



**ACOMPANHAMENTO
DO
MERCADO PORTUÁRIO**

**RELATÓRIO
DE
OUTUBRO DE 2018**



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, podendo ser objeto de eventual correção num dos meses seguintes, sendo que esta provisoriedade relativamente ao porto de Lisboa recua ao mês de agosto;
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), 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, os resultantes do binómio produtos e dimensão geográfica e que correspondem 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). Em termos globais constata-se a existência de 57 mercados distintos, independentemente da sua dimensão;
6. Os indicadores de tendência de evolução apresentados no relatório são calculados por regressão linear segundo o método dos mínimos quadrados.



ÍNDICE

1. FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2018.....	4
2. COMPORTAMENTO GERAL DO MERCADO PORTUÁRIO.....	8
2.1. Movimento geral de Carga	9
Por tipologia de Carga	9
Por Porto	10
Por Tipologia de Carga e Porto.....	11
Fluxos de Embarque e Desembarque.....	14
2.2. Movimento Geral de Contentores.....	15
2.3. Movimento Geral de Navios.....	17
2.4. Evolução mensal da Carga Contentorizada e Contentores (TEU) - Total x <i>Transhipment</i>	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	26
3.2. Granéis Sólidos.....	28
3.2.1. Carvão.....	28
3.2.2. Minérios	29
3.2.3. Produtos Agrícolas.....	31
3.2.4. Outros Granéis Sólidos	32
3.3. Granéis Líquidos.....	34
3.3.1. Petróleo Bruto	34
3.3.2. Produtos Petrolíferos	36
3.3.3. Outros Granéis Líquidos	38
4. ANEXOS	40
A1. Movimento geral do mercado portuário - Navios, Carga, Contentores (2015-2017).....	41
A2. Movimento geral de Carga e Descarga, por tipo de carga	42
A3. Movimento geral de Carga e Descarga e de Navios, por porto.....	43
A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2018 (toneladas)	44
A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2018 (toneladas).....	45



1

FACTOS MAIS RELEVANTES QUE CARACTERIZAM O COMPORTAMENTO DO
MERCADO PORTUÁRIO NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2018



- O sistema portuário do Continente registou no período de janeiro a outubro de 2018 um movimento global de carga que ultrapassa 77,8 milhões de toneladas, que traduz uma variação homóloga negativa de -4,3%, tendo, no entanto, o volume de Contentores observado um crescimento de +0,4% em número de unidades, correspondendo-lhe embora uma ligeira diminuição de -0,5% em TEU e um acréscimo de +1,1% na Carga Contentorizada.

Em termos globais, assinala-se que apenas Aveiro, Figueira da Foz e Faro registaram um aumento do volume de carga movimentada, com um acréscimo de +335,5 mil toneladas no seu conjunto, sendo de realçar o comportamento do porto de Aveiro, que um acréscimo de +6% permite-lhe manter a marca do valor mais elevado de sempre nos períodos homólogos, num total de 4,6 milhões de toneladas, associadas a uma quota de 5,9% (+0,6 pp do que no período homólogo de 2017). Importa ainda destacar o porto de Faro que, representando apenas 0,2% do total, regista uma variação positiva de +73%, podendo este aumento indiciar uma retoma da sua atividade na sequência da recente aquisição da CIMPOR pelo grupo turco OYAK à brasileira INTERCEMENT.

Do conjunto dos portos que registaram quebras no volume de carga movimentada, num volume global superior a -3,85 milhões de toneladas, destaca-se Sines que ‘perdeu’ -2,43 milhões de toneladas, devido à redução da importação de recursos energéticos, correspondentes a -5,7% do seu volume máximo histórico nos períodos homólogos, observado em 2017. Em volume global de carga ‘perdida’ segue-se o porto de Lisboa que recua -6,5% (-671 mil toneladas), Leixões que regista uma variação negativa de -3,2% (-529,9 mt) e Setúbal de -2,6% (-147,9 mt).

- Determinados pelo binómio ‘tipologia de carga’ e ‘porto’, estamos em presença de um total de 57 mercados, independentemente da sua dimensão, cujo comportamento é caracterizado pelo facto de 34 terem registado quebras no seu volume, num total que excede -5,6 milhões de toneladas, e os restantes terem registado acréscimos que ultrapassam ligeiramente +2,1 milhões de toneladas.

No conjunto dos mercados com desempenhos negativos no período de janeiro a outubro de 2018, destaca-se o Carvão, Produtos Petrolíferos e Petróleo Bruto no porto de Sines, que, no seu conjunto, registam quase -3,2 milhões de toneladas (56,4% do total de carga ‘perdida’ nos mercados referidos e que traduzem uma quebra de -13,2% face ao período homólogo de 2017), seguidos do Petróleo Bruto em Leixões, -610,4 mt (quebra de -14,8%) e da Carga Contentorizada em Lisboa, -470,3 mt (quebra homóloga de -11,1%).

Os mercados que mais se distinguiram com um comportamento positivo foram o da Carga Contentorizada em Sines e em Leixões, com +600 mt e 313,4 mt e traduzindo crescimentos de +3,3% e +6,1%, respetivamente.

- Em termos de variação homóloga face a outubro de 2017, o mês de outubro de 2018 refletiu uma quebra global de -10,7%, por maior influência do Petróleo Bruto, Produtos Agrícolas, Carvão e Produtos Petrolíferos, contrariados pelo acréscimo da Carga Contentorizada.

