



**ACOMPANHAMENTO
DO
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO
DE
NOVEMBRO DE 2017**



ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-NOVEMBRO DE 2017 | 3 |
| 2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO | 8 |
| 2.1. Movimento geral | 9 |
| De Carga | 9 |
| De Navios..... | 14 |
| De Contentores | 14 |
| 2.2. Evolução Anual do Mercado Portuário desde 2007 | 16 |
| Evolução do Movimento de Contentores por porto | 18 |
| 3. COMPORTAMENTO DOS MERCADOS POR TIPOLOGIA DE CARGA | 20 |
| 3.1. Carga Geral | 21 |
| 3.1.1. Contentorizada | 22 |
| 3.1.2. Fracionada | 24 |
| 3.1.3. Ro-Ro | 25 |
| 3.2. Granéis Sólidos | 26 |
| 3.2.1. Carvão..... | 26 |
| 3.2.2. Minérios | 28 |
| 3.2.3. Produtos Agrícolas..... | 29 |
| 3.2.4. Outros Granéis Sólidos | 30 |
| 3.3. Granéis Líquidos | 32 |
| 3.3.1. Petróleo Bruto | 32 |
| 3.3.2. Produtos Petrolíferos | 33 |
| 3.3.3. Outros Granéis Líquidos | 35 |
| 4. ANEXOS | 37 |
| A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017) | 38 |
| A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga | 39 |
| A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto | 40 |
| A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017) | 41 |
| A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga (2000-2017) | 42 |

- 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 2009/42/CE, de 6 de maio (Diretiva Marítima), tal como alterada pela Decisão Delegada da Comissão, de 3 de fevereiro de 2012, 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 & reship* 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-NOVEMBRO DE 2017



- Os onze primeiros meses de 2017 revelam que os portos comerciais do Continente mantêm globalmente a trajetória de crescimento homólogo a que vimos assistindo desde 2010. Com efeito, no período de janeiro a novembro do corrente ano foram movimentadas 88,8 milhões de toneladas de carga das várias tipologias, o que excede em +3,9% o valor observado em 2016 e constitui, por conseguinte, o volume mais elevado de sempre. Esta marca atingida globalmente pelo sistema portuário reflete a situação registada nos portos de Leixões e de Aveiro, que excedem em +3,8% e +11,6% os respetivos máximos anteriores, observados em 2015 em ambos os casos.

Não obstante o facto de Leixões e Aveiro terem movimentado o volume de carga mais elevado de sempre, o porto que mais contribuiu para o desempenho global do sistema portuário foi Lisboa, que comparativamente ao período janeiro-novembro de 2016 registou um acréscimo superior a 2,1 milhões de toneladas, correspondente a +23,5%, confirmando, assim, o percurso de recuperação do tráfego perdido por efeito de várias perturbações laborais. Sublinha-se que o volume de 11,2 milhões de toneladas atingido no período em análise, não traduz apenas a recuperação deste tráfego perdido, mas constitui o valor mais elevado dos períodos homólogos dos últimos seis anos, tendo o máximo absoluto (de cerca de 12,2 milhões de toneladas) sido observado em 2007.

O desempenho global do sistema portuário do Continente é sempre fortemente condicionado pelo comportamento de Sines, cuja quota do volume de mercadorias movimentadas é de 52,2%. No entanto, no período janeiro-novembro de 2017 o porto de Sines influenciou negativamente o desempenho global do sistema portuário ao registar um recuo de -0,9% face ao volume homólogo movimentado em 2016, que corresponde a -406,4 mil toneladas.

No entanto, este comportamento não reflete qualquer quebra na dinâmica de crescimento que Sines tem vindo a demonstrar de forma sustentável nos últimos anos, mas reflete tão somente a incapacidade de anular o efeito travão associado ao transbordo circunstancial de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto que teve que efetuar (extraordinariamente) em 2016 para possibilitar o abastecimento da refinaria de Matosinhos, impossibilitada de descarregar esta matéria prima no terminal oceânico de Leixões, que esteve inoperacional durante cerca de seis meses para manutenção da sua monoboia em estaleiro. Com efeito, o aumento do volume de tonelagem movimentada em Carga Contentorizada, Carvão e Produtos Petrolíferos que no conjunto representou +3,2 milhões de toneladas (+8,7%), não compensou a redução de -3,4 milhões de toneladas (-27,3%) registada no Petróleo Bruto devido à operação referida, e ainda reforçada com uma perda de -220 mil toneladas de Outros Granéis Sólidos.

Importa, naturalmente, referir o significativo contributo para o desempenho homólogo global que os portos de Leixões e de Aveiro prestaram, com taxas de crescimento de +7,7% e de +18,3% com quotas de 20,2% e 5,4%, respetivamente, a que corresponde um acréscimo conjunto superior a 2 milhões de toneladas. Ainda com significativo impacto, mas com efeito negativo no período em análise, refere-se o porto de Setúbal que recua -6,1% no volume de carga movimentada e detém uma quota de 6,8% do total. Com menor impacto no desempenho global estão os portos de Viana do Castelo e Figueira da Foz com variações positivas de +7,3% e +2%, e quotas de 0,4% e 2,2%, respetivamente, e Faro, que regista uma quebra de -50,6% e representa 0,1% da tonelagem de carga movimentada (sublinha-se que a atividade portuária de Faro apresenta grande irregularidade por reflexo da instabilidade da CIMPOR, particularmente no Centro de Produção de Loulé, sendo que em novembro regista movimento de carga pelo terceiro mês consecutivo, ainda que o nível se situe a cerca de 25% da média mensal apurada no final do primeiro semestre de 2016).



- O sistema portuário do Continente movimentou cerca de 2,76 milhões de TEU nos primeiros onze meses de 2017 e estabelecendo nova melhor marca registada nos períodos homólogos, excedendo em +11% a anterior observada em 2016. Este facto surge por reflexo do desempenho do porto de Sines que regista idêntica marca ao exceder em +14,3% o volume homólogo de 2016.

No entanto, à semelhança dos últimos meses, a variação mais expressiva do volume de TEU movimentado no período janeiro-novembro de 2017 face a 2016 verifica-se no porto de Lisboa e tem subjacente uma taxa de +29,6%, confirmando o percurso de recuperação do tráfego 'desviado' em especial para Leixões e Setúbal por efeito das perturbações laborais. O reflexo do percurso de Lisboa faz-se sentir no recuo destes dois portos para valores alinhados com as trajetórias naturais, que se traduz em quebras respetivas de -3,5% e de -2,3%, face a 2016, sendo, no entanto, superiores em +1,9% e +28,8% aos respetivos volumes movimentados em 2015.

O tráfego de Contentores é fortemente influenciado pelas operações de *transshipment* realizadas no porto de Sines. No período em análise, este segmento de tráfego representou cerca de 44,8% do volume total de TEU movimentados no sistema portuário e cerca de 79,5% do movimento do próprio porto de Sines.

Da comparação do tráfego de Contentores medido em TEU e em Número constata-se uma evolução positiva quer do volume de Contentores de 20 pés, que cresce +0,3%, quer no de 40 pés, cujo crescimento é de cerca de +14,9%, refletindo um ratio de 1,62 TEU por Contentor.

- Subjacente aos tráfegos de mercadorias e de Contentores referidos, mas tendo também por referência os navios de passageiros de cruzeiro e de outras tipologias que procuram os portos comerciais sem ser para operar carga, o movimento de navios observado no período janeiro-novembro de 2017 traduziu-se pela realização de 10 085 escalas, superior em +1,9% ao número verificado no período homólogo de 2016, a que correspondeu um volume total de arqueação bruta (GT) de cerca de 191,8 milhões, representando um crescimento homólogo de +4,3% face a 2016, o que constitui o volume de GT mais elevado observado nos períodos janeiro-novembro.

Para a avaliação do desempenho dos portos, tomados individualmente, no que concerne ao movimento de Navios, importa considerar quer o número de escalas, quer o volume global da arqueação bruta dos navios que as realizaram. Considerando um indicador resultante da conjugação destas duas dimensões de análise, ponderadas pelas respetivas quotas face aos valores globais, os portos que observam um comportamento positivo e mais expressivo são Setúbal, com acréscimo de +2,3% e de +28,3% respetivamente no número de escalas (com uma quota de 14,3%) e volume de GT (com uma quota de 11,7%), e Lisboa, com variações respetivas de +13,3% (com uma quota de 23,5%) e de +10,8% (com uma quota de 24%).

A influência que se segue é atribuída ao porto de Sines e tem efeito negativo, pois com uma quota de 20,3% em termos de número de escalas e de 43,6% no volume de GT este porto regista respetivamente quebras de -7,8% e de -3,8%.

Dos restantes, destacam-se os portos de Leixões que apresenta um recuo de -0,4% no número de escalas (detendo a maior quota, 24,6%) e um aumento de +2,3% no volume de GT, e de Aveiro, que regista um aumento no número de escalas de +4,7% e no volume de GT de +12,7%, com quotas respetivas de 9,7% e 2,7%.

- Para o desempenho registado no sistema portuário contribuem naturalmente as diversas tipologias de cargas com impactos muito distintos, considerando em particular a conjugação da amplitude de variação homóloga face a 2016 e da representatividade que detêm em termos da tonelagem global movimentada. Nesta perspetiva, a influência mais significativa é cometida aos Produtos Petrolíferos, que registam um crescimento de +14,3% elevando a sua quota para 18,6%, e à Carga Contentorizada, cujo volume aumenta 5,7% e



representa 35,4% do total. Num segundo patamar de impacto positivo, encontram-se os Outros Granéis Sólidos, que observam um aumento de +15,6% (com uma quota de 8,1%) e o Carvão, que movimenta +15,4% (representando 6,7% do volume total).

No campo das influências negativas o Petróleo Bruto quase monopoliza os impactos registados, pois, pelas razões já referidas, regista uma quebra de -15,4% com uma quota de 15,2%. Sublinha-se, no entanto, o facto de esta carga registar no período janeiro-novembro de 2017 o seu segundo valor mais elevado, logo após o volume excecional observado em 2016.

O impacto no comportamento global do sistema portuário determinado pelas restantes tipologias de cargas é menos significativo, sendo de sublinhar que é positivo na sua generalidade. Destaca-se os Produtos Agrícolas, com um acréscimo de +11,6% (representando 5,3% do total) e a carga Ro-Ro, que mantêm uma dinâmica de forte crescimento, com +20,9% (com uma quota que sobe para 1,5%). Os Minérios e Outros Granéis Líquidos registam variações de +8% e de +1%, respetivamente, mas cuja dimensão determina impactos pouco significativos.

O desempenho do mercado portuário do Continente no período em análise resulta da conjugação de um recuo do volume da carga embarcada de -0,1% e do acréscimo de +6,9% no volume de carga desembarcada, ambos, naturalmente, face ao movimento realizado no período homólogo de 2016.

- O segmento da carga embarcada, no qual as exportações representam tradicionalmente mais de 80%, registou no período de janeiro-novembro de 2017 um volume de cerca de 36 milhões de toneladas, que traduz uma quebra ligeira de -0,1%, determinada fundamentalmente pela ‘ausência’ do movimento extraordinário de Petróleo Bruto num volume significativo de 1,7 milhões de toneladas, o que determinou uma quebra de -90,6%, ou seja, uma redução de -1,5 milhões de toneladas. Esta variação negativa vem, no fundo, repor a trajetória do volume de desembarque de Petróleo Bruto na sua normalidade.

Em termos de variações negativas há ainda a sublinhar o mercado da Carga Fracionada que continua a observar uma tendência recessiva e regista no período janeiro-novembro de 2017 uma quebra homóloga de -16,9% e perde 2,4 pontos percentuais na sua dimensão, representando agora 9,6%.

Estas duas variações negativas, ligeiramente agravadas pela quebra de -10% nos Minérios e de -0,9% no Carvão, anulam as variações positivas observadas nas outras tipologias de carga, com natural destaque para o comportamento da Carga Contentorizada que cresce 5,6% numa quota de 48,6% e dos Outros Granéis Sólidos que regista um acréscimo de +28,7% e representa 10,8% do total desembarcado. Importa ainda referir os Produtos Petrolíferos, que crescem 2,5% e representam 24,7%, carga Ro-Ro, que regista um crescimento de +25,2% e aumenta a sua quota para 1,6%, e os Outros Granéis Líquidos, que aumentam +12,9% no volume desembarcado e para 2,3% na sua quota.

O porto que maior acréscimo registou no volume de carga embarcada foi Lisboa, atingindo uma variação de +38,1%, representando 13,3% do total. Num patamar de impacto com menos significado surge o porto de Leixões, que cresce 5,6% e detém uma quota de 19,1%.

Com impacto muito significativo, mas de sinal negativo, destaca-se o porto de Sines, que retoma a sua trajetória natural no volume de carga embarcada e recua -7,7% e fixa a sua quota em 48,8%. Os outros portos que perdem carga embarcada são Setúbal, que regista uma quebra de -8,4% e perde um ponto percentual na sua dimensão, que cai para 9,8%, e Faro, cujo volume de exportações observa uma quebra de -50,6%.



Nos restantes portos registam-se variações positivas, destacando-se Aveiro (+5,7% com uma quota de 4,5%), Figueira da Foz (+3,6% com uma quota de 3,4%) e Viana do Castelo (+6,9% com uma quota de 0,9%).

- No segmento da carga desembarcada, na qual as importações representam cerca de 90%, o sistema portuário do Continente registou no período de janeiro-novembro de 2017 um movimento global de cerca de 52,8 milhões de toneladas, valor que traduz um acréscimo homólogo de +6,9% e passa a constituir o valor mais elevado de sempre.

Este desempenho resultou do comportamento dos mercados de Produtos Petrolíferos, do Carvão e da Carga Contentorizada, que registaram respetivamente acréscimos de +31,8% (detendo uma quota de 14,5%), de +16% (com uma quota de 10,9%) e de +5,9% (com uma quota de 26,4%), contrariado pelo comportamento do mercado de Petróleo Bruto, que apresentou uma quebra de -6,4%, representando 25,2% do volume total desembarcado.

A maioria dos restantes mercados apresenta um comportamento positivo, sem tanto impacto em termos globais mais devido à sua menor dimensão, do que à expressão da sua variação percentual face ao período homólogo de 2016. Destaca-se o mercado dos Produtos Agrícolas que observa um crescimento de 11% e detém uma quota de 8,7%, seguindo-se o da Carga Fracionada, que cresce +10,7% e representa 3,3% do total, dos Minérios, que cresce +24,6% numa quota que sobe para 1,2%, da carga Ro-Ro, que mantém uma tendência de forte crescimento traduzida neste período por um acréscimo de 17,8%, tendo embora uma quota de 1,4%, e os Outros Granéis Sólidos, que registam um aumento de +3,3% e representa 6,3% do volume total desembarcado. Com comportamento negativo acresce referir o mercado dos Outros Granéis Líquidos que recua -6,4% face ao movimento do período homólogo de 2016, representando 2,1% do total.

Relativamente ao contributo dos portos para o desempenho global, destacam-se Sines, com um crescimento de +3,8% sustentado por uma quota de 54,6%, Leixões, com um acréscimo de +9,1% e uma quota de 21%, Lisboa, que regista um aumento de +14,4% e passa a representar 12,2% do volume total, e Aveiro, que apresenta a variação percentual mais elevada, de +25,8% e eleva a sua quota para 6,1% (mais um ponto percentual do que a homóloga de 2016). Assinala-se também o crescimento de +9% verificado no porto de Viana do Castelo, sublinhando que as operações de desembarque de carga são meramente residuais (0,1% do total).

O comportamento positivo destes portos é contrariado pelo comportamento negativo de Setúbal e da Figueira da Foz, com variações respetivas de -2,5% (com uma quota de 4,7%) e de -0,6% (com uma quota de 1,3%).

- Os portos que apresentam um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, e detêm por isso, um perfil de porto de 'exportação', independentemente da sua expressão, continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que, no período janeiro-novembro de 2017, apresentam rácios de carga embarcada sobre carga total de 81,8%, 63,9%, 58,6% e 100%.

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 9,8% cabem a Setúbal.





2.1. Movimento geral

De Carga

Os onze primeiros meses de 2017 revelam que os portos comerciais do Continente mantêm globalmente a trajetória de crescimento homólogo a que vimos assistindo desde 2010, ano em que se recuperou de uma quebra de -6,3% observada em 2009 relativamente a 2008. Com efeito, desde essa altura o movimento registado nos períodos de janeiro a novembro veio sistematicamente a ultrapassar o máximo do período homólogo do ano anterior, tendo em 2017 sido movimentadas 88,8 milhões de toneladas de carga das várias tipologias, a que corresponde um aumento de +3,9% em relação ao valor observado em 2016, o que constitui, por conseguinte, o volume mais elevado de sempre. Esta marca atingida globalmente pelo sistema portuário do Continente reflete a situação registada nos portos de Leixões e de Aveiro, que excedem em +3,8% e +11,6% os respetivos máximos anteriores, observados em 2015 em ambos os casos.

Não obstante o observado em Leixões e Aveiro, o porto que mais contribuiu para o desempenho global do sistema portuário foi Lisboa, que comparativamente ao período janeiro-novembro de 2016 movimentou um volume de carga superior em +2,1 milhões de toneladas, correspondente a um acréscimo de +23,5%, confirmando, assim, o percurso de recuperação do tráfego perdido por efeito de várias perturbações laborais. Sublinha-se que o volume de 11,2 milhões de toneladas atingido no período em análise, não traduz apenas a recuperação deste tráfego perdido, mas constitui o valor mais elevado dos períodos homólogos dos últimos seis anos, tendo o máximo absoluto (de cerca de 12,2 milhões de toneladas) sido observado em 2007 e a anterior variação homóloga positiva tem registo no ano 2013.

