL	3 071 234	4 825 643	-5,9%	+7,6%	-7,2%	+0,1%	33 093 552	48 211 636	+1,4%	+7,8%	40 076 472	57 682 067	+3,9%	+8,4%	
	38,9%	61,1%					40,7%	59,3%			41,0%	59,0%			
CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	38	-	+72,7%	-	+42,9%	-100,0%	266	6	+186,0%	-	296	6	+136,8%	-
	Douro e Leixões	26 434	27 583	+4,9%	+4,0%	+5,8%	-0,1%	249 826	276 236	-6,9%	-2,2%	301 505	331 896	-5,2%	-0,3%
	Aveiro	-	-	-100,0%	-100,0%	-100,0%	-100,0%	66	3	+50,0%	-87,0%	66	3	+50,0%	-87,0%
	Figueira da Foz	1 027	1 061	-22,5%	-1,4%	+0,2%	+7,3%	10 246	9 889	-6,0%	+8,9%	12 825	12 013	-2,4%	+12,1%
	Lisboa	22 272	20 839	+13,4%	+4,8%	+6,6%	-0,4%	208 937	209 310	+35,9%	+34,5%	251 174	248 998	+36,8%	+32,7%
	Setúbal	6 857	5 585	+0,0%	+23,9%	+3,7%	-11,1%	66 111	62 851	-5,7%	+1,6%	78 998	74 590	-4,5%	+3,4%
	Sines	60 035	58 472	-11,4%	-18,0%	-16,5%	-17,4%	719 296	708 232	+19,2%	+17,5%	873 594	860 784	+23,2%	+20,9%
	TOTAL	116 663	113 540	-3,5%	-7,9%	-7,0%	-10,4%	1 254 748	1 266 527	+13,4%	+13,9%	1 518 458	1 528 289	+16,2%	+16,2%
		50,7%	49,3%					49,8%	50,2%			49,8%	50,2%		



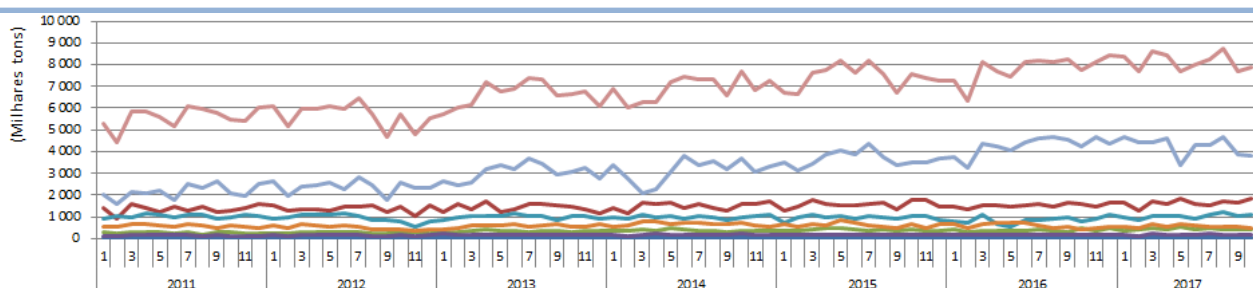


#### A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2015

(Toneladas)