A nível do movimento portuário global, verifica-se que no mês de outubro, tomado isoladamente, apenas Aveiro e Figueira da Foz registaram desempenho positivo, com +94,2 mt (+23,3%) e +7,5 mt (+5,4%), respetivamente, tendo as quebras mais significativas, em termos globais, sido protagonizadas por Leixões, -463,7 mt (-24,9%) Lisboa, -358,9 mt (-31,5%) e Sines, -93,4 mt (-2,4%).

- No segmento dos Contentores constata-se que o sistema portuário do Continente movimentou quase 1,57 milhões de unidades e 2,51 milhões de TEU, correspondentes a variações respetivas de +0,4% e de -0,5%



comparadas aos valores homólogos de 2017, sendo que o número de unidades representa o valor mais elevado de sempre.

Decorrente do já referido a propósito da Carga Contentorizada, o comportamento dos portos não foi homogéneo, tendo Leixões e Sines registado variações positivas de +3,7% e +2,2% no volume de TEU, face a ao período homólogo de 2017, +50,3 mil TEU no seu conjunto, com Sines a atingir a marca mais elevada de sempre.

Os restantes portos apresentaram variações negativas, com destaque para Lisboa que 'perde' 50,4 mil TEU, o equivalente a -12%, e ainda Setúbal e Figueira da Foz, com -8 mil TEU (-6,3%) e -3,2 mil TEU (-16,1%), respetivamente.

A este comportamento não é alheio o clima de instabilidade laboral verificada principalmente no porto de Lisboa, mas também em Setúbal e Figueira da Foz, que tem determinado a transferência de tráfego entre os dois referidos grupos de portos.

No período de janeiro a outubro de 2018 o porto de Sines confirma a posição de líder no segmento dos Contentores, detendo a quota de 58,1% que excede em 1,5 pp a máxima anterior, observada no período homólogo de 2017. Leixões segue na 2ª posição com 21,7%, refletindo um ganho de 0,9 pp face a 2017, Lisboa com 14,7%, recuando -1,9 pp, e Setúbal, que recua -0,3 pp para 4,8%.

Acresce ainda referir o facto de a variação global de -0,5% no volume de TEU resultar das variações parcelares de -0,3% no tráfego de *transshipment* e de -0,6% no tráfego com o *hinterland*, com destaque para Sines a crescer +12,9% no *hinterland*, a sua melhor marca de sempre, e a recuar -0,5% no *transshipment*, segmento que representou 78,1% do movimento total do porto.

- No conjunto das diversas tipologias e independentemente das operações efetuadas, o movimento geral de navios traduz-se pela realização de 8 732 escalas a que correspondeu uma arqueação bruta de 166,7 milhões, refletindo variações negativas respetivas de -5,4% e -4,6%, face ao período homólogo de 2017.

No tocante, quer ao número de escalas, quer ao volume de arqueação bruta, o comportamento dos diversos portos é bastante assimétrico. Regista-se um aumento no número de escalas nos portos de Aveiro (+1,8%), que atinge a marca mais elevada de sempre, em Setúbal (+1,4%), Faro (+113,3%) e Portimão (+31,1%) e um acréscimo de GT nos portos de Leixões (+2,2%), Aveiro (+7,4%), Figueira da Foz (+6,4%), Setúbal (+5%), Faro (+56,9%) e Portimão (+46,8%). As variações negativas mais expressivas verificam-se no porto de Lisboa, com -15,6% no número de escalas e -18% no volume de arqueação bruta.

Decorrente do movimento referido as quotas mais significativas em termos do número de escalas são do Douro e Leixões, Lisboa e Sines com, respetivamente, 25%, 20,8% e 20,3%, e de Sines, Lisboa e Douro e Leixões em termos de arqueação bruta com 43,8%, Lisboa, com 20,5%, e Douro e Leixões, com 17,4%.

- A quebra global observada no movimento do período janeiro a outubro de 2018 de -3,51 milhões de toneladas, resulta de variações negativas quer na carga embarcada, quer na carga desembarcada, de -1,45 e 2,06 milhões de toneladas, corresponde a -4,4% e -4,3%, respetivamente.

- O comportamento dos mercados nas operações de embarque é maioritariamente negativo, registando-se quebras em 28 deles, num total de -2,49 milhões de toneladas, e acréscimos em apenas 18, num total de +1,04 milhões de toneladas.



As variações negativas mais significativas são encabeçadas pelo mercado dos Produtos Petrolíferos de Sines com -784,4 mt, representando 31,5% do total da carga embarcada 'perdida', seguido da Carga Contentorizada de Lisboa, com -283,4 mt, sendo ainda de destacar os Produtos Petrolíferos em Leixões (-206,9 mt), a Carga Fracionada em Setúbal (-205,9 mt) e Outros Granéis Sólidos em Lisboa (-203,9 mt).

Das variações positivas mais significativas merece realce a Carga Contentorizada em Sines, que regista um acréscimo de +455,2 mt, representando 43,9% do total dos acréscimos verificados nesta tipologia de operações, seguido dos Outros Granéis Sólidos da Figueira da Foz, com +161,3 mt, e da carga Ro-Ro em Setúbal, com +108,1 mt.

- Nas operações de desembarque o comportamento dos mercados reparte-se também de forma assimétrica, registando-se 26 mercados com variações negativas, totalizando -3,6 milhões de toneladas, e 24 com variações positivas, num total de +1,54 milhões de toneladas.