O desempenho global do sistema portuário do Continente é sempre fortemente condicionado pelo comportamento de Sines, por efeito da sua quota do volume de mercadorias movimentadas que se situa em 52,2%. No entanto, no período janeiro-novembro de 2017 o porto de Sines influenciou negativamente o desempenho global do sistema portuário ao registar um recuo de -0,9% face ao volume movimentado no período homólogo de 2016. Este recuo corresponde a -406,4 mil toneladas e é o primeiro observado nos últimos seis anos, quando em 2011 havia recuado -0,2% face a 2010.

No entanto, este comportamento de Sines não reflete qualquer quebra na dinâmica de crescimento que o porto tem vindo a demonstrar de forma sustentável nos últimos seis anos, mas tão somente reflete a incapacidade de anular o efeito travão associado ao transbordo circunstancial de 1,7 milhões de toneladas de Petróleo Bruto que teve que efetuar em 2016 para possibilitar o abastecimento da refinaria de Matosinhos, impossibilitada de descarregar esta matéria prima no terminal oceânico de Leixões, que esteve inoperacional durante cerca de seis meses para manutenção da sua monoboia em estaleiro.

Com efeito, o aumento do volume de tonelage movimentada em Carga Contentorizada, Carvão e Produtos Petrolíferos que no conjunto representou +3,2 milhões de toneladas, ficou aquém da redução de -3,4 milhões de toneladas registada no Petróleo Bruto, devido à operação referida, e ainda reforçada com uma perda de -220 mil toneladas de Outros Granéis Sólidos.

Para uma mais objetiva avaliação do comportamento do porto de Sines em termos de movimentação de carga própria, importa referir que excluindo o volume de Petróleo Bruto transbordado em 2016 e que tinha Leixões como destino, Sines teria registado uma variação de +7,7% em 2016 (ao invés dos +16,1%) e uma variação de +6,9% em 2017 (ao invés de -0,9%).

Retomando o comportamento dos portos de Leixões e de Aveiro sublinha-se que o seu impacto no desempenho global se traduz por acréscimos de movimento face ao período homólogo de 2016 de +7,7% e de +18,3%, suportados por quotas de 20,2% e de 5,4%, respetivamente.

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 +7,3% e de +2%, respetivamente, que passam a deter quotas de 0,4% e 2,2%.



Com desempenho negativo temos o porto de Setúbal, que regista uma quebra de -6,1%, majorada pelo acréscimo registado em 2016 por efeito da transferência de algum tráfego de Lisboa, e ainda o porto de Faro, que recua -50,6% por efeito da instabilidade da atividade da CIMPOR no Centro de Produção de Loulé.

Os mercados de cargas que influenciaram mais significativamente o desempenho do sistema portuário do Continente no período janeiro-novembro de 2017 foram o dos Produtos Petrolíferos e da Carga Contentorizada que registaram variações de +14,3% e +5,7% com quotas de 18,6% e 35,4%, respetivamente, com esta última a registar forte alavancagem do tráfego de *transhipment* de contentores no porto de Sines, que representa 44,8% do total geral de TEU movimentados.

Situando-se na terceira posição em termos de tonelagem, o comportamento do mercado de Petróleo Bruto condiciona necessariamente o desempenho global, tendo no período em análise registado uma quebra de -15,4% face ao volume extraordinário de 2016, e fixando a sua quota em 15,2%, inferior em 3.8 pontos percentuais à homóloga de 2016, mas num nível próximo dos registados nos últimos anos.

Embora com menor impacto, importa referir o mercado dos Outros Granéis Sólidos, que observa um aumento de +15,6% e passa a representar 8,1% do total, do Carvão, que aumenta +15,4% e detém uma quota de 6,7%, e dos Produtos Agrícolas, cujo volume regista uma variação de +11,6% e representa 5,3% do total. Dos restantes mercados, apresentam um comportamento positivo o da carga Ro-Ro (+20,9% com uma quota de 1,5%), o dos Minérios (+8% com uma quota de 1,2%) e o dos Outros Granéis Líquidos (que cresce +1% e representa 2,2%), e um comportamento negativo o da Carga Fracionada (recua -9,3% e detém 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 42,7%, seguida dos Granéis Líquidos, com 36% e cabendo aos Granéis Sólidos os restantes 21,3%.

O porto de Sines mantém naturalmente a posição dominante que lhe é conferida pelo movimento de cerca de 46,4 milhões de toneladas que representa 52,2% do volume total de carga, detendo posições maioritárias em todas as classes de carga, sendo absolutas na Carga Geral e nos Granéis Líquidos, com 51,5% e 65,3%, respetivamente, e assumindo 31,5% dos Granéis Sólidos.

Por ordem de volume de carga movimentada seguem-se os portos de Leixões, com 20,2%, Lisboa, com 12,6% e Setúbal, com 6,8%.

| | Viana do Castelo | Douro e Leixões | Aveiro | Figueira da Foz | Lisboa | Setúbal | Sines | Faro | Total | |
|------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| Carga Geral | 254 669 | 7 709 091 | 1 194 008 | 1 084 609 | 4 804 975 | 3 334 565 | 19 553 758 | 0 | 37 936 577 | 42,7% |
| Granéis Sólidos | 94 718 | 2 139 465 | 2 415 065 | 826 287 | 4 944 998 | 2 469 175 | 5 964 747 | 75 344 | 18 929 799 | 21,3% |
| Granéis Líquidos | 36 001 | 8 109 637 | 1 194 735 | 9 983 | 1 484 082 | 246 986 | 20 875 961 | 0 | 31 957 385 | 36,0% |
| TOTAL | 385 388 | 17 958 193 | 4 803 809 | 1 920 879 | 11 234 056 | 6 050 726 | 46 394 466 | 75 344 | 88 823 761 | 100,0% |
| | 0,4% | 20,2% | 5,4% | 2,2% | 12,6% | 6,8% | 52,2% | 0,1% | | 100,0% |

| | Viana do Castelo | Douro e Leixões | Aveiro | Figueira da Foz | Lisboa | Setúbal | Sines | Faro |
|------------------|------------------|-----------------|-------------|-----------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| Carga Geral | 0,7% | 20,3% | 3,1% | 2,9% | 12,7% | 8,8% | 51,5% | 0,0% |
| Granéis Sólidos | 0,5% | 11,3% | 12,8% | 4,4% | 26,1% | 13,0% | 31,5% | 0,4% |
| Granéis Líquidos | 0,1% | 25,4% | 3,7% | 0,0% | 4,6% | 0,8% | 65,3% | 0,0% |
| Total | 0,4% | 20,2% | 5,4% | 2,2% | 12,6% | 6,8% | 52,2% | 0,1% |

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 novembro, bem como nos respetivos valores



acumulados e ainda no volume apurado nos últimos doze meses comparativamente aos doze meses imediatamente anteriores, que no caso presente já não apresenta grandes diferenças relativamente ao período em análise.

Os mercados de cargas que apresentam variações mais díspares entre valores homólogos do próprio mês de novembro e do período acumulado janeiro-novembro são o da Carga Contentorizada (que regista respetivamente uma variação negativa de -19,5% e positiva de +5,7%, refletindo a significativa irregularidade do tráfego de mercadorias e a não existência de sazonalidade), dos Minérios (-32,7% e +8%) e dos Produtos Petrolíferos (-2,4% e 14,3%).

| | | Novembro/2017 | | Jan-Nov/2017 | | Últimos 12 meses | |
|-------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------------|--|---|
| | | Valor do Mês | Δ % sobre Mês Homólogo 2016 | Valor do Período | Δ % sobre Período Homólogo | Últimos 12 meses (Dez/2016 a Nov/2017) | Δ % 12 meses Anteriores (Dez/2015 a Nov/2016) |
| Carga Geral (Tons) | Contentorizada | 2 611 595 | -19,5% | 31 433 704 | +5,7% | 34 603 676 | +8,0% |
| | Fraccionada | 399 380 | -7,1% | 5 196 584 | -9,3% | 5 798 729 | -9,4% |
| | Ro-Ro | 144 186 | +32,8% | 1 306 289 | +20,9% | 1 403 165 | +21,3% |
| | TOTAL CG | 3 155 161 | -16,6% | 37 936 577 | +3,8% | 41 805 570 | +5,6% |
| Granéis Sólidos (Tons) | Carvão | 706 997 | +48,7% | 5 944 280 | +15,4% | 6 453 781 | +16,7% |
| | Minérios | 54 260 | -32,7% | 1 039 120 | +8,0% | 1 173 903 | +12,7% |
| | Produtos Agrícolas | 369 249 | +4,0% | 4 713 268 | +11,6% | 5 227 479 | +12,7% |
| | OutrosGS | 553 646 | +6,7% | 7 233 131 | +15,6% | 7 885 052 | +14,1% |
| | TOTAL GS | 1 684 152 | +17,8% | 18 929 799 | +14,1% | 20 740 215 | +14,5% |
| Granéis Líquidos (Tons) | Petróleo Bruto | 1 140 099 | -16,7% | 13 480 410 | -15,4% | 14 533 650 | -15,1% |
| | Produtos Petrolíferos | 1 352 813 | -2,4% | 16 556 694 | +14,3% | 18 050 980 | +14,3% |
| | OutrosGL | 176 425 | +21,2% | 1 920 282 | +1,0% | 2 107 275 | +0,2% |
| | TOTAL GL | 2 669 337 | -8,0% | 31 957 385 | -1,1% | 34 691 906 | -0,9% |
| TOTAL GERAL | | 7 508 649 | -7,5% | 88 823 761 | +3,9% | 97 237 691 | +4,9% |

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 novembro de 2017, movimentado 899 toneladas na Carga Fracionada, 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, em representação gráfica no quadro principal, e valorizada, com sinalização das quotas máximas apuradas, no segundo quadro.

Da leitura dos quadros, valores e representação gráfica das variações, constata-se mais claramente que o volume de 88,8 milhões de toneladas movimentadas no período janeiro-novembro de 2017, se distribui pelos diversos mercados com elevada assimetria, sendo evidente o peso que assume o porto de Sines, nomeadamente na Carga Contentorizada (61,9%), Carvão (97,1%), Petróleo Bruto (66,8%) e Produtos Petrolíferos (70,2%), assumindo quotas maioritárias absolutas nas classes de Carga Geral (51,5%) e de Granéis Líquidos (65,3%), e de maioria simples na classe dos Granéis Sólidos (31,5%) .



| 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 |
| Carga Geral | 254 669 | +9,3% | 7 709 091 | -1,0% | 1 194 008 | -7,6% | 1 084 609 | +3,0% | 4 804 975 | +25,0% | 3 334 565 | -7,9% | 19 553 758 | +5,2% | 0 | -100,0% | 37 935 678 | +3,8% |
| Contentorizada | 696 | +116,2% | 5 693 871 | -3,0% | 472 | -21,1% | 170 532 | -11,1% | 4 625 146 | +27,7% | 1 492 457 | -5,3% | 19 450 530 | +5,3% | 0 | - | 31 433 704 | +5,7% |
| Fraccionada | 253 974 | +9,1% | 1 039 743 | -4,5% | 1 193 536 | -7,6% | 914 078 | +6,2% | 170 391 | -21,3% | 1 525 588 | -15,6% | 98 374 | -4,3% | 0 | -100,0% | 5 195 684 | -9,3% |
| Ro-Ro | 0 | - | 975 477 | +17,5% | 0 | -100,0% | 0 | - | 9 438 | +94,5% | 316 521 | +32,9% | 4 854 | -34,3% | 0 | - | 1 306 289 | +20,9% |
| Granéis Sólidos | 94 718 | +6,2% | 2 139 465 | -1,7% | 2 415 065 | +48,7% | 826 287 | +3,3% | 4 944 998 | +24,1% | 2 469 175 | -4,5% | 5 964 747 | +12,4% | 75 344 | +198,1% | 18 929 799 | +14,1% |
| Carvão | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 174 635 | -28,4% | 5 769 645 | +17,6% | 0 | - | 5 944 280 | +15,4% |
| Minérios | 0 | - | 613 066 | +30,5% | 0 | - | 4 106 | - | 15 645 | -27,6% | 344 219 | -19,6% | 62 085 | +44,5% | 0 | - | 1 039 120 | +8,0% |
| Produtos Agrícolas | 0 | - | 565 416 | -14,6% | 1 024 380 | +71,5% | 7 441 | -86,3% | 3 062 733 | +6,7% | 53 298 | +47,8% | 0 | -100,0% | 0 | - | 4 713 268 | +11,6% |
| OutrosGS | 94 718 | +6,2% | 960 983 | -7,9% | 1 390 685 | +35,4% | 814 739 | +9,2% | 1 866 621 | +70,7% | 1 897 023 | +1,0% | 133 017 | -62,3% | 75 344 | +198,1% | 7 233 131 | +15,6% |
| Granéis Líquidos | 36 001 | -2,3% | 8 109 637 | +21,0% | 1 194 735 | +4,6% | 9 983 | -66,0% | 1 484 082 | +16,7% | 246 986 | +5,2% | 20 875 961 | -8,9% | 0 | - | 31 957 385 | -1,1% |
| Petróleo Bruto | 0 | - | 4 481 824 | +26,1% | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 8 998 586 | -27,3% | 0 | - | 13 480 410 | -15,4% |
| Produtos Petrolíferos | 36 001 | -2,3% | 3 203 638 | +15,2% | 630 061 | +22,1% | 0 | - | 1 026 777 | +19,7% | 43 763 | +9,5% | 11 616 454 | +13,2% | 0 | - | 16 556 694 | +14,3% |
| OutrosGL | 0 | - | 424 175 | +14,9% | 564 674 | -9,9% | 9 983 | -66,0% | 457 305 | +10,6% | 203 223 | +4,3% | 260 921 | -2,5% | 0 | - | 1 920 282 | +1,0% |
| Total Geral | 385 388 | +7,3% | 17 958 193 | +7,7% | 4 803 809 | +18,3% | 1 920 879 | +2,0% | 11 234 056 | +23,5% | 6 050 726 | -6,1% | 46 394 466 | -0,9% | 75 344 | -50,6% | 88 822 862 | +3,9% |
| Distribuição por Portos | 0,4% | - | 20,2% | - | 5,4% | - | 2,2% | - | 12,6% | - | 6,8% | - | 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 |
|-------------------------|------------------|-----------------|--------|-----------------|--------|---------|-------|------|
| Carga Geral | 0,7% | 20,3% | 3,1% | 2,9% | 12,7% | 8,8% | 51,5% | |
| Contentorizada | 0,0% | 18,1% | 0,0% | 0,5% | 14,7% | 4,7% | 61,9% | |
| Fraccionada | 4,9% | 20,0% | 23,0% | 17,6% | 3,3% | 29,4% | 1,9% | |
| Ro-Ro | | 74,7% | | | 0,7% | 24,2% | 0,4% | |
| Granéis Sólidos | 0,5% | 11,3% | 12,8% | 4,4% | 26,1% | 13,0% | 31,5% | 0,4% |
| Carvão | | | | | | 2,9% | 97,1% | |
| Minérios | | 59,0% | | 0,4% | 1,5% | 33,1% | 6,0% | |
| Produtos Agrícolas | | 12,0% | 21,7% | 0,2% | 65,0% | 1,1% | | |
| OutrosGS | 1,3% | 13,3% | 19,2% | 11,3% | 25,81% | 26,23% | 1,8% | 1,0% |
| Granéis Líquidos | 0,1% | 25,4% | 3,7% | 0,0% | 4,6% | 0,8% | 65,3% | |
| Petróleo Bruto | | 33,2% | | | | | 66,8% | |
| Produtos Petrolíferos | 0,2% | 19,3% | 3,8% | | 6,2% | 0,3% | 70,2% | |
| OutrosGL | | 22,1% | 29,4% | 0,5% | 23,8% | 10,6% | 13,6% | |
| Grand Total | 0,4% | 20,2% | 5,4% | 2,2% | 12,6% | 6,8% | 52,2% | 0,1% |



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 74,7% e 59% do total, respetivamente, e o dos Produtos Agrícolas, onde Lisboa detém uma quota de 65%.

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 29,4% e 26,2%, respetivamente, e o dos Outros Granéis Líquidos onde Aveiro detém 29,4% 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.

No período em análise constata-se que os portos que apresentam um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, e detêm, por isso, um perfil de porto de 'exportação', independentemente da sua expressão, continuam a ser Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, que, no período janeiro-novembro de 2017, apresentam rácios de carga embarcada sobre carga total de 81,8%, 63,9%, 58,6% e 100%.

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 9,8% cabem a Setúbal.

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 38,4% em Leixões e 37,9% 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 42,8% 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 10 085 escalas de navios que representaram uma arqueação bruta (GT) de cerca de 191,8 milhões, valores estes que traduzem acréscimos respetivos de +1,9 e de +4,3%, 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 +12,7% e +28,3%, respetivamente.

| Porto | #Escalas | GT (10 ³) | Δ% | |
|------------------|----------|-----------------------|----------|--------|
| | | | #Escalas | GT |
| Viana do Castelo | 213 | 899,1 | +12,1% | +20,9% |
| Douro e Leixões | 2479 | 31 064,6 | -0,4% | +2,3% |
| Aveiro | 976 | 5 180,2 | +4,7% | +12,7% |
| Figueira da Foz | 461 | 1 492,9 | -2,1% | -8,6% |
| Lisboa | 2367 | 45 987,6 | +13,3% | +10,8% |
| Setúbal | 1442 | 22 509,9 | +2,3% | +28,3% |
| Sines | 2050 | 83 360,3 | -7,8% | -3,8% |
| Faro | 17 | 72,3 | -48,5% | -39,8% |
| Portimão | 80 | 1 229,2 | +45,5% | +57,3% |
| Total | 10085 | 191 795,9 | +1,9% | +4,3% |

Sublinha-se o facto de esta variação global positiva, quer no número de escalas, quer no volume de GT, ter sido contrariada pelos portos de Figueira da Foz, Sines e Faro, tendo ainda Leixões visto reduzir o número de escalas.

Embora detenha uma dimensão meramente residual no movimento de navios, refere-se o porto de Portimão que regista variações percentuais significativas, decorrentes das escalas de navios de cruzeiro de passageiros.