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Portimão	Total Geral
2000	1 007 474	13 597 215	2 471 059	902 759	11 591 344	6 459 162	19 957 311	270 819	5 150	56 262 293
2001	1 069 105	13 264 964	2 820 741	857 558	11 596 195	6 570 279	19 604 186	124 345	4 512	55 911 885
2002	873 964	12 647 541	3 016 792	726 700	12 154 818	6 444 577	20 141 896	153 428	9 508	56 169 224
2003	794 070	13 450 382	2 964 621	806 121	12 470 839	6 090 769	20 863 169	150 056	9 850	57 599 878
2004	620 549	13 703 505	3 133 656	998 547	11 783 514	6 521 769	22 476 068	83 867	72 714	59 394 190
2005	604 989	14 050 710	3 328 816	956 582	12 420 906	6 642 136	25 041 506	40 377	54 470	63 140 492
2006	610 521	14 016 182	3 349 570	1 107 498	12 293 965	6 204 146	27 196 330	39 534	50 594	64 868 339
2007	592 787	14 948 486	3 270 661	1 199 754	13 158 951	6 833 985	26 299 079	51 025	29 493	66 384 221
2008	475 504	15 635 100	3 466 093	1 149 826	12 980 193	6 124 140	25 148 564	21 158	5 318	65 005 895
2009	406 903	14 142 539	2 915 455	1 177 219	11 712 538	5 915 884	24 345 799	22 170	7 318	60 645 824
2010	524 140	14 568 919	3 752 671	1 615 891	11 993 572	7 006 253	25 484 758	52 499	52 088	65 050 791
2011	490 824	16 260 439	3 317 519	1 701 833	12 346 561	6 892 587	25 781 128	62 427	40 493	66 893 810
2012	502 917	16 607 541	3 318 067	1 797 398	11 080 697	6 058 579	28 563 161	269 219	2 684	68 200 262
2013	496 355	17 186 217	3 956 114	2 120 142	12 029 679	7 008 667	36 513 785	357 371	0	79 668 330
2014	457 140	18 090 196	4 491 267	2 160 455	11 853 497	8 058 046	37 582 941	356 641	0	83 050 182
2015	432 095	18 791 539	4 656 098	2 001 858	11 582 723	7 495 084	43 966 546	396 276	0	89 322 218
1	29 612	1 276 455	333 174	175 702	739 388	652 373	3 474 999	41 312	0	6 723 015
2	33 173	1 443 376	373 400	163 473	981 313	531 530	3 109 493	19 335	0	6 655 092
3	40 424	1 746 973	421 497	185 785	1 105 081	674 238	3 408 880	15 428	0	7 598 306
4	38 286	1 611 714	452 562	173 310	952 146	610 982	3 862 996	58 794	0	7 760 790
5	35 609	1 547 690	465 371	173 370	1 048 396	848 383	4 056 234	32 469	0	8 207 522
6	36 476	1 541 612	399 677	146 319	885 603	736 843	3 866 734	33 894	0	7 647 159
7	46 171	1 601 908	352 446	200 547	1 012 186	605 696	4 349 625	37 493	0	8 206 073
8	38 680	1 673 967	411 214	148 347	1 001 015	540 026	3 731 466	26 726	0	7 571 440