Com desempenho negativo destacam-se os mercados de Carvão e Petróleo Bruto de Sines, com quebras respetivas de -1,26 milhões de toneladas e -720,8 mt (35% e 20% do total de carga desembarcada 'perdida'), seguidos do Petróleo Bruto de Leixões (-610,4 mt), Produtos Petrolíferos de Sines (-256,6 mt) e Carga Contentorizada de Lisboa (-186,9 mt).

Dos mercados com desempenho positivo destacam-se o da Carga Contentorizada de Leixões, com +241,4 mt (15,6% do total das variações positivas na carga desembarcada), o dos Outros Granéis Líquidos de Sines, com +173,5 mt, bem como o dos Outros Granéis Sólidos de Setúbal, +172,3 mt, e de Leixões, +163,4 mt.

- Considerando como tendo perfil exportador os portos que processam o embarque de carga num volume superior ao de desembarque, assinalam-se como detentores desta característica os portos de Viana do Castelo, onde o rácio de volume de carga embarcada sobre o total de carga movimentada se cifra em 78,5%, recuando -2,8 pp face ao valor de 2017, da Figueira da Foz, com 70,3%, superior em +7 pp, de Setúbal, com 54,7%, que traduz um recuo homólogo de -3,5 pp e Faro que mantém o rácio em 100%.

Acresce sublinhar que no seu conjunto estes portos detêm uma quota de carga embarcada que se situa na casa dos 14,4% (sendo que 9,5% respeitam a Setúbal), descendo para 9,8% se considerarmos o somatório das respetivas quotas em termos do total da carga movimentada.





Neste capítulo proceder-se-á a uma análise mais detalhada do comportamento do mercado portuário constituído pelos portos comerciais do Continente, no período janeiro-outubro de 2018, relativamente:

- 1) ao movimento de Carga, nas vertentes da sua tipologia e porto onde se processam as operações;
- 2) ao movimento geral de Contentores, que inclui operações Lift-On/Lift-Off e Roll-On/Roll-Off, cheios ou vazios, e o enquadramento do tráfego de *transshipment* no tráfego geral;
- 3) ao movimento de Navios que escalam os portos comerciais, incluindo todas as tipologias, nomeadamente os navios de cruzeiro, e independentemente das operações realizadas, e ainda,
- 4) um detalhe mensal da evolução comparada do volume de Carga Contentorizada e de Contentores (TEU), bem como entre o tráfego total de TEU e relativo ao *transshipment* realizados no porto de Sines.

2.1. Movimento geral de Carga

Por tipologia de Carga

Nos primeiros dez meses de 2018 o sistema portuário do Continente movimentou um volume de 77,8 milhões de toneladas, que, comparativamente ao período homólogo de 2017, corresponde a uma diminuição de -4,3%, isto é, cerca de -3,51 milhões de toneladas, recuando assim 0,7 pontos percentuais à quebra apurada no acumulado do mês de setembro.

Observando a evolução anual do volume de carga movimentada nos períodos de janeiro a outubro, constata-se uma tendência genérica de crescimento, que globalmente é traduzida por uma taxa média anual de +5,2% se calcularmos esse indicador desde 2008 e de +3,3% se considerarmos o período mais recente, desde 2014. Considerando o período mais longo verifica-se que apenas os Outros Granéis Líquidos apresentam uma evolução negativa (-0,4%), sendo que nos cinco anos mais recentes, a evolução negativa é também observada na Carga Fracionada (-10,6%) e no Carvão (-1,2%).

Das cargas que apresentam tendências positivas destaca-se a Carga Contentorizada, que, detendo a quota mais elevada na tonelagem movimentada, observa um crescimento médio à taxa de +6,8% ao ano, a que não é alheio o crescimento do volume de carga movimentada em *transshipment* de Contentores no porto de Sines. Das cargas mais significativas em termos de volume, importa assinalar a evolução do Petróleo Bruto, com +3,5%, e dos Produtos Petrolíferos, com +3,1%. Pela expressão percentual da sua taxa média anual de crescimento, merece também realce a carga Ro-Ro, que apresenta para esse indicador o valor de +24%.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ% 2018/2017	Δ% média 2008 a 2018	Δ% média 2014 a 2018
Contentorizada	15 604 276	20 417 520	22 907 028	24 041 864	26 488 288	28 839 782	29 163 866	+1.1%	+12.5%	+6.8%
Fracionada	5 090 057	6 399 248	6 676 316	6 423 323	5 298 389	4 789 794	4 435 720	-7.4%	+3.1%	-10.6%
Ro-Ro	221 116	213 030	525 312	844 989	972 046	1 162 223	1 352 332	+16.4%	+43.9%	+24.0%
TOTAL	20 915 449	27 029 798	30 108 656	31 310 176	32 758 724	34 791 799	34 951 918	+0.5%	+10.6%	+4.1%
Carvão	4 695 295	3 969 730	4 337 589	5 200 925	4 676 248	5 310 883	3 988 750	-24.9%	+2.5%	-1.2%
Minérios	803 896	991 413	725 927	998 041	881 789	974 102	811 736	-16.7%	+1.5%	+1.7%
Produtos Agrícolas	3 729 418	3 519 656	3 583 458	3 821 363	3 869 130	4 324 845	4 286 901	-0.9%	+0.1%	+4.9%
Outros GS	4 758 879	5 151 057	6 569 682	6 061 085	5 736 995	6 638 591	7 081 212	+6.7%	+2.8%	+2.5%
TOTAL	13 987 488	13 631 855	15 216 656	16 081 414	15 164 162	17 248 421	16 168 600	-6.3%	+1.9%	+1.9%
Petróleo Bruto	9 443 571	10 398 243	9 275 573	11 509 832	14 567 603	12 340 311	10 848 052	-12.1%	+3.4%	+3.5%
Produtos Petrolíferos	11 289 063	13 635 369	12 524 489	13 973 563	13 103 758	15 132 347	14 065 974	-7.0%	+2.1%	+3.1%
Outros PL	2 220 820	2 084 799	1 858 615	1 783 562	1 755 393	1 813 016	1 780 042	-1.8%	-0.4%	-0.7%
TOTAL	22 953 454	26 118 412	23 658 677	27 266 957	29 426 754	29 285 674	26 694 068	-8.8%	+2.5%	+3.0%
TOTAL GERAL	57 856 391	66 780 065	68 983 988	74 658 547	77 349 640	81 325 894	77 814 585	-4.3%	+5.2%	+3.3%
Δ%	+4.3%	+15.4%	+3.3%	+8.2%	+3.6%	+5.1%	-4.3%			