Destaca-se a curiosidade de o número de escalas mais elevado constante do registo estatístico desde o ano 2000, se registar precisamente no ano 2000 (10 561 escalas, +4,7% do que o registado no período em análise). Por oposição sublinha-se que o volume de GT registou variações positivas sucessivas desde o ano 2001, após uma quebra de -6,1% face a 2000.

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 desde 2013 e representa hoje cerca de 1,1% da tonelagem total de 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-novembro de 2017 um volume de quase 1,7 milhões de Unidades e cerca de 2,8 milhões de TEU, refletindo acréscimos de +8,7% e +11%, 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 global, no período janeiro-novembro de 2017, ultrapassou 1,3 milhões de TEU, valor que representa cerca de 47,2% do



total de TEU (44,8% dos quais respeitam ao porto de Sines, 1,6% a 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 seis anos a uma taxa média anual de +16,6% e de representarem cerca de 79,5% do movimento do próprio porto.

Não obstante o desempenho global deste mercado no período em análise, os portos de Leixões, Figueira da Foz e Setúbal registaram quebras no volume de TEU face ao período homólogo de 2016, de respetivamente -3,5%, -4,3% e de -2,3%. A estas variações, nomeadamente as de Leixões de Setúbal, não é alheio o facto desses portos terem registado um acréscimo 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 +1,9%, Figueira da Foz +14,4% e Setúbal +28,8%. Sublinha-se o volume de TEU registado em Lisboa no janeiro-novembro de 2017 já excede o volume homólogo de 2015 em +0,2%.

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 56,3%, superior em +1,6 pontos percentuais 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 -3,2 pontos percentuais, se situa em 21,2%; de Lisboa, cuja quota regista um aumento homólogo de 2,4 pontos percentuais, passando para 16,6%; de Setúbal, que recua -0,7 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.

| | Novembro/2017 | | | Jan-Nov/2017 | | | Últimos 12 meses | | |
|-----------------|----------------|---------------|--------------------------------------|------------------|---------------|---|--|---------------|--|
| | Nov/2017 | | Δ % sobre Mês Homólogo 2016 | Jan-Nov/2017 | | Δ % sobre Período Homólogo 2016 | Últimos 12 Meses:Dez/2016 a Nov/2017 | | Média mensal período Dez/2015 a Nov/2016 |
| | Quantidade | % | | Quantidade | % | | Quantidade | % | |
| Douro e Leixões | 58 769 | 25,0% | +7,4% | 584 831 | 21,2% | -3,5% | 637 428 | 21,1% | -2,7% |
| Figueira da Foz | 1 996 | 0,8% | -36,5% | 22 131 | 0,8% | -4,3% | 23 692 | 0,8% | -5,8% |
| Lisboa | 38 019 | 16,2% | -10,7% | 456 257 | 16,6% | +29,6% | 495 620 | 16,4% | +31,2% |
| Setúbal | 12 255 | 5,2% | -3,1% | 141 217 | 5,1% | -2,3% | 153 191 | 5,1% | -1,9% |
| Sines | 124 295 | 52,8% | -18,1% | 1 551 823 | 56,3% | +14,3% | 1 706 955 | 56,6% | +16,7% |
| TOTAL | 235 333 | 100,0% | -11,1% | 2 756 258 | 100,0% | +11,0% | 3 016 886 | 100,0% | +12,7% |

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 +0,3% e os de maiores dimensões (equiparados a 40'), que representam cerca de 61% do total, a registarem uma variação de cerca de +14,9%.

Destaca-se o facto de o movimento de TEU, embora num contexto de forte crescimento, registar no próprio mês de novembro, face a novembro de 2016, uma quebra de -11,1%, provocada fundamentalmente pelo registo de Sines (-18,1%), mas extensiva à generalidade dos portos, exceto Leixões, o que evidencia a irregularidade do tráfego mensal de mercadorias, em geral, e de Contentores, em particular, e indicia a sua ausência de sazonalidade 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.

Ratios Contentores Cheios / Total

| 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

Movimento geral

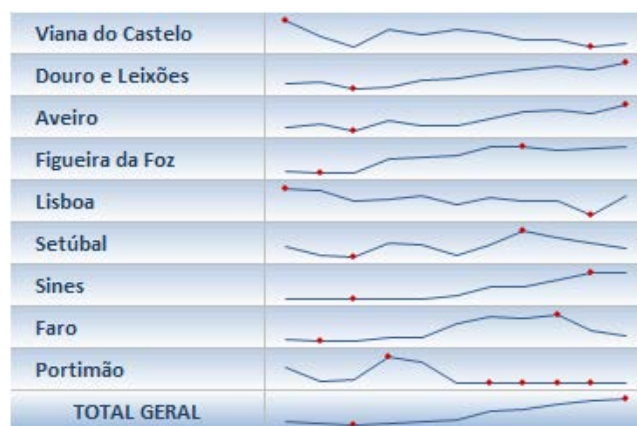
Para a análise deste capítulo começamos por apresentar no quadro seguinte a evolução anual, desde 2007, do volume de carga movimentada por porto nos períodos janeiro-novembro, com apuramentos da taxa média anual de crescimento (*tmac*), calculada por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados, para o período total e para o período correspondente aos períodos janeiro-novembro dos últimos cinco anos (2013-2017), que refletirá mais objetivamente eventuais alterações recentes 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 | 541 072 | 432 692 | 362 287 | 480 841 | 448 605 | 473 481 | 457 446 | 413 736 | 407 813 | 359 105 | 385 388 | -2,2% | -4,8% | +7,3% |
| Douro e Leixões | 13 945 261 | 14 423 409 | 12 973 494 | 13 307 540 | 14 684 198 | 15 069 449 | 16 015 539 | 16 386 448 | 17 296 671 | 16 667 032 | 17 958 193 | +3,0% | +2,5% | +7,7% |
| Aveiro | 3 005 979 | 3 231 569 | 2 655 352 | 3 460 431 | 3 073 991 | 3 054 383 | 3 593 654 | 4 157 941 | 4 304 303 | 4 059 783 | 4 803 809 | +5,1% | +5,7% | +18,3% |
| Figueira da Foz | 1 115 039 | 1 043 162 | 1 078 813 | 1 501 070 | 1 567 066 | 1 631 378 | 1 953 362 | 1 967 012 | 1 832 385 | 1 882 339 | 1 920 879 | +6,7% | -0,8% | +2,0% |
| Lisboa | 12 159 142 | 11 949 750 | 10 790 613 | 10 988 572 | 11 331 383 | 10 317 622 | 11 101 271 | 10 770 556 | 10 721 751 | 9 099 013 | 11 234 056 | -1,4% | -1,3% | +23,5% |
| Setúbal | 6 300 841 | 5 643 427 | 5 411 124 | 6 515 842 | 6 406 099 | 5 629 312 | 6 337 340 | 7 491 150 | 6 836 161 | 6 443 208 | 6 050 726 | +1,2% | -2,4% | -6,1% |
| Sines | 23 774 947 | 23 095 724 | 22 764 388 | 23 315 131 | 23 261 847 | 26 227 292 | 33 782 906 | 34 296 023 | 40 294 290 | 46 800 865 | 46 394 466 | +9,5% | +9,9% | -0,9% |
| Faro | 43 927 | 11 009 | 22 170 | 52 499 | 55 033 | 244 971 | 331 128 | 306 475 | 355 249 | 152 384 | 75 344 | s/s | -26,4% | -50,6% |
| Portimão | 29 493 | 4 207 | 7 318 | 47 872 | 37 713 | 2 684 | 0 | 0 | 0 | 0 | 899 | s/s | - | - |
| TOTAL GERAL | 60 915 700 | 59 834 948 | 56 065 560 | 59 669 798 | 60 865 935 | 62 650 572 | 73 572 645 | 75 789 341 | 82 048 623 | 85 463 729 | 88 823 761 | +5,0% | +5,1% | +3,9% |
| | - | -1,8% | -6,3% | +6,4% | +2,0% | +2,9% | +17,4% | +3,0% | +8,3% | +4,2% | +3,9% | - | - | - |

A taxa média anual de crescimento traduz uma tendência de evolução positiva de +5% ao ano no período 2007-2017, subindo para +5,1% 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 +9,5%, seguido da Figueira da Foz (+6,7%), de Aveiro (+5,1%), de Leixões (+3%) e de Setúbal (+1,2%).

É, no entanto, importante referir o facto de Figueira da Foz e Setúbal apresentarem uma tendência positiva para o período mais longo, mas infletirem essa tendência para valores negativos se considerarmos apenas o período mais recente, de taxas médias anuais respetivas de -0,8% e -2,4%.





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 -2,2% e de -1,4%, sendo que no período mais recente a de Viana do Castelo se agrava para -4,8% e a de Lisboa reduz ligeiramente para -1,3%.

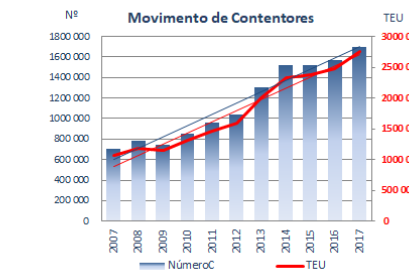
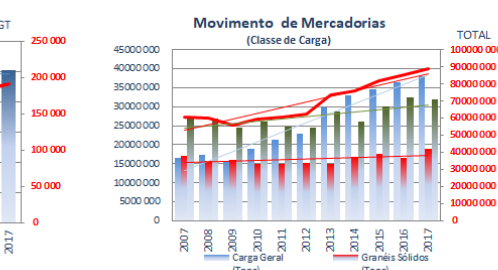
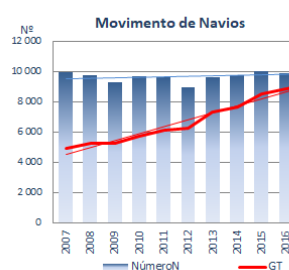
Os portos de Faro e Portimão não são referidos nesta análise dado que a elevada irregularidade da sua atividade de movimentação de carga impede quaisquer conclusões sobre as respetivas tendências de evolução com base no método referido.

No quadro 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 e para todo o sistema portuário do Continente.

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 +0,3% 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 consequente capacidade de carga, salientando-se o facto de a GT média global dos navios registar uma taxa média anual de crescimento de +6,7%, sendo de notar um ligeiro abrandamento no seu crescimento, traduzido pelo facto de a taxa média anual apurada no período mais recente de cinco anos reduzir para +4,9%.

Movimento nos Períodos Homólogos Janeiro-Novembro

| | | 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 | 9 924 | 9 780 | 9 286 | 9 690 | 9 610 | 8 928 | 9 611 | 9 727 | 10 037 | 9 894 | 10 085 | +0,3% | +1,1% | +1,9% |
| | GT (milhares) | 103 008 | 109 633 | 109 810 | 119 368 | 128 023 | 129 705 | 153 015 | 159 603 | 176 966 | 183 919 | 191 796 | +7,2% | +6,1% | +4,3% |
| | GT médio | 10,38 | 11,21 | 11,83 | 12,32 | 13,32 | 14,53 | 15,92 | 16,41 | 17,63 | 18,59 | 19,02 | +6,7% | +4,9% | +2,3% |
| Carga Geral (Tons) | Contentorizada | 11 348 631 | 12 615 345 | 11 914 456 | 13 903 032 | 15 965 518 | 17 134 913 | 22 488 896 | 25 160 186 | 26 528 552 | 29 733 722 | 31 433 704 | +13,3% | +8,7% | +5,7% |
| | Fracionada | 4 803 289 | 4 494 781 | 3 398 520 | 4 606 013 | 5 092 619 | 5 559 126 | 6 927 440 | 7 219 846 | 7 007 631 | 5 728 345 | 5 196 584 | +4,3% | -7,5% | -9,3% |
| | Ro-Ro | 337 410 | 334 723 | 321 086 | 314 219 | 313 227 | 240 318 | 256 807 | 601 595 | 939 703 | 1 080 655 | 1 306 289 | +28,0% | +43,2% | +20,9% |
| | TOTAL | 16 489 330 | 17 444 850 | 15 634 061 | 18 823 264 | 21 368 364 | 22 934 357 | 29 673 144 | 32 981 627 | 34 475 886 | 36 542 722 | 37 936 577 | +11,2% | +6,1% | +3,8% |
| Granéis Sólidos (Tons) | Carvão | 4 523 825 | 4 111 162 | 5 391 611 | 3 008 777 | 3 618 403 | 5 115 889 | 4 454 511 | 4 752 084 | 5 536 675 | 5 151 692 | 5 944 280 | +3,2% | +6,8% | +15,4% |
| | Minérios | 820 054 | 999 202 | 744 476 | 683 025 | 1 085 865 | 885 604 | 1 067 545 | 831 974 | 1 085 406 | 962 377 | 1 039 120 | +2,2% | +0,7% | +8,0% |
| | Produtos Agrícolas | 5 136 004 | 4 647 681 | 4 544 367 | 4 512 858 | 4 212 829 | 4 054 073 | 3 870 038 | 3 993 989 | 4 373 207 | 4 224 183 | 4 713 268 | -1,2% | +4,6% | +11,6% |
| | Outros | 6 695 248 | 5 872 104 | 5 382 724 | 6 623 293 | 5 920 446 | 5 033 581 | 5 695 076 | 7 202 537 | 6 576 219 | 6 255 936 | 7 233 131 | +1,3% | +3,3% | +15,6% |
| TOTAL | 17 175 131 | 15 630 148 | 16 063 178 | 14 827 954 | 14 837 543 | 15 089 147 | 15 087 170 | 16 780 584 | 17 571 507 | 16 594 188 | 18 929 799 | +1,2% | +4,5% | +14,1% | |
| Granéis Líquidos (Tons) | Petróleo Bruto | 11 346 168 | 11 653 742 | 9 460 492 | 10 363 576 | 9 344 561 | 10 130 954 | 11 221 002 | 10 247 266 | 12 710 091 | 15 936 303 | 13 480 410 | +3,2% | +8,4% | -15,4% |
| | Produtos Petrolíferos | 13 875 115 | 13 242 672 | 13 056 694 | 13 588 191 | 12 929 699 | 12 092 869 | 15 292 472 | 13 741 981 | 15 327 044 | 14 489 500 | 16 556 694 | +1,8% | +2,2% | +14,3% |
| | Outros | 2 029 956 | 1 863 536 | 1 851 134 | 2 066 814 | 2 385 769 | 2 403 244 | 2 298 857 | 2 037 883 | 1 964 095 | 1 901 015 | 1 920 282 | -0,1% | -4,3% | +1,0% |
| | TOTAL | 27 251 239 | 26 759 950 | 24 368 320 | 26 018 580 | 24 660 028 | 24 627 068 | 28 812 331 | 26 027 129 | 30 001 230 | 32 326 818 | 31 957 385 | +2,2% | +4,3% | -1,1% |
| TOTAL GERAL | | 60 915 700 | 59 834 948 | 56 065 560 | 59 669 798 | 60 865 935 | 62 650 572 | 73 572 645 | 75 789 341 | 82 048 623 | 85 463 729 | 88 823 761 | +5,0% | +5,1% | +3,9% |
| Contentores | Número | 706 999 | 779 666 | 742 570 | 848 666 | 956 322 | 1 041 633 | 1 306 480 | 1 517 226 | 1 525 821 | 1 565 468 | 1 702 333 | +11,0% | +5,7% | +8,7% |
| | TEU | 1 066 639 | 1 175 686 | 1 143 635 | 1 317 012 | 1 464 093 | 1 594 284 | 2 007 622 | 2 326 622 | 2 386 025 | 2 483 539 | 2 756 599 | +11,8% | +7,2% | +11,0% |



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 +2,2% nos Granéis Líquidos. Faz-se notar que estas taxas, no período dos cinco anos mais recentes, reduzem -5,1 pontos percentuais na Carga Geral, para +6,1%, e aumentam +3,3 pontos percentuais nos Granéis Sólidos, para +4,5%, e +2,1 pontos percentuais nos Granéis Líquidos, para +4,3%.

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 +28%, respetivamente, representando, no entanto, quotas de mercado que ocupam posições quase extremas de 35,4% e de 1,5%. 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 +43,2%, maioritariamente por efeito da linha regular de Contentores que utiliza o Molhe Sul do porto de Leixões, 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, +4,3%, para negativa de -7,5%, e dos Produtos Agrícolas, que inflete a evolução de uma taxa negativa, de -1,2% para uma positiva, de +4,6%.

O único mercado que apresenta taxas de evolução negativa em ambos os períodos em presença é o dos Outros Granéis Líquidos, que se agrava de uma taxa média anual de -0,1% no período desde 2007 para -4,3% 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.

Movimento de Contentores

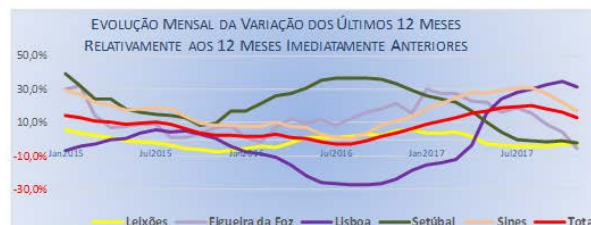
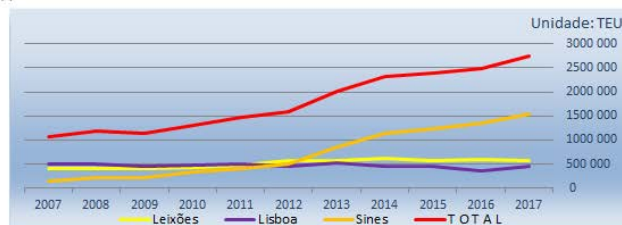
Pela importância que o tráfego de Contentores tem no comércio marítimo e na atividade portuária, considera-se importante avaliar o comportamento evolutivo do seu mercado, na sua componente geográfica.