9	36 679	1 320 645	338 111	166 422	923 787	502 647	3 400 826	9 815	0	6 698 930
10	31 467	1 778 771	411 604	144 749	1 010 610	658 546	3 508 864	45 606	0	7 590 219
11	41 236	1 753 560	345 248	154 361	1 062 225	474 896	3 524 173	34 377	0	7 390 076
12	24 282	1 494 867	351 795	169 473	860 972	658 923	3 672 256	41 027	0	7 273 594
2016	391 274	18 314 832	4 541 514	2 075 952	10 224 868	6 985 504	51 185 327	158 388	0	93 877 658
1	47 594	1 450 748	399 690	149 069	818 364	651 908	3 739 255	18 009	0	7 274 636
2	47 690	1 346 787	290 063	149 047	703 277	507 068	3 245 642	27 560	0	6 317 132
3	25 644	1 500 712	340 591	160 259	1 077 154	666 576	4 347 589	32 139	0	8 150 665
4	28 634	1 533 139	348 871	164 141	635 048	705 207	4 244 883	34 591	0	7 694 514
5	25 147	1 486 088	385 407	179 736	553 246	727 632	4 061 389	25 592	0	7 444 237
6	35 661	1 553 672	345 210	187 781	864 029	703 614	4 426 238	14 493	0	8 130 699
7	21 868	1 576 620	420 472	181 822	839 472	585 691	4 581 972	0	0	8 207 918
8	31 097	1 492 097	357 633	189 256	906 740	483 083	4 681 583	0	0	8 141 490
9	25 581	1 675 636	319 147	188 072	971 872	516 713	4 542 745	0	0	8 239 765
10	28 700	1 586 441	500 606	179 456	793 699	431 210	4 228 472	0	0	7 748 584
11	41 490	1 465 091	352 094	153 699	936 111	464 506	4 701 098	0	0	8 114 089
12	32 169	1 647 800	481 731	193 614	1 125 855	542 296	4 384 462	6 004	0	8 413 929
2017	351 386	16 428 982	4 337 854	1 730 984	10 284 897	5 637 256	42 465 167	68 664	899	81 306 088
1	24 399	1 624 994	353 516	144 255	950 285	564 616	4 663 832	12 007	0	8 337 904
2	40 388	1 290 400	389 747	128 951	863 742	500 707	4 445 397	11 348	0	7 670 682
3	32 605	1 727 884	473 009	208 007	1 060 174	670 296	4 441 731	0	816	8 614 521
4	46 331	1 575 968	427 519	187 092	1 058 587	517 704	4 612 987	16 540	0	8 442 727
5	21 276	1 851 958	541 540	194 170	1 031 492	660 388	3 367 834	12 435	0	7 681 093
6	30 169	1 597 710	413 971	154 863	888 312	614 667	4 286 055	0	84	7 985 830
7	25 602	1 553 013	483 284	229 252	1 112 916	549 226	4 296 780	1 200	0	8 251 274
8	36 337	1 718 996	442 120	168 168	1 194 598	523 054	4 660 803	0	0	8 744 075
9	47 128	1 625 821	401 922	161 708	1 012 194	542 713	3 874 485	6 400	0	7 672 371
10	47 150	1 862 238	411 226	154 518	1 112 597	493 884	3 815 263	8 733	0	7 905 610