(*) Portos Comerciais do Continente: Viana do Castelo, Douro e Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sines, Faro e Portimão



Considerando a variação subjacente ao período janeiro a outubro de 2018 face ao seu homólogo de 2017, observa-se que as cargas a que é cometida maior responsabilidade no comportamento negativo do sistema portuário do Continente são o Carvão, o Petróleo Bruto e os Produtos Petrolíferos, que no seu conjunto registam uma quebra de -3,9 milhões de toneladas, com variações respetivas de -24,9%, -12,1% e -7%.

É de sublinhar a recuperação efetuada pela Carga Contentorizada que desde o final de 2017 tem registado variações homólogas negativas, e que no corrente período regista o valor mais elevado de sempre, superior em +1,1% ao máximo anterior, verificado em 2017.

Além da Carga Contentorizada, apenas apresentam comportamentos positivos no período em análise a carga Ro-Ro, com +16,4%, não obstante deter apenas uma quota de 1,7% (assinala-se que evoluiu desde 1% em 2016) e os Outros Granéis Sólidos, com +6,7%.

Tomando o mês de outubro isoladamente, constata-se um comportamento bastante assimétrico nos mercados agregados por cargas, destacando-se positivamente a Carga Contentorizada com uma variação homóloga de +14,2%, os Outros Granéis Sólidos, +6%, e a carga Ro-Ro, +24,6%, +442,8 mt no seu conjunto, e negativamente o Petróleo Bruto, -55,3%, os Produtos Agrícolas, -34,5%, o Carvão, -33,5%, e os Produtos Petrolíferos, -12,1%, -1,3 milhões de toneladas no seu conjunto.

Unidade: ton

		Outubro/2018		Jan-Out/2018			Últimos 12 meses			
		Valor do Mês	Δ% sobre Mês Homólogo	Valor do Período	Quota	Variação relativa ao Período Homólogo		Nov/2017 a Out/2018	Var. relativa a 12M Ant. (Nov/2016 a Out/2017)	
						Δ%	Ton		Δ%	Ton
Carga Geral	Contentorizada	2 951 309	+14.2%	29 163 866	37.5%	+1.1%	+324 084	34 245 185	-2.9%	-1 010 002
	Fracionada	388 425	+0.5%	4 435 720	5.7%	-7.4%	-354 074	5 293 165	-9.1%	-528 730
	Ro-Ro	166 992	+24.6%	1 352 332	1.7%	+16.4%	+190 109	1 618 500	+18.3%	+250 793
	TOTAL CG	3 506 726	+13.0%	34 951 918	44.9%	+0.5%	+160 119	41 156 850	-3.0%	-1 287 939
Granéis Sólidos	Carvão	348 313	-33.5%	3 988 750	5.1%	-24.9%	-1 322 133	5 059 920	-19.6%	-1 235 910
	Minérios	68 316	-6.3%	811 736	1.0%	-16.7%	-162 366	928 400	-21.9%	-261 073
	Produtos Agrícolas	346 032	-34.5%	4 286 901	5.5%	-0.9%	-37 944	5 062 075	-2.5%	-132 033
	OutrosGS	745 281	+6.0%	7 081 212	9.1%	+6.7%	+442 621	8 261 732	+5.8%	+452 278
	TOTAL GS	1 507 942	-17.5%	16 168 600	20.8%	-6.3%	-1 079 821	19 312 126	-5.7%	-1 176 737
Granéis Líquidos	Petróleo Bruto	624 428	-55.3%	10 848 052	13.9%	-12.1%	-1 492 259	12 902 183	-12.6%	-1 860 068
	Produtos Petrolíferos	1 225 595	-12.1%	14 065 974	18.1%	-7.0%	-1 066 373	16 875 288	-6.3%	-1 137 088
	OutrosGL	199 240	+7.5%	1 780 042	2.3%	-1.8%	-32 975	2 161 945	+0.8%	+16 313
	TOTAL GL	2 049 263	-31.2%	26 694 068	34.3%	-8.8%	-2 591 607	31 939 416	-8.5%	-2 980 843
TOTAL GERAL		7 063 932	-10.7%	77 814 585	100.0%	-4.3%	-3 511 309	92 408 393	-5.6%	-5 445 520

Nos últimos doze meses foram movimentadas 92,4 milhões de toneladas e a variação face a idêntico período imediatamente anterior é de -5,6%, refletindo comportamentos negativos em todos os mercados de carga com exceção da Ro-Ro, Outros Granéis Sólidos e Outros Granéis Líquidos.