Para esse efeito apresenta-se no quadro seguinte o volume anual de TEU movimentados nos períodos janeiro-novembro desde 2007 e desde 2013 nos portos com tráfego regular de Contentores, excluindo-se, 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-Novembro

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | Δ% 2017/2016 | Δ% média 2007-17 | Δ% média 2013-17 | Correlação com Total |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|-----------------------|------------------|----------------------|
| Leixões | 398 512 | 417 422 | 418 266 | 442 096 | 469 769 | 567 958 | 568 957 | 616 990 | 574 177 | 605 763 | 584 831 | -3,5% | +4,8% | +0,3% | +91,1% |
| Figueira da Foz | 9 654 | 12 238 | 12 240 | 14 161 | 17 910 | 18 565 | 14 937 | 18 383 | 19 338 | 23 129 | 22 131 | -4,3% | +7,9% | +10,4% | +86,8% |
| Lisboa | 509 387 | 514 266 | 463 824 | 471 897 | 497 776 | 464 955 | 516 026 | 461 532 | 455 424 | 351 920 | 456 257 | +29,6% | -1,8% | -5,0% | -56,5% |
| Setúbal | 12 085 | 16 150 | 21 566 | 46 716 | 68 321 | 47 327 | 59 510 | 95 862 | 109 618 | 144 593 | 141 217 | -2,3% | +40,1% ^(*) | +22,5% | +94,9% |
| Sines | 136 975 | 215 481 | 227 508 | 341 551 | 409 758 | 494 840 | 847 721 | 1 133 376 | 1 227 154 | 1 357 951 | 1 551 823 | +14,3% | +28,6% ^(*) | +14,7% | +99,7% |
| TOTAL | 1 066 613 | 1 175 556 | 1 143 404 | 1 316 421 | 1 463 534 | 1 593 645 | 2 007 151 | 2 326 142 | 2 385 711 | 2 483 355 | 2 756 258 | +11,0% | +11,8% | +7,2% | +100,0% |

(*) 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. Refere-se ainda o facto de Lisboa ser o único porto a apresentar uma correlação negativa entre a sua curva de evolução e a da evolução geral, situando-se Sines no extremo oposto, onde esta medida revela uma correlação perfeita, passando-se de uma ausência de influência no comportamento global para uma determinação quase absoluta.



Acresce ainda salientar 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, que surge mais esbatido dada a sua maior dimensão.

Em suma, 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, sendo de +14,3% a variação no último ano;
- 2) o porto de Leixões registou uma evolução a uma taxa média anual de +4,8% desde 2007, tendo recuado para +0,3% nos últimos cinco anos e registado uma quebra de -3,5% 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% 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 +29,6% 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 +40,1%, que se reduz para +22,5% nos últimos cinco anos, tendo registado no período janeiro-novembro 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 +2,5 pontos percentuais para +10,4%, no período mais recente de cinco anos, registando, no entanto, uma quebra no período em análise face ao período homólogo de 2016.





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 novembro 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 Nov) 2013 a 2017 | Evolução Gráfica Janeiro-Novembro de 2013 a 2017 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|--|--|
| ☐ Carga Geral | 36 542 722 | 37 936 577 | 42,7% | +3,8% | +6,1% | |
| Contentorizada | 29 733 722 | 31 433 704 | 35,4% | +5,7% | +8,7% | |
| Fraccionada | 5 728 345 | 5 196 584 | 5,9% | -9,3% | -7,5% | |
| Ro-Ro | 1 080 655 | 1 306 289 | 1,5% | +20,9% | +43,2% | |
| ☐ Granéis Sólidos | 16 594 188 | 18 929 799 | 21,3% | +14,1% | +4,5% | |
| Carvão | 5 151 692 | 5 944 280 | 6,7% | +15,4% | +6,8% | |
| Minérios | 962 377 | 1 039 120 | 1,2% | +8,0% | +0,7% | |
| Produtos Agrícolas | 4 224 183 | 4 713 268 | 5,3% | +11,6% | +4,6% | |
| OutrosGS | 6 255 936 | 7 233 131 | 8,1% | +15,6% | +3,3% | |
| ☐ Granéis Líquidos | 32 326 818 | 31 957 385 | 36,0% | -1,1% | +4,3% | |
| Petróleo Bruto | 15 936 303 | 13 480 410 | 15,2% | -15,4% | +8,4% | |
| Produtos Petrolíferos | 14 489 500 | 16 556 694 | 18,6% | +14,3% | +2,2% | |
| OutrosGL | 1 901 015 | 1 920 282 | 2,2% | +1,0% | -4,3% | |
| Total Geral | 85 463 729 | 88 823 761 | 100,0% | +3,9% | +5,1% | |
| Δ% anual | +4,2% | +3,9% | - | - | - | - |

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 que consideremos relevantes.

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'.

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 +5,7% no período janeiro-novembro de 2017 no qual se atinge um volume de 31,4 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 +5,3%, fixando o movimento total em 19,5 milhões de toneladas o que representa uma quota de 61,9%.

O comportamento deste mercado é fortemente influenciado pelo porto de Sines, por efeito do tráfego de *transshipment* que representa 79,5% do seu volume de TEU movimentado e 44,8% do total geral do sistema portuário, tendo registado no período em análise uma variação de +14%, que lhe permite sustentar uma tendência de evolução anual traduzida por uma taxa média de crescimento de +15,9%.

O volume de Carga Contentorizada movimentada pelo porto de Sines confere-lhe uma quota maioritária absoluta, de 61,9%, após um acréscimo de +5,3% no período janeiro-novembro de 2017.

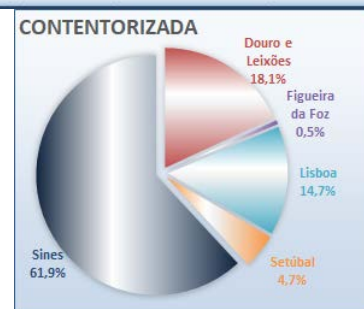
No entanto, no período em análise o comportamento deste mercado foi também significativamente influenciado pelo desempenho do porto de Lisboa que, após a quebra acentuada em 2016 por efeito das perturbações laborais ocorridas que o levou a registar o volume mais baixo nesta tipologia de carga desde, pelo menos, o ano 2000, se encontra numa clara dinâmica de recuperação do tráfego 'perdido', nomeadamente, para os portos de Leixões e de Setúbal. O volume movimentado no período em análise traduz um crescimento de +27,7% face ao volume de 2016, tendo ainda, no entanto, subjacente uma taxa média anual negativa de -4,5%. Esta recuperação de tráfego por parte de Lisboa induz uma inversão de comportamentos face a 2016 nos portos de Leixões e de Setúbal, levando o registo de quebras de -3% e de -5,3%, respetivamente.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|--------------|----------------|------------------|
| Viana do Castelo | 2 075 | 604 | 1 301 | 322 | 696 | 0,0% | +116,2% | -29,8% | |
| Douro e Leixões | 5 738 596 | 6 035 658 | 5 507 137 | 5 869 726 | 5 693 871 | 18,1% | -3,0% | -0,4% | |
| Aveiro | 0 | 0 | 842 | 598 | 472 | 0,0% | -21,1% | +74,8% | |
| Figueira da Foz | 146 768 | 154 154 | 173 033 | 191 908 | 170 532 | 0,5% | -11,1% | +5,2% | |
| Lisboa | 5 129 716 | 4 681 191 | 4 655 817 | 3 621 421 | 4 625 146 | 14,7% | +27,7% | -4,5% | |
| Setúbal | 510 204 | 961 494 | 1 166 159 | 1 576 105 | 1 492 457 | 4,7% | -5,3% | +27,6% | |
| Sines | 10 961 537 | 13 327 084 | 15 024 264 | 18 473 643 | 19 450 530 | 61,9% | +5,3% | +15,9% | |
| Grand Total | 22 488 896 | 25 160 186 | 26 528 552 | 29 733 722 | 31 433 704 | 100,0% | +5,7% | +8,7% | |
| Δ% anual | - | +11,9% | +5,4% | +12,1% | +5,7% | - | - | - | - |

Em termos de tonagem de Carga Contentorizada, o porto de Leixões ocupa a segunda posição detendo uma quota de 18,1%, inferior em -1,6 pontos percentuais à que detinha em 2016, após uma quebra de -3%, indiciadora do facto de não ter conseguido compensar o recuo motivado pelo regresso a Lisboa das cargas que havia recebido em 2016.

O porto de Lisboa é o terceiro em volume desta tipologia de carga, tendo movimentado neste período 4,6 milhões de toneladas, que excede o volume do período homólogo de 2016 em +27,7% e que corresponde a uma quota de 14,7%. O volume atingido encontra-se ainda a -13% do máximo histórico, observado em 2003.

O mercado da Carga Contentorizada no porto de Setúbal tem subjacente uma evolução anual a uma taxa média de +27,6%, muito influenciada pelo comportamento observado até 2016, ano em que registou o seu valor mais elevado de sempre, beneficiando, naturalmente, pela receção parcial de tráfego desviado do porto de Lisboa. O comportamento negativo agora observado, traduzido por uma quebra de -5,3%, 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 +5,2%, a sua dimensão é ainda pouco significativa, tendo, no período em análise, registado uma quebra de -11,1% face ao período homólogo de 2016.

CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

| Porto | Mês de Novembro | | | 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 | -41 | -100,0% | 696 | 0,0% | +374 | +116,2% | 706 | +378 | +115,1% |
| Douro e Leixões | 562 374 | +28 937 | +5,4% | 5 693 871 | 18,1% | -175 855 | -3,0% | 6 207 964 | -143 096 | -2,3% |
| Aveiro | 0 | - | - | 472 | 0,0% | -126 | -21,1% | 472 | -126 | -21,1% |
| Figueira da Foz | 14 649 | -11 500 | -44,0% | 170 532 | 0,5% | -21 376 | -11,1% | 184 255 | -24 569 | -11,8% |
| Lisboa | 387 258 | -49 383 | -11,3% | 4 625 146 | 14,7% | +1 003 726 | +27,7% | 5 021 836 | +1 136 838 | +29,3% |
| Setúbal | 131 522 | -528 | -0,4% | 1 492 457 | 4,7% | -83 648 | -5,3% | 1 616 323 | -70 731 | -4,2% |
| Sines | 1 515 792 | -601 323 | -28,4% | 19 450 530 | 61,9% | +976 887 | +5,3% | 21 572 119 | +1 661 759 | +8,3% |
| Total Geral | 2 611 595 | -633 839 | -19,5% | 31 433 704 | 100,0% | +1 699 982 | +5,7% | 34 603 676 | +2 560 452 | +8,0% |

Não é possível referir o mercado de Carga Contentorizada sem referir o tráfego de *transshipment*, do qual recebe uma influência determinante. Esta influência vem maioritariamente, como já referido, do porto de Sines, onde representa cerca de 79,5% do seu volume em TEU (e 44,8% do total do sistema portuário), mas também de Leixões, em cujo tráfego representa 7,6% do seu volume (e 1,6% do total geral) e de Lisboa, onde representa cerca de 5,1% do seu volume de TEU (e 0,8% do total dos portos do Continente).

No que concerne ao sentido da operação, constata-se a existência de um certo equilíbrio entre os fluxos de 'embarque' e 'desembarque', inegavelmente marcado também pelo peso do *transshipment* onde esta repartição é de 50%. As variações globais do volume movimentado nestas operações são ambas globalmente positivas e com valores respetivos de +5,6% e de +5,9%.

A nível dos portos salienta-se uma discrepância significativa no porto de Leixões, que regista respetivamente uma quebra de -8,1% nos 'embarques' e um acréscimo de +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 51,4% e 52,7%, respetivamente. O maior peso dos 'embarques' verifica-se no porto da Figueira da Foz onde representam 84,9%, seguido de Setúbal com 72,4%, 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% | +283 | +87,9% | 91 | 0,0% | +91 | - | 86,9% |
| Douro e Leixões | 2 928 602 | 16,7% | -256 865 | -8,1% | 2 765 270 | 19,8% | +81 010 | +3,0% | 51,4% |
| Aveiro | 405 | 0,0% | +31 | +8,4% | 67 | 0,0% | -157 | -70,1% | 85,8% |
| Figueira da Foz | 144 772 | 0,8% | -18 853 | -11,5% | 25 760 | 0,2% | -2 523 | -8,9% | 84,9% |
| Lisboa | 3 092 501 | 17,7% | +668 467 | +27,6% | 1 532 645 | 11,0% | +335 259 | +28,0% | 66,9% |
| Setúbal | 1 080 718 | 6,2% | -60 932 | -5,3% | 411 739 | 3,0% | -22 716 | -5,2% | 72,4% |
| Sines | 10 246 024 | 58,6% | +591 141 | +6,1% | 9 204 507 | 66,0% | +385 746 | +4,4% | 52,7% |
| Total Geral | 17 493 627 | 100,0% | +923 272 | +5,6% | 13 940 078 | 100,0% | +776 710 | +5,9% | 55,7% |



3.1.2. Fracionada

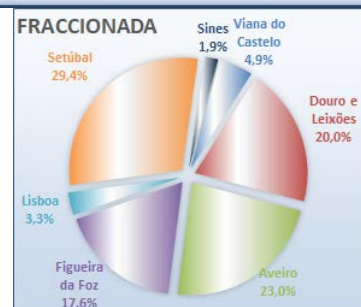
A Carga Fracionada, com mercados relevantes em todos os portos incluídos na análise (da qual se exclui o porto de Portimão que não tem movimento regular de mercadorias desde janeiro de 2012, altura em que cessou a linha *ferry* para a Madeira e Canárias), representa no período janeiro-novembro de 2017 um volume de cerca de 5,2 milhões de toneladas e observa sucessivas quebras de carga desde 2014 (ano onde se registou o valor mais elevado de sempre), numa variação total, desde 2014, de cerca de -28%.

A variação no período em análise relativamente ao seu homólogo de 2016 é de -9,3% 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 +6,6% e 22,5%, respetivamente.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|--------------|----------------|------------------|
| Viana do Castelo | 268 183 | 246 351 | 256 856 | 232 746 | 253 974 | 4,9% | +9,1% | -1,7% | |
| Douro e Leixões | 819 052 | 909 754 | 1 025 497 | 1 088 307 | 1 039 743 | 20,0% | -4,5% | +6,6% | |
| Aveiro | 1 424 194 | 1 620 685 | 1 539 455 | 1 292 104 | 1 193 536 | 23,0% | -7,6% | -5,5% | |
| Figueira da Foz | 1 136 168 | 1 034 664 | 918 657 | 860 862 | 914 078 | 17,6% | +6,2% | -6,2% | |
| Lisboa | 88 908 | 78 614 | 228 515 | 216 619 | 170 391 | 3,3% | -21,3% | +22,5% | |
| Setúbal | 2 725 162 | 2 901 768 | 2 619 130 | 1 807 757 | 1 525 588 | 29,4% | -15,6% | -14,4% | |
| Sines | 140 133 | 129 046 | 107 153 | 102 838 | 98 374 | 1,9% | -4,3% | -9,2% | |
| Faro | 325 640 | 298 965 | 312 367 | 127 111 | 0 | 0,0% | -100,0% | -40,2% | |
| Grand Total | 6 927 440 | 7 219 846 | 7 007 631 | 5 728 345 | 5 195 684 | 100,0% | -9,3% | -7,5% | |
| Δ% anual | - | +4,2% | -2,9% | -18,3% | -9,3% | - | - | - | - |

O porto de Setúbal é o que detém a maior quota do volume movimentado desta carga, representando 29,4% do mercado, tendo vindo a registar sucessivas quebras desde 2014, ano em que detinha uma quota de 40,2%. No período em análise este porto registou uma quebra de -15,6%.

Nas posições seguintes em termos de volume surgem os portos de Aveiro, cujo volume representou 23% após uma quebra de -7,6%, Leixões, com uma quota de 20% após uma quebra de -4,5%, mantendo, no entanto, subjacente uma tendência de evolução positiva de 6,6% ao ano, e Figueira da Foz, que representa 17,6% e cresceu +6,2%.



CARGA GERAL-FRACCIONADA

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|-----------------|----------------|--------------|------------------|---------------|-----------------|--------------|------------------|-------------------------|--------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Viana do Castelo | 22 865 | +2 287 | +11,1% | 253 974 | 4,9% | +21 227 | +9,1% | 270 166 | +22 438 | +9,1% |
| Douro e Leixões | 114 502 | -1 765 | -1,5% | 1 039 743 | 20,0% | -48 564 | -4,5% | 1 148 962 | -59 592 | -4,9% |
| Aveiro | 77 506 | -16 920 | -17,9% | 1 193 536 | 23,0% | -98 568 | -7,6% | 1 358 616 | -80 639 | -5,6% |
| Figueira da Foz | 80 787 | +25 778 | +46,9% | 914 078 | 17,6% | +53 216 | +6,2% | 1 023 424 | +79 239 | +8,4% |
| Lisboa | 9 952 | -1 193 | -10,7% | 170 391 | 3,3% | -46 228 | -21,3% | 186 172 | -54 601 | -22,7% |
| Setúbal | 84 805 | -43 410 | -33,9% | 1 525 588 | 29,4% | -282 169 | -15,6% | 1 701 350 | -337 692 | -16,6% |
| Sines | 8 963 | +4 645 | +107,6% | 98 374 | 1,9% | -4 464 | -4,3% | 109 140 | -4 401 | -3,9% |
| Faro | 0 | - | - | 0 | 0,0% | -127 111 | -100,0% | 0 | -168 138 | -100,0% |
| Total Geral | 399 380 | -30 576 | -7,1% | 5 195 684 | 100,0% | -532 661 | -9,3% | 5 797 829 | -603 387 | -9,4% |



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 -16,9% nos ‘embarques’ (que representam 66,5% do total) e da variação positiva de +10,7% nos ‘desembarques’.