## A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2015

(Toneladas)

	Carga Geral				Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Total Geral
	Fraccionada	Contentorizada	RO-RO	Total			
<b>2000</b>	<b>5 319 403</b>	<b>6 776 908</b>	<b>563 563</b>	<b>12 659 874</b>	<b>25 842 282</b>	<b>17 760 136</b>	<b>56 262 293</b>
2001	5 494 855	7 402 471	646 654	13 543 979	26 228 557	16 139 349	55 911 885
2002	5 074 818	7 988 489	442 296	13 505 604	25 553 839	17 109 781	56 169 224
2003	4 381 068	9 081 556	405 891	13 868 515	26 471 616	17 259 746	57 599 878
2004	4 876 204	9 363 379	421 327	14 660 910	27 191 098	17 542 181	59 394 190
2005	4 146 947	9 591 613	396 154	14 134 713	30 199 502	18 806 277	63 140 492
2006	4 975 644	10 784 682	407 350	16 167 676	29 995 937	18 704 727	64 868 339
2007	5 194 988	12 363 062	362 962	17 921 012	29 888 215	18 574 994	66 384 221
2008	4 822 446	13 620 475	361 633	18 804 554	29 102 116	17 099 224	65 005 895
2009	3 772 218	12 942 502	349 818	17 064 538	26 425 302	17 155 983	60 645 824
2010	5 117 154	15 220 308	347 479	20 684 941	28 267 760	16 098 090	65 050 791
2011	5 518 152	17 410 250	336 447	23 264 849	27 262 812	16 366 149	66 893 810
2012	6 119 520	18 756 804	258 300	25 134 624	26 694 131	16 371 508	68 200 262
2013	7 498 855	24 574 139	294 355	32 367 350	30 708 627	16 592 353	79 668 330
2014	7 903 541	27 256 370	653 213	35 813 124	28 912 209	18 324 849	83 050 182
<b>2015</b>	<b>7 680 501</b>	<b>28 838 054</b>	<b>1 015 987</b>	<b>37 534 542</b>	<b>32 691 593</b>	<b>19 096 083</b>	<b>89 322 218</b>
1	547 035	2 133 259	55 576	2 735 870	2 552 869	1 434 276	6 723 015
2	569 387	1 986 130	70 885	2 626 402	2 429 304	1 599 386	6 655 092
3	658 079	2 227 413	76 729	2 962 222	2 779 532	1 856 553	7 598 306
4	716 335	2 511 541	93 045	3 320 920	2 913 990	1 525 880	7 760 790
5	826 733	2 678 225	92 778	3 597 736	2 810 878	1 798 908	8 207 522
6	705 484	2 699 839	87 826	3 493 149	2 622 894	1 531 116	7 647 159
7	657 438	2 631 463	96 867	3 385 767	3 060 781	1 759 524	8 206 073
8	588 243	2 565 623	71 155	3 225 021	2 769 556	1 576 863	7 571 440
9	447 572	2 235 502	92 496	2 775 571	2 462 099	1 461 260	6 698 930
10	707 017	2 372 869	107 633	3 187 518	2 865 053	1 537 648	7 590 219
11	584 308	2 486 688	94 714	3 165 710	2 734 273	1 490 093	7 390 076
12	672 871	2 309 501	76 284	3 058 656	2 690 363	1 524 576	7 273 594
<b>2016</b>	<b>6 330 490</b>	<b>32 903 693</b>	<b>1 177 531</b>	<b>40 411 715</b>	<b>35 061 339</b>	<b>18 404 604</b>	<b>93 877 658</b>
1	504 004	2 280 817	75 685	2 860 507	2 533 022	1 881 108	7 274 636
2	409 273	2 218 606	78 242	2 706 120	2 133 386	1 477 626	6 317 132
3	548 370	2 643 104	98 218	3 289 692	3 059 072	1 801 901	8 150 665
4	543 920	2 680 162	114 150	3 338 232	2 963 746	1 392 535	7 694 514
5	639 484	2 827 501	101 269	3 568 254	2 654 809	1 221 174	7 444 237
6	600 765	2 695 568	113 964	3 410 297	3 150 203	1 570 199	8 130 699
7	603 904	2 789 957	113 996	3 507 857	3 093 816	1 606 245	8 207 918
8	491 697	2 813 827	72 487	3 378 010	3 480 223	1 283 257	8 141 490
9	481 685	2 711 503	91 985	3 285 173	3 495 576	1 459 017	8 239 765
10	475 289	2 827 243	112 050	3 414 582	2 862 902	1 471 100	7 748 584
11	429 956	3 245 434	108 608	3 783 998	2 900 064	1 430 027	8 114 089
12	602 145	3 169 971	96 876	3 868 992	2 734 521	1 810 416	8 413 929
<b>2017</b>	<b>4 797 016</b>	<b>28 813 542</b>	<b>1 162 008</b>	<b>34 772 566</b>	<b>29 288 045</b>	<b>17 245 478</b>	<b>81 306 088</b>
1	412 210	3 106 814	98 860	3 617 885	3 075 395	1 644 624	8 337 904
2	447 577	2 813 891	105 124	3 366 592	2 938 845	1 365 244	7 670 682
3	585 511	3 589 887	125 752	4 301 150	2 450 882	1 862 489	8 614 521
4	481 627	3 174 750	89 010	3 745 386	2 878 073	1 819 268	8 442 727
5	574 721	2 814 108	130 993	3 519 823	2 614 124	1 547 147	7 681 093
6	477 967	2 773 339	121 090	3 372 396	2 999 022	1 614 413	7 985 830
7	518 619	2 848 549	129 856	3 497 025	2 837 640	1 916 609	8 251 274
8	523 885	2 768 628	101 363	3 393 876	3 376 491	1 973 709	8 744 075
9	387 949	2 347 126	125 912	2 860 986	3 140 675	1 670 710	7 672 371
10	386 948	2 576 451	134 048	3 097 447	2 976 898	1 831 265	7 905 610