Por Porto

Os diversos portos que integram o sistema portuário do Continente exerceram naturalmente influências diversas no seu comportamento global, quer pela natureza do efeito, quer pela intensidade do impacto face às quotas globais que detêm.

Em termos de evolução global anual, constata-se que a maioria dos portos contribui positivamente para a taxa global de +3,3% subjacente aos períodos de janeiro a outubro entre 2014 e 2018, com destaque para Sines que detém uma taxa média anual de crescimento de +6,3%, seguido de Aveiro com +4,8%, Leixões com +2% e Lisboa com +0,5%. Com evolução anual negativa assinalam-se os portos de Viana do Castelo (-6,2%), Setúbal (-5,7%) e Faro (-29,1%) e a Figueira da Foz com -0,8%.



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ% 2018/2017	Δ% média 2008 a 2018	Δ% média 2014 a 2018
Viana do Castelo	422 746	418 010	384 695	366 577	317 615	351 386	288 826	-19.2%	-2.2%	-6.2%
Douro e Leixões	14 010 086	14 652 045	14 805 840	15 543 112	15 201 941	16 428 982	15 899 063	-3.2%	+3.0%	+2.0%
Aveiro	2 778 610	3 256 238	3 820 388	3 959 055	3 707 689	4 330 873	4 590 929	+6.0%	+5.8%	+4.8%
Figueira da Foz	1 494 318	1 781 671	1 825 191	1 678 024	1 728 640	1 715 939	1 739 680	+1.4%	+5.5%	-0.8%
Lisboa	9 761 084	10 054 293	9 761 469	9 659 526	8 162 902	10 331 862	9 660 897	-6.5%	-1.0%	+0.5%
Setúbal	5 262 480	5 791 831	6 879 947	6 361 265	5 978 702	5 629 951	5 482 031	-2.6%	+1.1%	-5.7%
Sines	23 899 916	30 521 010	31 226 533	36 770 117	42 099 767	42 465 167	40 034 935	-5.7%	+9.6%	+6.3%
Faro	224 467	304 967	279 925	320 872	152 384	70 836	122 569	+73.0%	+13.3%	-29.1%
Portimão	2 684	0	0	0	0	899	655	-27.2%	-	-
TOTAL GERAL	57 856 391	66 780 065	68 983 988	74 658 547	77 349 640	81 325 894	77 814 585	-4.3%	+5.2%	+3.3%
	+4.3%	+15.4%	+3.3%	+8.2%	+3.6%	+5.1%	-4.3%	-		

No período em análise, a quebra de -4,3% é em grande medida explicada pelo comportamento negativo de Sines que recua -5,7%, a que correspondem -2,4 milhões de toneladas, sendo, no entanto, corroborado por comportamentos igualmente negativos de Lisboa (-6,5%, a que correspondem -670 mt), Leixões (-3,2%, ou seja, -529,9 mt), Setúbal (-2,6%, ou seja, -147,9 mt), e ainda Viana do Castelo (-19,2%, correspondente a -67,6 mt) e Portimão, sem significado.

Estas quebras foram ligeiramente compensadas por variações positivas verificadas nos portos de Aveiro, Figueira da Foz e Faro, onde se observam acréscimos respetivos de +6%, +1,4% e +73%.

No movimento registado no próprio mês de outubro, sublinha-se que apenas os portos de Aveiro e Figueira da Foz registaram variações positivas (+23,3% e +5,4%, respetivamente). Das quebras verificadas destacam-se como as mais significativas as observadas em Leixões e Lisboa (-24,9% ou -463,7 mt e -31,5% ou -358,9 mt), seguidas de Sines (-2,4% ou -93,4 mt).

	Outubro/2018		Jan-Out/2018				Últimos 12 meses		
	Valor do Mês	Δ% sobre Mês Homólogo	Valor do Período	Quota	Variação relativa ao Período Homólogo		Nov./2017 a Out./2018	Var. relativa a 12M Ant. (Nov./2016 a Out./2017)	
					Δ%	Ton		Δ%	Ton
Viana do Castelo	25 499	-45.9%	288 826	0.4%	-19.2%	-67 560	343 617	-19.2%	-81 427
Douro e Leixões	1 398 506	-24.9%	15 899 063	20.4%	-3.2%	-529 920	18 981 070	-2.9%	-560 803
Aveiro	498 081	+23.3%	4 590 929	5.9%	+6.0%	+260 056	5 412 855	+4.8%	+248 158
Figueira da Foz	147 042	+5.4%	1 739 680	2.2%	+1.4%	+23 741	2 080 773	+0.8%	+17 522
Lisboa	778 854	-31.5%	9 660 897	12.4%	-6.5%	-670 965	11 553 148	-6.8%	-840 680
Setúbal	485 777	-1.6%	5 482 031	7.0%	-2.6%	-147 920	6 446 396	-2.9%	-190 357
Sines	3 721 871	-2.4%	40 034 935	51.4%	-5.7%	-2 430 231	47 454 243	-7.9%	-4 096 483
Faro	8 302	-4.9%	122 569	0.2%	+73.0%	+51 732	135 636	+76.5%	+58 795
Portimão	0	-	655	0.0%	-27.2%	-244	655	-27.2%	-244
TOTAL GERAL	7 063 932	-10.7%	77 814 585	100.0%	-4.3%	-3 511 309	92 408 393	-5.6%	-5 445 520

Na comparação entre o movimento efetuado nos últimos doze meses face ao de idêntico período imediatamente anterior, importa destacar as variações negativas de Sines de -4,1 milhões de toneladas, Lisboa, -840,7 mt e Leixões, -560,9 mt, e a variação positiva de Aveiro, +248,2 mt.