Constata-se que nas operações de embarque apenas o porto de Viana do Castelo, com uma quota de apenas 6,6% neste segmento, registou uma variação positiva, de +13,8% (tendo, no entanto, registado uma quebra nas operações de desembarque, de -18,8%). A quebra mais significativa verificada no volume dos ‘embarques’ foi observada no porto de Setúbal, que, com a quota mais elevada (26,9%) ‘perdeu’ -353,7 mil toneladas, ou seja -27,5%, relativamente ao período homólogo de 2016, seguido de Aveiro, que, com uma quota de 18,3%, recuou -19,2%.

Nas operações de desembarque registaram-se as variações positivas significativas nos portos da Figueira da Foz (quota de 16,3% e variação de +43%), Setúbal (quota de 34,2% e variação de +13,7%) e Aveiro (quota de 32,3% e variação de +10,1%). Sublinha-se também o porto de Lisboa pela variação relativa que apresenta (+133,2%), 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 | 226 568 | 6,6% | +27 556 | +13,8% | 27 405 | 1,6% | -6 329 | -18,8% | 89,2% |
| Douro e Leixões | 793 024 | 23,0% | -1 508 | -0,2% | 246 719 | 14,2% | -47 056 | -16,0% | 76,3% |
| Aveiro | 630 945 | 18,3% | -150 070 | -19,2% | 562 591 | 32,3% | +51 502 | +10,1% | 52,9% |
| Figueira da Foz | 630 573 | 18,3% | -32 027 | -4,8% | 283 505 | 16,3% | +85 243 | +43,0% | 69,0% |
| Lisboa | 143 002 | 4,1% | -61 872 | -30,2% | 27 389 | 1,6% | +15 644 | +133,2% | 83,9% |
| Setúbal | 930 380 | 26,9% | -353 700 | -27,5% | 595 208 | 34,2% | +71 531 | +13,7% | 61,0% |
| Sines | 98 374 | 2,8% | -2 026 | -2,0% | 0 | 0,0% | -2 438 | -100,0% | 100,0% |
| Faro | 0 | 0,0% | -127 111 | -100,0% | 0 | 0,0% | - | - | - |
| Total Geral | 3 452 867 | 100,0% | -700 759 | -16,9% | 1 742 817 | 100,0% | +168 098 | +10,7% | 66,5% |

3.1.3. Ro-Ro

O mercado da carga Ro-Ro representa uma quota de apenas de 1,5% do total (sublinha-se que registou um aumento de 0,1 pontos percentuais face ao período homólogo de 2016), tendo tradicionalmente como mercados relevantes os portos de Leixões e Setúbal, que no seu conjunto representaram 98,9% do total, registando uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média anual de +43,2%.

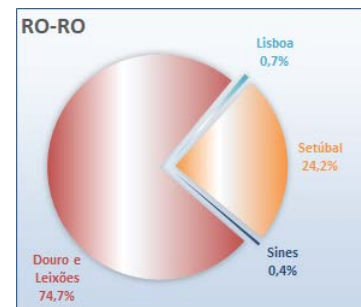
Esta evolução, nomeadamente no período mais recente, aqui presente, tem sido notoriamente alavancada pelo comportamento do porto de Leixões que regista um crescimento a uma taxa média anual de +69,7%, tendo origem numa linha regular de Contentores que opera no Molhe Sul, explorado em regime de licenciamento pelo concessionário do TCL.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|---------------|---------------|----------------|------------------|
| Douro e Leixões | 57 995 | 373 572 | 681 994 | 830 231 | 975 477 | 74,7% | +17,5% | +69,7% | |
| Aveiro | 50 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0,0% | -100,0% | - | |
| Lisboa | 19 176 | 10 968 | 11 044 | 4 852 | 9 438 | 0,7% | +94,5% | -22,1% | |
| Setúbal | 179 587 | 217 055 | 245 403 | 238 181 | 316 521 | 24,2% | +32,9% | +13,4% | |
| Sines | 0 | 0 | 1 262 | 7 385 | 4 854 | 0,4% | -34,3% | - | |
| Grand Total | 256 807 | 601 595 | 939 703 | 1 080 655 | 1 306 289 | 100,0% | +20,9% | +43,2% | |
| Δ% anual | - | +134,3% | +56,2% | +15,0% | +20,9% | - | - | - | - |



Importa sublinhar que a variação registada no período em análise no porto de Leixões se situa em +17,5%, valor bastante inferior à taxa média de evolução anual, o que poderá indiciar um abrandamento na trajetória de crescimento. No porto de Setúbal verifica-se a situação inversa, registando-se uma variação de +32,9% no período, bastante superior à taxa média anual +13,4%.

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’.



CARGA GERAL-RO-RO

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|------------------|-------------------------|---------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Douro e Leixões | 99 702 | +17 941 | +21,9% | 975 477 | 74,7% | +145 247 | +17,5% | 1 047 641 | +162 969 | +18,4% |
| Lisboa | 686 | +294 | +74,9% | 9 438 | 0,7% | +4 586 | +94,5% | 9 703 | +4 275 | +78,7% |
| Setúbal | 43 691 | +18 018 | +70,2% | 316 521 | 24,2% | +78 339 | +32,9% | 340 256 | +80 809 | +31,1% |
| Sines | 107 | -676 | -86,4% | 4 854 | 0,4% | -2 531 | -34,3% | 5 565 | -1 820 | -24,6% |
| Total Geral | 144 186 | +35 578 | +32,8% | 1 306 289 | 100,0% | +225 640 | +20,9% | 1 403 165 | +246 227 | +21,3% |

No que se refere ao sentido das operações verifica-se globalmente um comportamento positivo em ambas as operações, ligeiramente superior nos embarques (+25,2% contra +17,8%).

| Porto | Embarque | | | | Desembarque | | | | % Embarque |
|--------------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|
| | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | |
| | | | Ton | % | | | Ton | % | |
| Douro e Leixões | 396 616 | 71,0% | +69 161 | +21,1% | 578 861 | 77,5% | +76 086 | +15,1% | 40,7% |
| Lisboa | 7 219 | 1,3% | +4 337 | +150,5% | 2 219 | 0,3% | +249 | +12,6% | 76,5% |
| Setúbal | 150 215 | 26,9% | +41 324 | +37,9% | 166 306 | 22,3% | +37 016 | +28,6% | 47,5% |
| Sines | 4 854 | 0,9% | -2 338 | -32,5% | 0 | 0,0% | -194 | -100,0% | 100,0% |
| Total Geral | 558 903 | 100,0% | +112 484 | +25,2% | 747 386 | 100,0% | +113 157 | +17,8% | 42,8% |

3.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias que integram o mercado dos Granéis Sólidos movimentados nos portos nacionais são, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, ‘Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes’, ‘Cereais’, ‘Outros resíduos e matérias-primas secundárias’, ‘Cimento, cal e gesso’ e ‘Outras substâncias de origem vegetal’ 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 termoelétricas de Sines e do Pego, bem como, a uma escala menor, para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, pelo que a sua abrangência geográfica se limita aos portos de Sines e Setúbal.

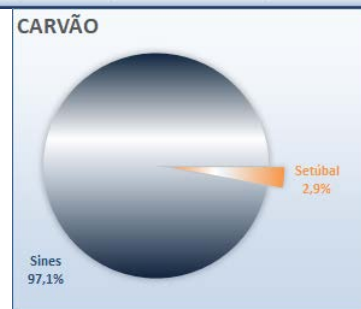


No entanto, o mercado desta carga no porto de Sines é absolutamente dominante, que no período em análise representou 97,1% do total, remetendo o mercado constituído pelo porto de Setúbal a uma dimensão praticamente residual.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|-----------------|-------------------|------------------|
| Setúbal | 283 310 | 327 119 | 235 238 | 243 861 | 174 635 | 2,9% | -28,4% | -11,4% | |
| Sines | 4 168 413 | 4 424 965 | 5 301 437 | 4 907 831 | 5 769 645 | 97,1% | +17,6% | +7,8% | |
| Grand Total | 4 454 511 | 4 752 084 | 5 536 675 | 5 151 692 | 5 944 280 | 100,0% | +15,4% | +6,8% | |
| Δ% anual | - | +6,7% | +16,5% | -7,0% | +15,4% | - | - | - | - |

A tendência de evolução nos períodos janeiro-novembro desde 2013 tem subjacente uma taxa média de evolução anual de +6,8%, sendo, no entanto, notória uma relativa irregularidade nos últimos anos, onde pontua uma quebra de -7% verificada em 2016.

Em termos teóricos e face à emergente e crescente indústria de produção de energias alternativas, nomeadamente, hídrica e eólica, o consumo de carvão para as centrais termoelétricas deveria estar a evoluir numa trajetória decrescente. Com efeito, tal não se verifica, sublinhando-se até o facto de o volume das importações no período em análise constituir o segundo mais elevado desde 2000, período para o qual dispomos de dados estatísticos. O mais elevado registou-se no próprio ano 2000.



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 acréscimo de +17,6% no período em análise e uma taxa média anual de +7,8%.

GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|-----------------|-----------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|------------------|-------------------------|---------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Setúbal | 0 | - | - | 174 635 | 2,9% | -69 226 | -28,4% | 180 846 | -63 015 | -25,8% |
| Sines | 706 997 | +231 553 | +48,7% | 5 769 645 | 97,1% | +861 813 | +17,6% | 6 272 935 | +985 527 | +18,6% |
| Total Geral | 706 997 | +231 553 | +48,7% | 5 944 280 | 100,0% | +792 588 | +15,4% | 6 453 781 | +922 512 | +16,7% |

Dado que o movimento portuário de Carvão resulta quase integralmente de importações, as operações de 'embarque' são meramente residuais, tendo, no período janeiro-novembro de 2017, representado 3,1% do total, decorrente de 182,7 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 | 3,0% | -69 226 | -28,4% | 0,0% |
| Sines | 182 662 | 100,0% | -1 578 | -0,9% | 5 586 983 | 97,0% | +863 392 | +18,3% | 3,2% |
| Total Geral | 182 662 | 100,0% | -1 578 | -0,9% | 5 761 618 | 100,0% | +794 166 | +16,0% | 3,1% |

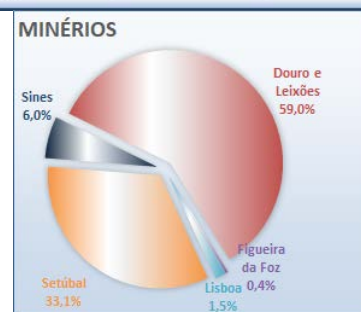


3.2.2. Minérios

O mercado da movimentação portuária de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, com um movimento no período janeiro-novembro de 2017 de cerca de um milhão de 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 | 430 583 | 373 689 | 602 185 | 469 662 | 613 066 | 59,0% | +30,5% | +9,8% | |
| Figueira da Foz | 40 049 | 0 | 0 | 0 | 4 106 | 0,4% | - | - | |
| Lisboa | 15 696 | 11 782 | 2 674 | 21 611 | 15 645 | 1,5% | -27,6% | +7,5% | |
| Setúbal | 519 468 | 401 445 | 431 261 | 428 146 | 344 219 | 33,1% | -19,6% | -7,4% | |
| Sines | 17 711 | 21 945 | 49 286 | 42 958 | 62 085 | 6,0% | +44,5% | +37,8% | |
| Grand Total | 1 067 545 | 831 974 | 1 085 406 | 962 377 | 1 039 120 | 100,0% | +8,0% | +0,7% | |
| Δ% anual | - | -22,1% | +30,5% | -11,3% | +8,0% | - | - | - | - |

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 59% e 33,1%, respetivamente, sublinhando-se o aparecimento de Sines com uma evolução francamente positiva, traduzida, no período em análise, por uma taxa média anual de crescimento de +37,8% e uma variação face ao período homólogo de 2016 de +44,5%, atingindo um volume que representa ainda 6% do total.



O volume de Minérios movimentado no período janeiro-novembro de 2017 registou um acréscimo homólogo de +8%, sendo notória uma forte irregularidade no comportamento deste mercado, que no ano anterior havia observado uma quebra de -11,3%, alternando-se o sinal das variações nos anos imediatamente anteriores, com expressões muito significativas.

O comportamento deste mercado no período em análise revela-se particularmente assimétrico e o acréscimo global referido resulta da conjugação de uma variação positiva de +30,5% no porto de Leixões e negativa de -19,6% em Setúbal.

GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|---------------|----------------|--------------|------------------|-------------------------|---------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Douro e Leixões | 18 591 | -14 833 | -44,4% | 613 066 | 59,0% | +143 404 | +30,5% | 709 058 | +192 376 | +37,2% |
| Figueira da Foz | 0 | - | - | 4 106 | 0,4% | +4 106 | - | 4 106 | +4 106 | - |
| Lisboa | 0 | - | - | 15 645 | 1,5% | -5 966 | -27,6% | 15 645 | -5 966 | -27,6% |
| Setúbal | 32 957 | -9 612 | -22,6% | 344 219 | 33,1% | -83 927 | -19,6% | 374 901 | -85 081 | -18,5% |
| Sines | 2 713 | -1 883 | -41,0% | 62 085 | 6,0% | +19 127 | +44,5% | 70 192 | +27 234 | +63,4% |
| Total Geral | 54 260 | -26 328 | -32,7% | 1 039 120 | 100,0% | +76 743 | +8,0% | 1 173 903 | +132 670 | +12,7% |

No que respeita à direção do movimento das operações, salienta-se a relativa predominância no volume dos 'desembarques', que representam 60% 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 -10% nos 'embarques' e um acréscimo de +24,6% 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% | 613 066 | 98,3% | +148 392 | +31,9% | 0,0% |
| Figueira da Foz | 0 | 0,0% | - | - | 4 106 | 0,7% | +4 106 | - | 0,0% |
| Lisboa | 9 164 | 2,2% | -9 417 | -50,7% | 6 481 | 1,0% | +3 451 | +113,9% | 58,6% |
| Setúbal | 344 219 | 82,9% | -50 929 | -12,9% | 0 | 0,0% | -32 998 | -100,0% | 100,0% |
| Sines | 62 085 | 14,9% | +19 127 | +44,5% | 0 | 0,0% | - | - | 100,0% |
| Total Geral | 415 468 | 100,0% | -46 207 | -10,0% | 623 653 | 100,0% | +122 951 | +24,6% | 40,0% |

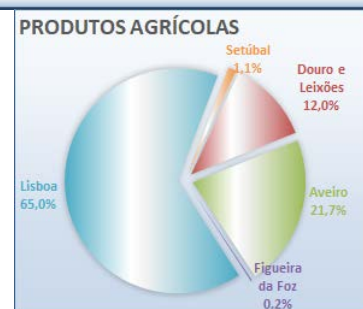
3.2.3. Produtos Agrícolas

Sublinhando a natureza provisória dos dados e, por conseguinte, a suscetibilidade de posterior correção, o mercado dos Produtos Agrícolas registou, no período janeiro-novembro de 2017, um movimento superior a 4,7 milhões de toneladas, representando 5,3% do total, refletindo, no entanto, uma significativa concentração no porto de Lisboa, que detém uma quota de 65%, 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 | 674 427 | 722 557 | 617 650 | 662 296 | 565 416 | 12,0% | -14,6% | -4,2% | |
| Aveiro | 201 237 | 240 830 | 528 612 | 597 350 | 1 024 380 | 21,7% | +71,5% | +67,1% | |
| Figueira da Foz | 5 926 | 0 | 24 486 | 54 228 | 7 441 | 0,2% | -86,3% | +43,9% | |
| Lisboa | 2 807 912 | 2 918 740 | 3 037 874 | 2 869 802 | 3 062 733 | 65,0% | +6,7% | +1,6% | |
| Setúbal | 174 904 | 109 120 | 161 985 | 36 058 | 53 298 | 1,1% | +47,8% | -28,8% | |
| Sines | 5 632 | 2 742 | 2 600 | 4 449 | 0 | 0,0% | -100,0% | -30,4% | |
| Grand Total | 3 870 038 | 3 993 989 | 4 373 207 | 4 224 183 | 4 713 268 | 100,0% | +11,6% | +4,6% | |
| Δ% anual | - | +3,2% | +9,5% | -3,4% | +11,6% | - | - | - | - |

A restante quota do mercado reparte-se praticamente entre Aveiro e Leixões, cujo movimento representa 21,7% e 12%, respetivamente, surgindo ainda Setúbal com uma pequena 'fatia' correspondente a 1,1% do total.

A evolução global deste mercado nos períodos janeiro-novembro desde 2013 apresenta uma tendência positiva traduzida por uma taxa média anual de +4,6%, com um forte contributo do porto de Aveiro que tem vindo a crescer anualmente a um ritmo de +67,1% e anula o efeito negativo induzido pelo comportamento de Leixões, que apresenta uma taxa média anual de -4,2%, e o abrandamento induzido pelo porto de Lisboa, que regista uma taxa média anual de +1,6%.



No entanto, este mercado tem evoluído com forte irregularidade, tendo registado variações negativas sucessivas desde 2007, ano em que foi registado o valor mais elevado, até 2013, recuperando desde então, embora com nova quebra em 2016.

O comportamento deste mercado no período em análise face ao homólogo de 2016, é marcado positivamente pelos portos de Aveiro e de Lisboa, com variações respetivas de +71,5% e de 6,7%, tendo, embora, por base quotas com dimensão muito diversa, que anulam a quebra de -14,6% registada no porto de Leixões.



GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|-----------------|----------------|--------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|------------------|-------------------------|---------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Douro e Leixões | 27 299 | -17 517 | -39,1% | 565 416 | 12,0% | -96 880 | -14,6% | 603 679 | -142 134 | -19,1% |
| Aveiro | 120 540 | +31 089 | +34,8% | 1 024 380 | 21,7% | +427 030 | +71,5% | 1 095 799 | +455 131 | +71,0% |
| Figueira da Foz | 0 | -4 190 | -100,0% | 7 441 | 0,2% | -46 787 | -86,3% | 7 441 | -46 787 | -86,3% |
| Lisboa | 221 409 | +5 021 | +2,3% | 3 062 733 | 65,0% | +192 931 | +6,7% | 3 465 213 | +318 717 | +10,1% |
| Setúbal | 0 | -207 | -100,0% | 53 298 | 1,1% | +17 240 | +47,8% | 53 298 | +8 450 | +18,8% |
| Sines | 0 | - | - | 0 | 0,0% | -4 449 | -100,0% | 2 049 | -2 400 | -53,9% |
| Total Geral | 369 249 | +14 196 | +4,0% | 4 713 268 | 100,0% | +489 085 | +11,6% | 5 227 479 | +590 978 | +12,7% |

Como decorre do acima referido e surge refletido no quadro seguinte, este mercado esgota-se praticamente nas operações de desembarque, cuja proporção se eleva a 97,4%, limitando-se os ‘embarques’ no período em análise a 122,7 mil toneladas registadas maioritariamente em Lisboa.

| Porto | Embarque | | | | Desembarque | | | | % Embarque |
|--------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|-------------|
| | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | |
| | | | Ton | % | | | Ton | % | |
| Douro e Leixões | 0 | 0,0% | - | - | 565 416 | 12,3% | -96 880 | -14,6% | 0,0% |
| Aveiro | 0 | 0,0% | - | - | 1 024 380 | 22,3% | +427 030 | +71,5% | 0,0% |
| Figueira da Foz | 0 | 0,0% | - | - | 7 441 | 0,2% | -46 787 | -86,3% | 0,0% |
| Lisboa | 114 833 | 93,6% | +35 350 | +44,5% | 2 947 899 | 64,2% | +157 580 | +5,6% | 3,7% |
| Setúbal | 7 857 | 6,4% | +122 | +1,6% | 45 441 | 1,0% | +17 118 | +60,4% | 14,7% |
| Sines | 0 | 0,0% | - | - | 0 | 0,0% | -4 449 | -100,0% | - |
| Total Geral | 122 690 | 100,0% | +35 472 | +40,7% | 4 590 578 | 100,0% | +453 613 | +11,0% | 2,6% |

3.2.4. Outros Granéis Sólidos

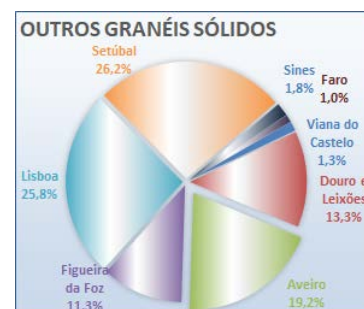
O mercado dos Outros Granéis Sólidos representou no período janeiro-novembro de 2017 um total de cerca de 7,2 milhões de toneladas, correspondente a 8,1% do movimento total, encerrando naturalmente um elevado grau de heterogeneidade de mercadorias, apresenta uma elevada dispersão geográfica.

Em termos de tonelagem movimentada, os mercados mais significativos são Setúbal e Lisboa que detêm quotas respetivas de 26,2% e 25,8%. No entanto, no período em análise os seus comportamentos são bastante distintos, registando-se em Lisboa uma variação de +70,7% (sem prejuízo de posteriores correções, dada a natureza provisória dos dados) e de +1% em Setúbal.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|---------------|----------------|------------------|
| Viana do Castelo | 132 972 | 119 444 | 125 991 | 89 192 | 94 718 | 1,3% | +6,2% | -9,2% | |
| Douro e Leixões | 809 610 | 1 005 619 | 1 118 060 | 1 043 555 | 960 983 | 13,3% | -7,9% | +3,5% | |
| Aveiro | 965 780 | 1 237 308 | 1 309 155 | 1 027 231 | 1 390 685 | 19,2% | +35,4% | +5,6% | |
| Figueira da Foz | 624 450 | 778 194 | 712 368 | 745 965 | 814 739 | 11,3% | +9,2% | +4,9% | |
| Lisboa | 1 564 303 | 1 723 780 | 1 464 443 | 1 093 529 | 1 866 621 | 25,8% | +70,7% | -0,2% | |
| Setúbal | 1 512 403 | 2 219 634 | 1 699 554 | 1 878 361 | 1 897 023 | 26,2% | +1,0% | +2,4% | |
| Sines | 80 071 | 111 049 | 103 767 | 352 831 | 133 017 | 1,8% | -62,3% | +27,1% | |
| Faro | 5 488 | 7 510 | 42 882 | 25 272 | 75 344 | 1,0% | +198,1% | - | |
| Grand Total | 5 695 076 | 7 202 537 | 6 576 219 | 6 255 936 | 7 233 131 | 100,0% | +15,6% | +3,3% | |
| Δ% anual | - | +26,5% | -8,7% | -4,9% | +15,6% | - | - | - | - |



Em termos globais, constata-se que este mercado revela alguma irregularidade na sua evolução anual, mas apresenta, no entanto, uma tendência positiva de +3,3% ao ano. Para a formação desta tendência é, naturalmente, relevante a influência dos comportamentos de Lisboa e de Setúbal, que no período em análise se traduzem por taxas médias anuais de -0,2% e de +2,4%, revelando-se igualmente importante a influência de Aveiro, Leixões e Figueira da Foz.



Em termos da variação apurada no período janeiro-novembro de 2017, o porto de Aveiro surge como segunda condicionante mais significativa, ao crescer +35,4% com uma quota de 19,2%, logo a seguir a Lisboa. No âmbito das influências positivas, deve também ser focada a do porto da Figueira da Foz, com um acréscimo de +9,2% e uma quota de 11,3%, que excede Setúbal, que, não obstante a maior dimensão, regista um crescimento de apenas +1%.

Importa, no entanto, referir a existência de fortes influências negativas, das quais se salienta a que é exercida pelo porto de Sines, que regista uma quebra de -62,3% e a sua quota recua de 5,6% para 1,8%. Não tão impactante, mas digna de nota, é também a quebra de -7,9% observada em Leixões, que passa a deter uma quota de 13,3%, inferior em 3,4 pontos percentuais à de 2016.

OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|-----------------|----------------|--------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|------------------|-------------------------|---------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Viana do Castelo | 7 356 | -11 089 | -60,1% | 94 718 | 1,3% | +5 526 | +6,2% | 105 031 | +10 929 | +11,6% |
| Douro e Leixões | 27 993 | -28 458 | -50,4% | 960 983 | 13,3% | -82 573 | -7,9% | 1 032 416 | -110 707 | -9,7% |
| Aveiro | 150 698 | +81 898 | +119,0% | 1 390 685 | 19,2% | +363 455 | +35,4% | 1 536 794 | +448 702 | +41,2% |
| Figueira da Foz | 94 459 | +26 108 | +38,2% | 814 739 | 11,3% | +68 774 | +9,2% | 885 283 | +78 276 | +9,7% |
| Lisboa | 158 010 | -28 606 | -15,3% | 1 866 621 | 25,8% | +773 092 | +70,7% | 2 026 280 | +737 038 | +57,2% |
| Setúbal | 100 166 | -15 715 | -13,6% | 1 897 023 | 26,2% | +18 662 | +1,0% | 2 043 615 | -53 207 | -2,5% |
| Sines | 8 454 | +4 057 | +92,3% | 133 017 | 1,8% | -219 814 | -62,3% | 174 285 | -191 815 | -52,4% |
| Faro | 6 510 | +6 510 | - | 75 344 | 1,0% | +50 072 | +198,1% | 81 348 | +56 076 | +221,9% |
| Total Geral | 553 646 | +34 705 | +6,7% | 7 233 131 | 100,0% | +977 195 | +15,6% | 7 885 052 | +975 292 | +14,1% |

Considerando o sentido das operações, constata-se que o movimento do período janeiro-novembro de 2017 revela um razoável equilíbrio entre o volume de ‘embarques’ e ‘desembarques’, com os primeiros a representar 54% do total. Sublinha-se o facto de o comportamento destes fluxos ser positivo em ambos os casos, mas com graus de variação distintos, sendo de +28,7% nos ‘embarques’ e de +3,3% nos ‘desembarques’.

Nas operações de ‘embarque’ destaca-se o comportamento do porto de Lisboa que regista um acréscimo de +103,1% e representa 33,1% do total, sendo também notável o crescimento de Aveiro, Figueira da Foz e Setúbal, com taxas respetivas de +43,5%, +29,5% e +9,8%. Os únicos portos que apresentam quebras no volume movimentado são Viana do Castelo e Sines, que apresentam dimensões residuais neste segmento de cerca de 1,3%.

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 e Lisboa, com variações de +27,1% com uma quota de 19,4%, e de +25,4% com uma quota de 17,2%.



Com comportamentos negativos no segmento das operações de ‘desembarque’ destacam-se os portos de Leixões e Setúbal, com variações negativas de -10,8% e de -7,8%, apresentando quotas de 22,5% e 26%, respetivamente.

| Porto | Embarque | | | | Desembarque | | | | % Embarque |
|--------------------|------------------|---------------|-----------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|
| | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | |
| | | | Ton | % | | | Ton | % | |
| Viana do Castelo | 52 044 | 1,3% | -6 522 | -11,1% | 42 675 | 1,3% | +12 048 | +39,3% | 54,9% |
| Douro e Leixões | 213 570 | 5,5% | +8 069 | +3,9% | 747 413 | 22,5% | -90 641 | -10,8% | 22,2% |
| Aveiro | 744 875 | 19,1% | +225 918 | +43,5% | 645 810 | 19,4% | +137 537 | +27,1% | 53,6% |
| Figueira da Foz | 442 760 | 11,3% | +100 870 | +29,5% | 371 979 | 11,2% | -32 096 | -7,9% | 54,3% |
| Lisboa | 1 293 953 | 33,1% | +656 986 | +103,1% | 572 668 | 17,2% | +116 107 | +25,4% | 69,3% |
| Setúbal | 1 030 217 | 26,4% | +92 338 | +9,8% | 866 807 | 26,0% | -73 675 | -7,8% | 54,3% |
| Sines | 52 098 | 1,3% | -255 788 | -83,1% | 80 919 | 2,4% | +35 974 | +80,0% | 39,2% |
| Faro | 75 344 | 1,9% | +50 072 | +198,1% | 0 | 0,0% | - | - | 100,0% |
| Total Geral | 3 904 861 | 100,0% | +871 943 | +28,7% | 3 328 270 | 100,0% | +105 252 | +3,3% | 54,0% |

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 nas suas proximidades.

No período janeiro-novembro de 2017 este mercado representou cerca de 15,2% do total e movimentou um volume de 13,5 milhões de toneladas, após recuo de -15,4% face ao movimento registado no período homólogo de 2016. À sua evolução anual está subjacente uma taxa média anual de crescimento de +8,4%, impulsionada pelo comportamento de Sines, que com uma quota de 66,8% apresenta uma tendência de evolução traduzida por uma taxa média de +10,9% ao ano, tendo Leixões, com um volume que representa 33,2% do total, vindo a evoluir a uma taxa média anual de +3,3%.

Recorda-se que o comportamento deste mercado em 2017 é significativamente influenciado pelas operações de transbordo de Petróleo Bruto efetuadas em 2016 no porto de Sines nos navios com mais de 100 000 DWT que tinham Leixões como destino para abastecimento da refinaria de Matosinhos, cuja descarga esteve impossibilitada durante cerca de seis meses por inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões, cuja mono-boia foi objeto de manutenção em estaleiro.

Esta operação levou a um movimento extraordinário de cerca de 3,4 milhões de toneladas que induziram um efeito de travão na evolução para 2017, que conduz à quebra de -15,4% apurada no período janeiro-novembro em termos globais e que sobe para -27,3% no próprio porto de Sines. O porto de Leixões

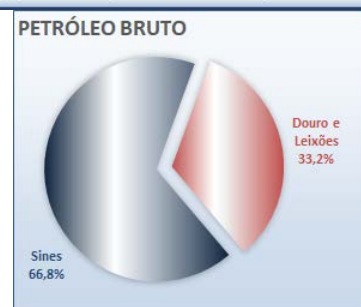


acabou por registar uma quebra em 2016 (-15%, comparativamente ao valor mais elevado até então, verificado em 2015) que alavanca o crescimento em 2017, que se traduz num acréscimo de +26,1% e leva a que exceda o anterior máximo, estabelecendo-se, portanto, a melhor marca de sempre registada nos períodos janeiro-novembro.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|-----------------|-------------------|------------------|
| Douro e Leixões | 3 842 103 | 3 571 985 | 4 178 450 | 3 553 643 | 4 481 824 | 33,2% | +26,1% | +3,3% | |
| Sines | 7 378 898 | 6 675 281 | 8 531 641 | 12 382 659 | 8 998 586 | 66,8% | -27,3% | +10,9% | |
| Grand Total | 11 221 002 | 10 247 266 | 12 710 091 | 15 936 303 | 13 480 410 | 100,0% | -15,4% | +8,4% | |
| Δ% anual | - | -8,7% | +24,0% | +25,4% | -15,4% | - | - | - | - |

A natureza desta matéria-prima e as características da estrutura industrial nacional determinam que, em condições normais de funcionamento dos mercados, a carga movimentada corresponda integralmente a importações, devendo a totalidade do movimento portuário decorrer de operações de desembarque.

No entanto, constata-se que o porto de Sines registou o embarque residual de 161 mil toneladas, valor 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 agora o registo de uma diminuição do volume de embarques de -1,5 milhões de toneladas.



GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|------------------|-----------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|-------------------------|---------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Douro e Leixões | 362 939 | +21 667 | +6,3% | 4 481 824 | 33,2% | +928 180 | +26,1% | 4 902 773 | +1 005 204 | +25,8% |
| Sines | 777 159 | -250 267 | -24,4% | 8 998 586 | 66,8% | -3 384 073 | -27,3% | 9 630 877 | -3 598 268 | -27,2% |
| Total Geral | 1 140 099 | -228 601 | -16,7% | 13 480 410 | 100,0% | -2 455 893 | -15,4% | 14 533 650 | -2 593 064 | -15,1% |

| Porto | Embarque | | | | Desembarque | | | | % Embarque |
|--------------------|----------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-----------------|--------------|-------------|
| | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | |
| | | | Ton | % | | | Ton | % | |
| Douro e Leixões | 0 | 0,0% | - | - | 4 481 824 | 33,6% | +928 180 | +26,1% | 0,0% |
| Sines | 161 034 | 100,0% | -1 545 612 | -90,6% | 8 837 552 | 66,4% | -1 838 461 | -17,2% | 1,8% |
| Total Geral | 161 034 | 100,0% | -1 545 612 | -90,6% | 13 319 375 | 100,0% | -910 281 | -6,4% | 1,2% |

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-novembro de 2017 verificou-se um movimento global de 16,6 milhões de toneladas, superior em +14,3% 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 +2,2%. O volume atingido no período em análise constitui o valor mais elevado de sempre, excedendo em +8% o anterior máximo, registado em 2015.

Embora esta carga registre movimento em vários portos, 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 respetivas quotas se situam em cerca de 70,2% e 19,3%, sendo o remanescente distribuído fundamentalmente por Lisboa (6,2%) e Aveiro (3,8%).

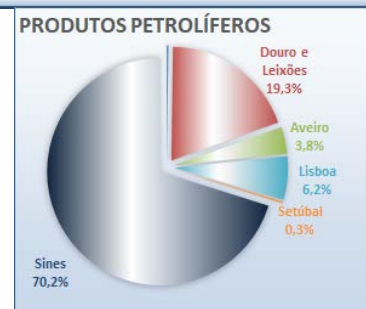
O comportamento do porto de Sines tem subjacente uma tendência de evolução a uma taxa média anual de +2,9%, após registo no período em análise de um acréscimo homólogo de +13,2%, e influencia fortemente o comportamento global do mercado.

O porto de Leixões recuperou a quebra observada em 2016 e regista agora um acréscimo de +15,2%, mantendo, embora, uma taxa média anual de crescimento ligeiramente negativa, que reflete uma oscilação em torno de um valor médio cujos desvios quase se anulam, encontrando-se ainda a cerca de -13,7% do seu volume máximo registado em 2007.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|----------------|------------------|
| Viana do Castelo | | | 23 665 | 36 845 | 36 001 | 0,2% | -2,3% | - | |
| Douro e Leixões | 3 151 551 | 2 914 207 | 3 151 188 | 2 780 525 | 3 203 638 | 19,3% | +15,2% | -0,1% | |
| Aveiro | 325 902 | 496 925 | 335 454 | 516 018 | 630 061 | 3,8% | +22,1% | +15,0% | |
| Lisboa | 992 415 | 897 030 | 850 928 | 857 594 | 1 026 777 | 6,2% | +19,7% | +0,3% | |
| Setúbal | 229 098 | 119 592 | 50 589 | 39 966 | 43 763 | 0,3% | +9,5% | -56,7% | |
| Sines | 10 593 505 | 9 314 226 | 10 915 221 | 10 258 551 | 11 616 454 | 70,2% | +13,2% | +2,9% | |
| Grand Total | 15 292 472 | 13 741 981 | 15 327 044 | 14 489 500 | 16 556 694 | 100,0% | +14,3% | +2,2% | |
| Δ% anual | - | -10,1% | +11,5% | -5,5% | +14,3% | - | - | - | - |

Os portos de Aveiro e Lisboa registam um comportamento globalmente positivo, embora com tendências de evolução distintas, respetivamente de +15% e de +0,3%, apresentando variações no período em análise face ao homólogo de 2016 de +22,1% e +19,7%.