Por Tipologia de Carga e Porto

Após o comportamento verificado no período janeiro-outubro de 2018, a estrutura da diversa tipologia de carga movimentada pelos vários portos e agregadas por classes é apresentada nos quadros seguintes, de cuja leitura se verifica que o acondicionamento designado Carga Geral representa 44,9% do total, sendo que 53,3% se concentra em Sines, seguindo-se Leixões com 20,7% e de Lisboa com 11,2%; os Granéis Líquidos representam uma quota de 34,3% da qual Sines detém 65,1% e Leixões 24,7%, por serem os portos instrumentais das refinarias da Galp localizadas em Sines e Matosinhos; e aos Granéis Sólidos cabem os



remanescentes 20,8% e encontram-se mais dispersos, cabendo a Lisboa a quota maioritária de 27,6%, por efeito da localização dos silos de cereais, seguindo-se Sines com 25%, por ser o porto de descarga do Carvão importado, e Setúbal, Aveiro e Leixões, com quotas entre os 14,7% e 12,8%.

Valores Acumulados a Outubro/2018

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro	Total Geral	
Carga Geral	161 178	7 234 514	1 281 211	880 786	3 910 879	2 863 182	18 619 512	0	34 951 263	44.9%
Granéis Sólidos	80 863	2 072 392	2 154 749	851 595	4 457 019	2 382 861	4 046 552	122 569	16 168 600	20.8%
Granéis Líquidos	41 784	6 592 156	1 154 969	7 299	1 293 000	235 988	17 368 871	0	26 694 068	34.3%
Total	283 826	15 899 063	4 590 929	1 739 680	9 660 897	5 482 031	40 034 935	122 569	77 813 930	100.0%
	0.4%	20.4%	5.9%	2.2%	12.4%	7.0%	51.4%	0.2%	100.0%	

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
Carga Geral	0.5%	20.7%	3.7%	2.5%	11.2%	8.2%	53.3%	0.0%
Granéis Sólidos	0.5%	12.8%	13.3%	5.3%	27.6%	14.7%	25.0%	0.8%
Granéis Líquidos	0.2%	24.7%	4.3%	0.0%	4.8%	0.9%	65.1%	0.0%
Total	0.4%	20.4%	5.9%	2.2%	12.4%	7.0%	51.4%	0.2%

Em termos globais o porto de Sines mantém a posição dominante no volume da tonelage movimentada, com uma quota global maioritária absoluta de 51,4% (para o que também contribui o volume de Carga Contentorizada em operações de *transshipment*). Nas posições seguintes estão Leixões com 20,4%, Lisboa, com uma quota de 12,4%, Setúbal, 7%, e Aveiro, com 5,9%.

Nos quadros da página seguinte apresenta-se a estrutura completa dos diversos mercados, resultantes do binómio 'tipologia de carga' e 'porto', sublinhando-se que na grande maioria desses mercados existe apenas um operador portuário, em regra o detentor do título da concessão, que lhe permite a exploração do respetivo terminal em regime de exclusividade, bem como se apresentam os indicadores que traduzem o seu comportamento em termos de variação do movimento efetuado no período janeiro-outubro de 2018 comparativamente ao período homólogo de 2017, e ainda a expressão das quotas que os diversos portos detêm face à tonelage total movimentada em cada mercado agregado por carga.

Desses quadros merecem realce as posições dominantes, traduzidas por quotas maioritárias absolutas no volume das cargas movimentadas, de Sines nos mercados de Carga Contentorizada (quota de 63,6%), do Carvão (quota de 95,4%), do Petróleo Bruto e dos Produtos Petrolíferos (respetivamente com 67,7% e 68,9%); de Leixões na carga Ro-Ro (70,6%) e Minérios (55,7%); e de Lisboa no mercado dos Produtos Agrícolas (66,1%).

Com posição maioritária simples assinala-se Aveiro no mercado dos Outros Granéis Líquidos (com quota 31,9%) e da Carga Fracionada (com uma quota de 28,9%, tendo ultrapassado Setúbal que fica com uma quota de 27,5%) e de Setúbal no mercado dos Outros Granéis Sólidos (com 26,6%).