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



GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|------------------|----------------|--------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|-------------------------|---------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Viana do Castelo | 3 781 | +1 355 | +55,8% | 36 001 | 0,2% | -844 | -2,3% | 41 654 | +426 | +1,0% |
| Douro e Leixões | 279 074 | +51 340 | +22,5% | 3 203 638 | 19,3% | +423 113 | +15,2% | 3 481 584 | +480 433 | +16,0% |
| Aveiro | 58 715 | +12 983 | +28,4% | 630 061 | 3,8% | +114 043 | +22,1% | 678 239 | +122 602 | +22,1% |
| Lisboa | 125 209 | +61 879 | +97,7% | 1 026 777 | 6,2% | +169 183 | +19,7% | 1 150 780 | +238 536 | +26,1% |
| Setúbal | 533 | -4 296 | -89,0% | 43 763 | 0,3% | +3 796 | +9,5% | 45 778 | -9 814 | -17,7% |
| Sines | 885 501 | -156 191 | -15,0% | 11 616 454 | 70,2% | +1 357 902 | +13,2% | 12 652 946 | +1 431 274 | +12,8% |
| Total Geral | 1 352 813 | -32 929 | -2,4% | 16 556 694 | 100,0% | +2 067 193 | +14,3% | 18 050 980 | +2 263 457 | +14,3% |

Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos 'embarques' representou 53,8% 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).

Sublinha-se o comportamento positivo de ambas as operações, sendo, no entanto, de realçar as operações de 'desembarque' que apresentam um aumento de +31,8%, enquanto as dos 'embarques' crescem +2,5%.



| Porto | Embarque | | | | Desembarque | | | | % Embarque |
|--------------------|------------------|---------------|-----------------|--------------|------------------|---------------|-------------------|---------------|--------------|
| | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | |
| | | | Ton | % | | | Ton | % | |
| Viana do Castelo | 36 001 | 0,4% | -844 | -2,3% | 0 | 0,0% | - | - | 100,0% |
| Douro e Leixões | 2 234 139 | 25,1% | +486 830 | +27,9% | 969 499 | 12,7% | -63 716 | -6,2% | 69,7% |
| Aveiro | 0 | 0,0% | -3 999 | -100,0% | 630 061 | 8,2% | +118 042 | +23,1% | 0,0% |
| Lisboa | 37 587 | 0,4% | +27 840 | +285,6% | 989 190 | 12,9% | +141 342 | +16,7% | 3,7% |
| Setúbal | 0 | 0,0% | - | - | 43 763 | 0,6% | +3 796 | +9,5% | 0,0% |
| Sines | 6 601 489 | 74,1% | -288 548 | -4,2% | 5 014 964 | 65,6% | +1 646 451 | +48,9% | 56,8% |
| Total Geral | 8 909 216 | 100,0% | +221 278 | +2,5% | 7 647 477 | 100,0% | +1 845 915 | +31,8% | 53,8% |

Importa salientar que o porto de Sines registou uma quebra de -4,2% no volume dos Produtos Petrolíferos embarcados e um acréscimo de +48,9% nos desembarcados, enquanto o porto de Leixões registou uma variação positiva de +27,9% nos ‘embarques’ e uma quebra de -6,2% nos ‘desembarques’.

3.3.3. Outros Granéis Líquidos

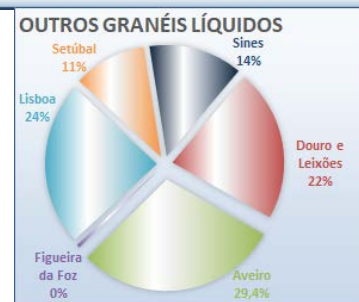
A tipologia da carga enquadrada em Outros Granéis Líquidos é, naturalmente, de natureza muito diversa (com o ‘Gás natural’ a assumir um peso preponderante), determinando uma relativa dispersão geográfica do respetivo mercado, não se considerando, no entanto, como relevantes os mercados de Viana do Castelo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

O mercado dos Outros Granéis Líquidos representou no janeiro-novembro de 2017 um volume de 1,9 milhões de toneladas a que corresponde uma quota de 2,2% do mercado portuário e tem subjacente uma tendência de evolução negativa traduzida por uma taxa média anual de -4,3%, após registo de um acréscimo de +1% face ao período homólogo de 2016.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | % | Δ% 2017/2016 | Δ% média anual | Evolução Gráfica |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|--------------|----------------|------------------|
| Douro e Leixões | 491 621 | 479 407 | 414 510 | 369 086 | 424 175 | 22,1% | +14,9% | -5,5% | |
| Aveiro | 660 715 | 562 194 | 590 786 | 626 475 | 564 674 | 29,4% | -9,9% | -2,1% | |
| Figueira da Foz | 0 | 0 | 3 841 | 29 376 | 9 983 | 0,5% | -66,0% | - | |
| Lisboa | 480 357 | 448 450 | 470 457 | 413 586 | 457 305 | 23,8% | +10,6% | -1,8% | |
| Setúbal | 203 204 | 233 923 | 226 842 | 194 773 | 203 223 | 10,6% | +4,3% | -1,8% | |
| Sines | 437 007 | 289 685 | 257 660 | 267 719 | 260 921 | 13,6% | -2,5% | -11,9% | |
| Grand Total | 2 298 857 | 2 037 883 | 1 964 095 | 1 901 015 | 1 920 282 | 100,0% | +1,0% | -4,3% | |
| Δ% anual | - | -11,4% | -3,6% | -3,2% | +1,0% | - | - | - | - |

O mercado reparte-se fundamentalmente por cinco portos, com Aveiro a deter a quota de valor mais elevado, 29,4%, seguido por Lisboa e Leixões com quotas respetivas de 23,8% e 22,1%, Sines com 13,6% e Setúbal com 10,6%.

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 uma taxa média anual de crescimento de -11,9%) e de Leixões (quota de 22,1% e uma variação média anual de -5,5%).



A variação positiva registada no período em análise deve-se fundamentalmente ao movimento efetuado nos portos de Leixões e de Lisboa, com acréscimos de +14,9% e +10,6%, respetivamente, que anularam a quebra de -9,9% observada em Aveiro.



OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

| Porto | Mês de Novembro | | | Acumulado | | | | Últimos 12 meses | | |
|--------------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|---------------|----------------|--------------|------------------|-------------------------|--------------|
| | Ton | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | Δ s/12 meses anteriores | |
| | | Ton | % | | | Ton | % | | Ton | % |
| Douro e Leixões | 36 736 | +6 807 | +22,7% | 424 175 | 22,1% | +55 089 | +14,9% | 471 915 | +58 641 | +14,2% |
| Aveiro | 58 496 | +4 811 | +9,0% | 564 674 | 29,4% | -61 801 | -9,9% | 615 621 | -71 702 | -10,4% |
| Figueira da Foz | 0 | - | - | 9 983 | 0,5% | -19 393 | -66,0% | 9 983 | -27 585 | -73,4% |
| Lisboa | 37 781 | +16 182 | +74,9% | 457 305 | 23,8% | +43 719 | +10,6% | 484 282 | +25 090 | +5,5% |
| Setúbal | 19 797 | +4 715 | +31,3% | 203 223 | 10,6% | +8 450 | +4,3% | 236 655 | +21 173 | +9,8% |
| Sines | 23 614 | -1 713 | -6,8% | 260 921 | 13,6% | -6 798 | -2,5% | 288 819 | -1 284 | -0,4% |
| Total Geral | 176 425 | +30 802 | +21,2% | 1 920 282 | 100,0% | +19 267 | +1,0% | 2 107 275 | +4 331 | +0,2% |

O volume de carga embarcada representou 42,9% do total do mercado dos Outros Granéis Líquidos e registou globalmente um acréscimo de +12,9%, resultante de acréscimos registados na generalidade dos portos, com destaque para Leixões (+26,6%) e Aveiro (+7,2%). Com exceção da Figueira da Foz, que detém uma dimensão pouco significativa e registou uma quebra de -42,5%, os restantes portos apresentam uma influência positiva no comportamento global deste segmento de mercado.

O volume de carga desembarcada registou uma quebra de -6,4% em resultado de variações negativas ocorridas nos portos de Leixões (-10,9%), Aveiro (-18,6%) e Sines (-14,8%), que anularam as variações positivas verificadas nos portos de Lisboa e de Setúbal, +13% e +2%, respetivamente.

| Porto | Embarque | | | | Desembarque | | | | % Embarque |
|--------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|------------------|---------------|----------------|--------------|--------------|
| | Ton | % | Δ s/2016 | | Ton | % | Δ s/2016 | | |
| | | | Ton | % | | | Ton | % | |
| Douro e Leixões | 321 831 | 39,0% | +67 620 | +26,6% | 102 344 | 9,3% | -12 530 | -10,9% | 75,9% |
| Aveiro | 226 978 | 27,5% | +15 207 | +7,2% | 337 697 | 30,8% | -77 008 | -18,6% | 40,2% |
| Figueira da Foz | 9 983 | 1,2% | -7 376 | -42,5% | 0 | 0,0% | -12 017 | -100,0% | 100,0% |
| Lisboa | 104 506 | 12,7% | +3 172 | +3,1% | 352 800 | 32,2% | +40 547 | +13,0% | 22,9% |
| Setúbal | 4 520 | 0,5% | +4 520 | - | 198 703 | 18,1% | +3 930 | +2,0% | 2,2% |
| Sines | 156 574 | 19,0% | +11 290 | +7,8% | 104 348 | 9,5% | -18 087 | -14,8% | 60,0% |
| Total Geral | 824 391 | 100,0% | +94 432 | +12,9% | 1 095 891 | 100,0% | -75 165 | -6,4% | 42,9% |

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 75,9% e 60% do total, respetivamente.



ANEXOS



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

Período de Janeiro a Novembro

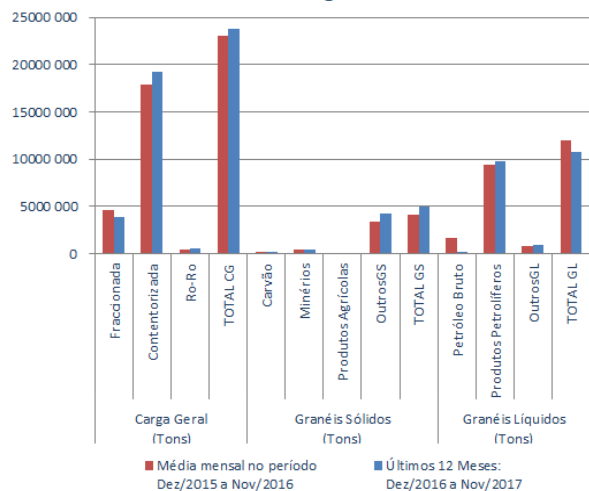
| | | 2015 | | 2016 | | 2017 | | Δ% 2016 / 2015 | Δ% 2017 / 2016 |
|--------------------------------|------------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------|-------------------|-------------------|
| | | Quantidade | % | Quantidade | % | Quantidade | % | | |
| NAVIOS (Número) | Viana do Castelo | 182 | 1,8% | 190 | 1,9% | 213 | 2,1% | +4,4% | +12,1% |
| | Douro e Leixões | 2 517 | 25,1% | 2 490 | 25,2% | 2 479 | 24,6% | -1,1% | -0,4% |
| | Aveiro | 958 | 9,5% | 932 | 9,4% | 976 | 9,7% | -2,7% | +4,7% |
| | Figueira da Foz | 447 | 4,5% | 471 | 4,8% | 461 | 4,6% | +5,4% | -2,1% |
| | Lisboa | 2 449 | 24,4% | 2 090 | 21,1% | 2 367 | 23,5% | -14,7% | +13,3% |
| | Setúbal | 1 330 | 13,3% | 1 410 | 14,3% | 1 442 | 14,3% | +6,0% | +2,3% |
| | Sines | 2 007 | 20,0% | 2 223 | 22,5% | 2 050 | 20,3% | +10,8% | -7,8% |
| | Faro | 78 | 0,8% | 33 | 0,3% | 17 | 0,2% | -57,7% | -48,5% |
| | Portimão | 69 | 0,7% | 55 | 0,6% | 80 | 0,8% | -20,3% | +45,5% |
| TOTAL | 10 037 | 100,0% | 9 894 | 100,0% | 10 085 | 100,0% | -1,4% | +1,9% | |
| NAVIOS (GT) | Viana do Castelo | 859 814 | 0,5% | 743 422 | 0,4% | 899 060 | 0,5% | -13,5% | +20,9% |
| | Douro e Leixões | 32 350 125 | 18,3% | 30 359 049 | 16,5% | 31 064 589 | 16,2% | -6,2% | +2,3% |
| | Aveiro | 4 249 728 | 2,4% | 4 594 447 | 2,5% | 5 180 168 | 2,7% | +8,1% | +12,7% |
| | Figueira da Foz | 1 476 234 | 0,8% | 1 633 630 | 0,9% | 1 492 862 | 0,8% | +10,7% | -8,6% |
| | Lisboa | 46 960 826 | 26,5% | 41 487 729 | 22,6% | 45 987 554 | 24,0% | -11,7% | +10,8% |
| | Setúbal | 16 580 454 | 9,4% | 17 545 258 | 9,5% | 22 509 870 | 11,7% | +5,8% | +28,3% |
| | Sines | 73 396 462 | 41,5% | 86 653 982 | 47,1% | 83 360 295 | 43,5% | +18,1% | -3,8% |
| | Faro | 299 589 | 0,2% | 120 188 | 0,1% | 72 333 | 0,0% | -59,9% | -39,8% |
| | Portimão | 792 927 | 0,4% | 781 241 | 0,4% | 1 229 203 | 0,6% | -1,5% | +57,3% |
| TOTAL | 176 966 159 | 100,0% | 183 918 946 | 100,0% | 191 795 934 | 100,0% | +3,9% | +4,3% | |
| CARGA MOVIMENTADA (Tons) | Viana do Castelo | 407 813 | 0,5% | 359 105 | 0,4% | 385 388 | 0,4% | -11,9% | +7,3% |
| | Douro e Leixões | 17 296 671 | 21,1% | 16 667 032 | 19,5% | 17 958 193 | 20,2% | -3,6% | +7,7% |
| | Aveiro | 4 304 303 | 5,2% | 4 059 783 | 4,8% | 4 803 809 | 5,4% | -5,7% | +18,3% |
| | Figueira da Foz | 1 832 385 | 2,2% | 1 882 339 | 2,2% | 1 920 879 | 2,2% | +2,7% | +2,0% |
| | Lisboa | 10 721 751 | 13,1% | 9 099 013 | 10,6% | 11 234 056 | 12,6% | -15,1% | +23,5% |
| | Setúbal | 6 836 161 | 8,3% | 6 443 208 | 7,5% | 6 050 726 | 6,8% | -5,7% | -6,1% |
| | Sines | 40 294 290 | 49,1% | 46 800 865 | 54,8% | 46 394 466 | 52,2% | +16,1% | -0,9% |
| | Faro | 355 249 | 0,4% | 152 384 | 0,2% | 75 344 | 0,1% | -57,1% | -50,6% |
| | Portimão | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 899 | 0,0% | - | - |
| TOTAL | 82 048 623 | 100,0% | 85 463 729 | 100,0% | 88 823 761 | 100,0% | +4,2% | +3,9% | |
| CONTENTORES (Número) | Viana do Castelo | 179 | 0,0% | 67 | 0,0% | 153 | 0,0% | -62,6% | +128,4% |
| | Douro e Leixões | 355 190 | 23,3% | 367 339 | 23,5% | 352 597 | 20,7% | +3,4% | -4,0% |
| | Aveiro | 45 | 0,0% | 60 | 0,0% | 51 | 0,0% | +33,3% | -15,0% |
| | Figueira da Foz | 9 839 | 0,6% | 11 790 | 0,8% | 10 734 | 0,6% | +19,8% | -9,0% |
| | Lisboa | 303 521 | 19,9% | 229 046 | 14,6% | 295 886 | 17,4% | -24,5% | +29,2% |
| | Setúbal | 61 211 | 4,0% | 81 744 | 5,2% | 76 730 | 4,5% | +33,5% | -6,1% |
| | Sines | 795 836 | 52,2% | 875 422 | 55,9% | 966 182 | 56,8% | +10,0% | +10,4% |
| | Faro | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | - | - |
| | Portimão | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | - | - |
| TOTAL | 1 525 821 | 100,0% | 1 565 468 | 100,0% | 1 702 333 | 100,0% | +2,6% | +8,7% | |
| CONTENTORES (TEU) | Viana do Castelo | 262 | 0,0% | 117 | 0,0% | 272 | 0,0% | -55,3% | +132,5% |
| | Douro e Leixões | 574 177 | 24,1% | 605 763 | 24,4% | 584 831 | 21,2% | +5,5% | -3,5% |
| | Aveiro | 52 | 0,0% | 67 | 0,0% | 69 | 0,0% | +28,8% | +3,0% |
| | Figueira da Foz | 19 338 | 0,8% | 23 129 | 0,9% | 22 131 | 0,8% | +19,6% | -4,3% |
| | Lisboa | 455 424 | 19,1% | 351 920 | 14,2% | 456 257 | 16,6% | -22,7% | +29,6% |
| | Setúbal | 109 618 | 4,6% | 144 593 | 5,8% | 141 217 | 5,1% | +31,9% | -2,3% |
| | Sines | 1 227 154 | 51,4% | 1 357 951 | 54,7% | 1 551 823 | 56,3% | +10,7% | +14,3% |
| | Faro | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | - | - |
| | Portimão | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | - | - |
| TOTAL | 2 386 025 | 100,0% | 2 483 539 | 100,0% | 2 756 599 | 100,0% | +4,1% | +11,0% | |



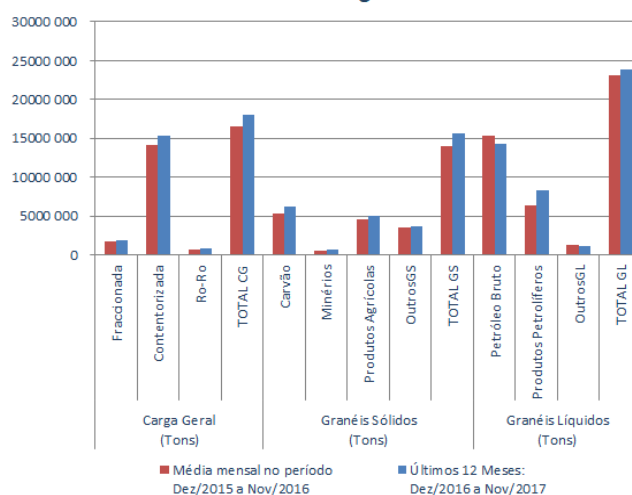
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga

| | | Novembro/2017 | | | | Período Jan-Nov/2017 | | | | Últimos 12 meses | | | |
|-------------------------|-----------------------|---------------|-----------|------------------------|--------|-------------------------------|------------|----------------------------|--------|---------------------------------------|------------|-------------------------|--------|
| | | Valor do Mês | | Δ % sobre Mês Homólogo | | Valor no Período Jan-Nov/2017 | | Δ % sobre Período Homólogo | | Últimos 12 Meses: Dez/2016 a Nov/2017 | | Δ % 12 meses Anteriores | |
| | | Carga | Descarga | C | D | Carga | Descarga | C | D | Carga | Descarga | C | D |
| Navios | NúmeroN | 854 | | -0,9% | | 10085 | | +1,9% | | 11005 | | +2,7% | |
| | GT | 17 090 606 | | -1,6% | | 191 795 934 | | +4,3% | | 208 301 883 | | +5,0% | |
| Carga Geral (Tons) | Fracionada | 296 264 | 103 116 | +10,9% | -36,7% | 3 453 712 | 1 742 872 | -16,9% | +10,7% | 3 899 534 | 1 899 194 | -16,2% | +8,5% |
| | Contentorizada | 1 524 373 | 1 087 222 | -15,5% | -24,6% | 17 493 627 | 13 940 078 | +5,6% | +5,9% | 19 293 745 | 15 309 930 | +7,9% | +8,1% |
| | Ro-Ro | 68 805 | 75 381 | +44,7% | +23,5% | 558 903 | 747 386 | +25,2% | +17,8% | 596 695 | 806 470 | +24,4% | +19,1% |
| | TOTAL CG | 1 889 443 | 1 265 718 | -10,8% | -24,0% | 21 506 242 | 16 430 335 | +1,6% | +6,9% | 23 789 975 | 18 015 595 | +3,4% | +8,6% |
| Granéis Sólidos (Tons) | Carvão | 27 601 | 679 396 | +153,1% | +46,3% | 182 662 | 5 761 618 | -0,9% | +16,0% | 206 940 | 6 246 842 | +3,5% | +17,2% |
| | Minérios | 35 669 | 18 591 | -24,4% | -44,4% | 415 468 | 623 653 | -10,0% | 24,6% | 469 218 | 704 685 | -4,9% | +28,7% |
| | Produtos Agrícolas | 17 730 | 351 519 | +8445,0% | -0,9% | 122 690 | 4 590 578 | +40,7% | +11,0% | 136 801 | 5 090 678 | +51,1% | +12,0% |
| | OutrosGS | 262 771 | 290 875 | -24,6% | +70,9% | 3 904 861 | 3 328 270 | +28,7% | +3,3% | 4 236 742 | 3 648 310 | +25,8% | +3,0% |
| | TOTAL GS | 343 771 | 1 340 380 | -15,5% | +31,0% | 4 625 680 | 14 304 119 | +22,8% | +11,5% | 5 049 700 | 15 690 515 | +21,6% | +12,3% |
| Granéis Líquidos (Tons) | Petróleo Bruto | 0 | 1 140 099 | - | -16,7% | 161 034 | 13 319 375 | -90,6% | -6,4% | 161 034 | 14 372 616 | -90,6% | -6,8% |
| | Produtos Petrolíferos | 618 380 | 734 433 | -27,2% | 36,9% | 8 909 216 | 7 647 477 | +2,5% | +31,8% | 9 734 052 | 8 316 929 | +3,1% | +31,0% |
| | OutrosGL | 78 233 | 98 192 | +23,6% | +19,3% | 824 391 | 1 095 891 | +12,9% | -6,4% | 912 187 | 1 195 089 | +13,2% | -7,9% |
| | TOTAL GL | 696 613 | 1 972 723 | -23,7% | -0,7% | 9 894 641 | 22 062 743 | -11,1% | +4,1% | 10 807 273 | 23 884 633 | -9,6% | +3,6% |
| TOTAL GERAL | | 2 929 827 | 4 578 822 | -14,8% | -2,1% | 36 026 563 | 52 797 198 | -0,1% | +6,9% | 39 646 948 | 57 590 743 | +1,4% | +7,4% |
| Contentores | NúmeroC | 74 873 | 70 696 | -10,2% | -16,5% | 847 892 | 854 921 | +8,5% | +9,1% | 931 339 | 935 406 | +10,5% | +10,5% |
| | TEU | 121 904 | 113 429 | -7,4% | -14,9% | 1 376 611 | 1 379 988 | +11,2% | +10,8% | 1 508 724 | 1 508 509 | +13,1% | +12,3% |

Carga



Descarga

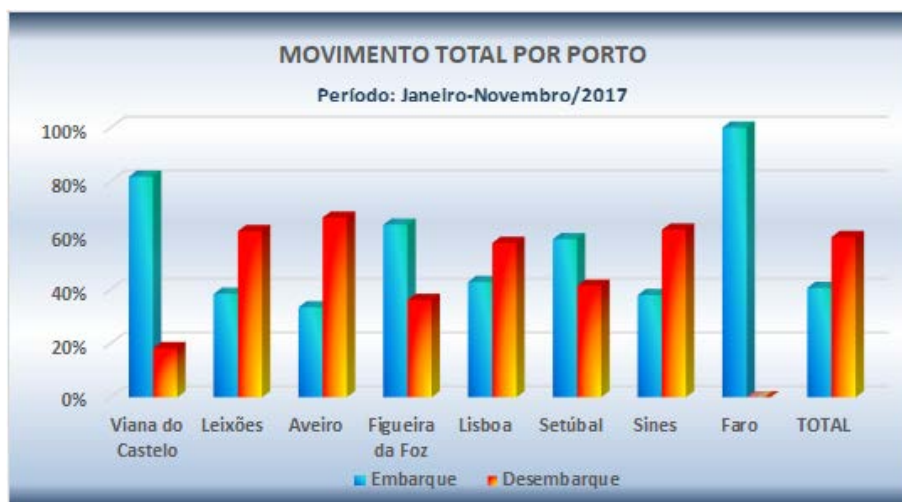




A3. Movimento geral de Carga e Descarga, por porto

Reportado ao Mês de Novembro de 2017

| | Novembro/2017 | | | | | | Janeiro a Novembro/2017 | | | | Últimos 12 Meses | | | | |
|-----------------------------------|------------------|-----------|------------------------------|----------|---|----------|-------------------------|------------|------------------------------------|----------|---------------------------------------|------------|------------------------------------|----------|--------|
| | Valor Mensal | | Variação sobre Novembro/2016 | | Variação sobre Média de Janeiro a Novembro/2017 | | Valor do Período | | Δ % sobre Período Homólogo de 2016 | | Últimos 12 Meses: Dez/2016 a Nov/2017 | | Variação sobre Dez/2015 a Nov/2016 | | |
| | Carga | Descarga | Carga | Descarga | Carga | Descarga | Carga | Descarga | Carga | Descarga | Carga | Descarga | Carga | Descarga | |
| TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons) | Viana do Castelo | 29 787 | 4 216 | -25,8% | +214,6% | +3,9% | -33,9% | 315 217 | 70 171 | +6,9% | +9,0% | 341 476 | 76 081 | +8,9% | +8,8% |
| | | 87,6% | 12,4% | | | | | 81,8% | 18,2% | | | 81,8% | 18,2% | | |
| | Douro e Leixões | 646 159 | 883 053 | +9,0% | +1,3% | +3,2% | -12,3% | 6 887 782 | 11 070 411 | +5,6% | +9,1% | 7 560 046 | 12 045 947 | +6,9% | +8,6% |
| | | 42,3% | 57,7% | | | | | 38,4% | 61,6% | | | 38,6% | 61,4% | | |
| | Aveiro | 131 454 | 334 501 | +44,0% | +28,2% | -9,8% | +15,0% | 1 603 203 | 3 200 606 | +5,7% | +25,8% | 1 848 010 | 3 437 530 | +11,5% | +24,8% |
| | | 28,2% | 71,8% | | | | | 33,4% | 66,6% | | | 35,0% | 65,0% | | |
| | Figueira da Foz | 128 513 | 61 382 | +28,5% | +14,4% | +15,1% | -2,5% | 1 228 088 | 692 791 | +3,6% | -0,6% | 1 366 548 | 747 945 | +3,9% | +1,6% |
| | | 67,7% | 32,3% | | | | | 63,9% | 36,1% | | | 64,6% | 35,4% | | |
| | Lisboa | 390 106 | 550 199 | -18,5% | +20,3% | -10,7% | -5,9% | 4 802 764 | 6 431 291 | +38,1% | +14,4% | 5 206 672 | 7 153 238 | +36,2% | +16,5% |
| | | 41,5% | 58,5% | | | | | 42,8% | 57,2% | | | 42,1% | 57,9% | | |
| Setúbal | 260 224 | 153 246 | -21,5% | +15,1% | -19,3% | -32,6% | 3 548 125 | 2 502 601 | -8,4% | -2,5% | 3 813 905 | 2 779 118 | -10,9% | -1,5% | |
| | 62,9% | 37,1% | | | | | 58,6% | 41,4% | | | 57,8% | 42,2% | | | |
| Sines | 1 337 075 | 2 592 225 | -25,8% | -10,6% | -16,3% | -1,1% | 17 565 194 | 28 829 272 | -7,7% | +3,8% | 19 428 098 | 31 350 830 | -5,0% | +4,4% | |
| | 34,0% | 66,0% | | | | | 37,9% | 62,1% | | | 38,3% | 61,7% | | | |
| Faro | 6 510 | 0 | - | - | -5,0% | - | 75 344 | 0 | -50,6% | - | 81 348 | 0 | -57,9% | - | |
| | 100,0% | 0,0% | | | | | 100,0% | 0,0% | | | 100,0% | 0,0% | | | |
| TOTAL | 2 923 318 | 4 578 822 | -15,0% | -2,1% | -10,7% | -4,6% | 36 025 718 | 52 797 144 | -0,1% | +6,9% | 39 564 755 | 57 590 689 | +1,7% | +7,4% | |
| | 39,0% | 61,0% | | | | | 40,6% | 59,4% | | | 40,7% | 59,3% | | | |
| CONTENEDORES TEU | Viana do Castelo | - | - | -100,0% | - | -100,0% | -100,0% | 266 | 6 | +127,4% | - | 272 | 6 | +128,6% | - |
| | Douro e Leixões | 28 489 | 30 279 | +9,5% | +5,4% | +12,6% | +8,7% | 278 315 | 306 516 | -5,5% | -1,5% | 303 975 | 333 454 | -4,8% | -0,7% |
| | Aveiro | - | - | - | - | -100,0% | -100,0% | 66 | 3 | +50,0% | -87,0% | 66 | 3 | +50,0% | -87,0% |
| | Figueira da Foz | 1 994 | 2 | +21,9% | -99,9% | +79,2% | -99,8% | 12 240 | 9 891 | -2,4% | -6,6% | 13 183 | 10 509 | -3,5% | -8,4% |
| | Lisboa | 20 854 | 17 165 | -6,3% | -15,4% | -0,2% | -16,6% | 229 750 | 226 507 | +30,6% | +28,7% | 249 725 | 245 895 | +33,0% | +29,4% |
| | Setúbal | 6 972 | 5 283 | +3,9% | -11,1% | +4,9% | -14,7% | 73 083 | 68 134 | -4,8% | +0,5% | 79 262 | 73 929 | -4,8% | +1,5% |
| | Sines | 63 595 | 60 700 | -15,1% | -20,9% | -10,6% | -13,2% | 782 891 | 768 932 | +15,4% | +13,1% | 862 241 | 844 714 | +18,2% | +15,2% |
| | TOTAL | 121 904 | 113 429 | -7,4% | -14,9% | -2,6% | -9,6% | 1 376 611 | 1 379 988 | +11,2% | +10,8% | 1 508 724 | 1 508 509 | +13,1% | +12,3% |
| | 51,8% | 48,2% | | | | | 49,9% | 50,1% | | | 50,0% | 50,0% | | | |



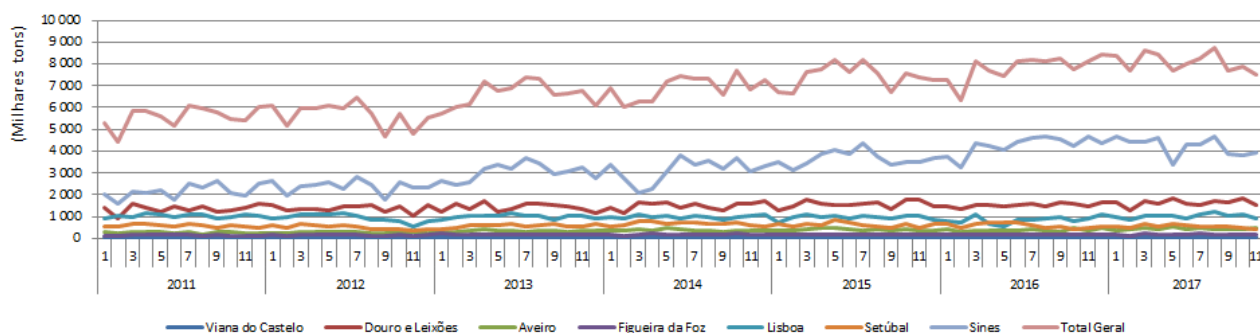


A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto (2000-2017)

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2016

(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 |
| 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 | 385 388 | 17 958 193 | 4 803 809 | 1 920 879 | 11 234 056 | 6 050 726 | 46 394 466 | 75 344 | 899 | 88 823 761 |
| 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 | 1 203 452 | 523 054 | 4 660 803 | 0 | 0 | 8 752 929 |
| 9 | 47 128 | 1 625 821 | 401 922 | 161 708 | 1 012 194 | 542 713 | 3 874 485 | 6 570 | 0 | 7 672 541 |
| 10 | 47 150 | 1 862 238 | 411 226 | 154 518 | 1 112 597 | 493 884 | 3 815 263 | 8 733 | 0 | 7 905 610 |
| 11 | 34 003 | 1 529 211 | 465 955 | 189 895 | 940 305 | 413 471 | 3 929 300 | 6 510 | 0 | 7 508 649 |





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

Evolução Anual desde 2000 e Mensal desde 2016

(Toneladas)

| | Carga Geral | | | | Granéis Líquidos | Granéis Sólidos | Total Geral |
|------|-------------|----------------|-----------|------------|------------------|-----------------|-------------|
| | Fracionada | Contentorizada | RO-RO | Total | | | |
| 2000 | 5 319 403 | 6 776 908 | 563 563 | 12 659 874 | 25 842 282 | 17 760 136 | 56 262 293 |
| 2001 | 5 494 855 | 7 402 471 | 646 654 | 13 543 979 | 26 228 557 | 16 139 349 | 55 911 885 |
| 2002 | 5 074 818 | 7 988 489 | 442 296 | 13 505 604 | 25 553 839 | 17 109 781 | 56 169 224 |
| 2003 | 4 381 068 | 9 081 556 | 405 891 | 13 868 515 | 26 471 616 | 17 259 746 | 57 599 878 |
| 2004 | 4 876 204 | 9 363 379 | 421 327 | 14 660 910 | 27 191 098 | 17 542 181 | 59 394 190 |
| 2005 | 4 146 947 | 9 591 613 | 396 154 | 14 134 713 | 30 199 502 | 18 806 277 | 63 140 492 |
| 2006 | 4 975 644 | 10 784 682 | 407 350 | 16 167 676 | 29 995 937 | 18 704 727 | 64 868 339 |
| 2007 | 5 194 988 | 12 363 062 | 362 962 | 17 921 012 | 29 888 215 | 18 574 994 | 66 384 221 |
| 2008 | 4 822 446 | 13 620 475 | 361 633 | 18 804 554 | 29 102 116 | 17 099 224 | 65 005 895 |
| 2009 | 3 772 218 | 12 942 502 | 349 818 | 17 064 538 | 26 425 302 | 17 155 983 | 60 645 824 |
| 2010 | 5 117 154 | 15 220 308 | 347 479 | 20 684 941 | 28 267 760 | 16 098 090 | 65 050 791 |
| 2011 | 5 518 152 | 17 410 250 | 336 447 | 23 264 849 | 27 262 812 | 16 366 149 | 66 893 810 |
| 2012 | 6 119 520 | 18 756 804 | 258 300 | 25 134 624 | 26 694 131 | 16 371 508 | 68 200 262 |
| 2013 | 7 498 855 | 24 574 139 | 294 355 | 32 367 350 | 30 708 627 | 16 592 353 | 79 668 330 |
| 2014 | 7 903 541 | 27 256 370 | 653 213 | 35 813 124 | 28 912 209 | 18 324 849 | 83 050 182 |
| 2015 | 7 680 501 | 28 838 054 | 1 015 987 | 37 534 542 | 32 691 593 | 19 096 083 | 89 322 218 |
| 2016 | 6 330 490 | 32 903 693 | 1 177 531 | 40 411 715 | 35 061 339 | 18 404 604 | 93 877 658 |
| 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 |
| 2017 | 5 196 584 | 31 433 704 | 1 306 289 | 37 936 577 | 31 957 385 | 18 929 799 | 88 823 761 |
| 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 | 524 073 | 2 777 195 | 101 458 | 3 402 726 | 3 376 495 | 1 973 708 | 8 752 929 |
| 9 | 387 949 | 2 347 126 | 125 912 | 2 860 986 | 3 140 675 | 1 670 880 | 7 672 541 |
| 10 | 386 948 | 2 576 451 | 134 048 | 3 097 447 | 2 976 898 | 1 831 265 | 7 905 610 |
| 11 | 399 380 | 2 611 595 | 144 186 | 3 155 161 | 2 669 337 | 1 684 152 | 7 508 649 |