VOLUME DE CARGA MOVIMENTADA NO PERÍODO JANEIRO-OUTUBRO DE 2018
E VARIAÇÃO SOBRE PERÍODO HOMÓLOGO DE 2017

Carga	Viana do Castelo		Douro e Leixões		Aveiro		Figueira da Foz		Lisboa		Setúbal		Sines		Faro		Total Geral	
	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017	Ton	% s/2017
Carga Geral	161 178	-30.5%	7 234 514	+4.4%	1 281 211	+14.7%	880 786	-11.0%	3 910 879	-11.6%	2 863 182	-6.6%	18 619 512	+3.3%	0	-100.0%	34 951 918	+0.5%
Contentorizada	1 085	+56.0%	5 444 922	+6.1%	256	-45.8%	132 648	-14.9%	3 785 331	-11.1%	1 264 876	-7.1%	18 534 749	+3.3%	0	-	29 163 866	+1.1%
Fraccionada	160 093	-30.7%	834 708	-9.8%	1 280 956	+14.8%	743 138	-10.2%	117 663	-26.5%	1 221 035	-14.7%	73 128	-18.2%	0	-100.0%	4 435 720	-7.4%
Ro-Ro	0	-	954 885	+9.0%	0	-	0	-	7 885	-9.9%	377 271	+38.2%	11 636	+145.1%	0	-	1 352 332	+16.4%
Granéis Sólidos	80 863	-7.4%	2 072 392	+0.3%	2 154 749	+0.8%	851 595	+18.8%	4 457 019	-2.8%	2 362 861	+1.7%	4 046 552	-22.9%	122 569	+78.1%	16 168 600	-6.3%
Carvão	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	184 748	-25.6%	3 804 002	-24.9%	0	-	3 988 750	-24.9%
Minérios	0	-	451 814	-24.0%	0	-	0	-100.0%	1 499	-90.4%	316 522	+5.3%	41 901	-29.4%	0	-	811 736	-16.7%
Produtos Agrícolas	9 589	-	520 226	-3.3%	906 612	+0.3%	6 296	-15.4%	2 833 360	-0.3%	0	-100.0%	10 818	-	0	-	4 286 901	-0.9%
OutrosGS	71 275	-18.4%	1 100 352	+17.9%	1 248 136	+1.2%	845 299	+19.9%	1 622 160	-6.1%	1 881 590	+6.9%	189 832	+52.4%	122 569	+78.1%	7 081 212	+6.7%
Granéis Líquidos	41 784	+29.7%	6 592 156	-11.3%	1 154 969	+7.2%	7 299	-26.9%	1 293 000	-2.3%	235 988	+6.5%	17 368 871	-9.5%	0	-	26 694 068	-8.8%
Petróleo Bruto	0	-	3 508 444	-14.8%	0	-	0	-	0	-	0	-	7 339 608	-10.7%	0	-	10 848 052	-12.1%
Produtos Petrolíferos	41 784	+29.7%	2 739 916	-6.3%	587 306	+16.1%	0	-	934 701	+3.4%	72 249	+108.1%	9 690 017	-9.7%	0	-	14 065 974	-7.0%
OutrosGL	0	-	343 797	-11.3%	567 663	-0.7%	7 299	-26.9%	358 299	-14.6%	163 739	-12.4%	339 246	+43.0%	0	-	1 780 042	-1.8%
Total Geral	283 826	-19.2%	15 899 063	-3.2%	4 590 929	+6.0%	1 739 680	+1.4%	9 660 897	-6.5%	5 482 031	-2.6%	40 034 935	-5.7%	122 569	+73.0%	77 814 585	-4.3%
Distribuição por Portos	0.4%	-	20.4%	-	5.9%	-	2.2%	-	12.4%	-	7.0%	-	51.4%	-	0.2%	-	100.0%	-

Quotas do volume de carga movimentada por porto

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Faro
Carga Geral	0.5%	20.7%	3.7%	2.5%	11.2%	8.2%	53.3%	-
Contentorizada	0.0%	18.7%	0.0%	0.5%	13.0%	4.3%	63.6%	-
Fraccionada	3.6%	18.8%	28.9%	16.9%	2.7%	27.5%	1.6%	-
Ro-Ro	-	70.6%	-	-	0.6%	27.9%	0.9%	-
Granéis Sólidos	0.5%	12.8%	13.3%	5.3%	27.6%	14.7%	25.0%	0.8%
Carvão	-	-	-	-	-	4.6%	95.4%	-
Minérios	-	55.7%	-	-	0.2%	39.0%	5.2%	-
Produtos Agrícolas	0.2%	12.1%	21.1%	0.1%	66.1%	-	0.3%	-
OutrosGS	1.0%	15.5%	17.6%	11.9%	22.9%	26.6%	2.7%	1.7%
Granéis Líquidos	0.2%	24.7%	4.3%	0.0%	4.8%	0.9%	65.1%	-
Petróleo Bruto	-	32.3%	-	-	-	-	67.7%	-
Produtos Petrolíferos	0.3%	19.5%	4.2%	-	6.6%	0.5%	68.9%	-
OutrosGL	-	19.3%	31.9%	0.4%	20.1%	9.2%	19.1%	-
Total Geral	0.4%	20.4%	5.9%	2.2%	12.4%	7.0%	51.4%	0.2%



Fluxos de Embarque e Desembarque

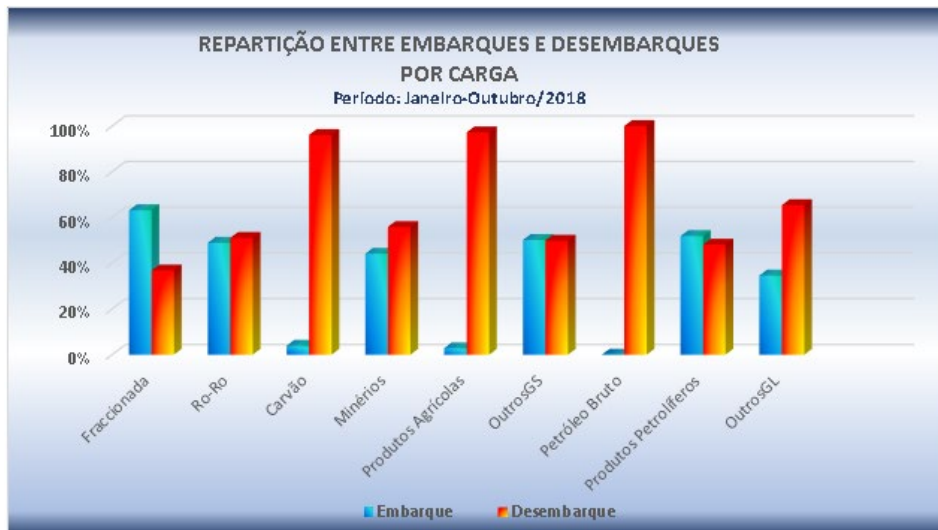
O comportamento do sistema portuário resulta da conjugação dos fluxos de embarque e desembarque de cargas, associadas, naturalmente, ao tráfego de exportação e de importação, não obstante o *transshipment*, com operações de descarga e de carga, ter atingido um patamar de significativa relevância, nomeadamente em Sines, onde representa 78,1%.

No período em análise o volume de embarques, incluindo as operações subjacentes ao *transshipment* representaram 40,7% e registou uma quebra de -4,4% relativamente ao período janeiro-outubro de 2017, enquanto o volume de desembarques, tendo representado 59,3%, registou uma quebra de -4,3%.

Nos Anexos 2 e 3 são apresentados resumos, quadro de valores e representação gráfica, da estrutura decorrente da tonelagem de movimentação de carga em operações de embarques e de desembarques, respetivamente, agregada por tipologia (para o conjunto dos portos) e por porto (para o total de carga), e respetivas variações face ao volume homólogo de 2017.

De forma sintética, apresentam-se os gráficos seguintes com a distribuição percentual do volume de carga embarcada e desembarcada, por tipologia, no primeiro, e por porto, no segundo, independentemente da tonelagem que lhes está subjacente.

Constata-se que os maiores desequilíbrios entre os fluxos de entrada e saída de carga se registam nas operações de desembarque e decorrem da necessidade de importação de combustíveis e de cereais. Assim, sublinha-se que o desembarque do Petróleo Bruto, importado maioritariamente para a indústria petroquímica, representou 100% do volume movimentado, dos Produtos Agrícolas (para a indústria agroalimentar) representou 97,2%, e o do Carvão (para a indústria termoeleétrica) representou 96,1%.



Dos mercados de produto onde o volume de carga saída é superior ao de carga entrada, salienta-se a Carga Fracionada, com o embarque a representar 63,2%, a Carga Contentorizada, onde o embarque representou 55,1% do total (que inclui o *transshipment*, cujo volume é idêntico nos dois fluxos) e os Produtos Petrolíferos, onde o embarque se cifrou em 51,9%.

O maior equilíbrio verificou-se na carga Outros Granéis Sólidos onde os embarques representaram 50,2%.

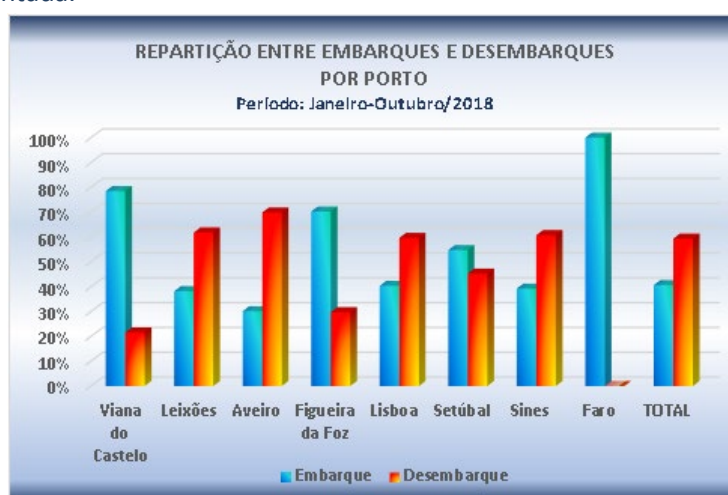
Decorrente do atrás referido no que respeita às circunstâncias que conduzem a uma grande concentração de carga num único porto, por razões de proximidade aos centros de consumo, importa assinalar algumas situações de desequilíbrio entre os fluxos de carga. Assim salienta-se que Sines, por efeito da importação de Carvão e Petróleo Bruto, o peso dos desembarques é de 60,8%, em Leixões, por efeito da importação de



Petróleo Bruto os desembarques representam 61,8% do total, e Lisboa, por efeito da importação de Cereais, detém uma quota de desembarques de 59,7%.

É, ainda, de assinalar o facto de os portos de menor dimensão servirem por excelência o escoamento dos produtos da indústria local, facto que confere uma forte expressão ao volume da carga embarcada. É o caso dos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro, onde o embarque de carga representa respetivamente 78,5%, 70,3%, 54,7% e 100% do total de carga ali movimentada, situação que lhes confere a característica de portos com ‘perfil exportador’.

Acresce, no entanto, sublinhar que no seu conjunto estes portos detêm uma quota de carga embarcada que se situa na casa dos 14,4% (9,5% dos quais pertencem a Setúbal), descendo para 9,8% se considerarmos o total da carga movimentada.



2.2. Movimento Geral 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 componente geográfica, sublinhando que neste segmento se incluem os Contentores movimentados quer em operações Lo-Lo, que sustentam a Carga Contentorizada, quer em operações Ro-Ro, com particular significado no Molhe Sul do porto de Leixões.

Para esse efeito apresentam-se o quadro e gráficos seguintes com a evolução anual do volume de TEU movimentados desde 2012 e desde 2008, respetivamente, nos portos em que este tráfego se desenvolve com regularidade, excluindo-se, por conseguinte, os portos de Viana do Castelo e Aveiro, onde este tráfego é meramente circunstancial.

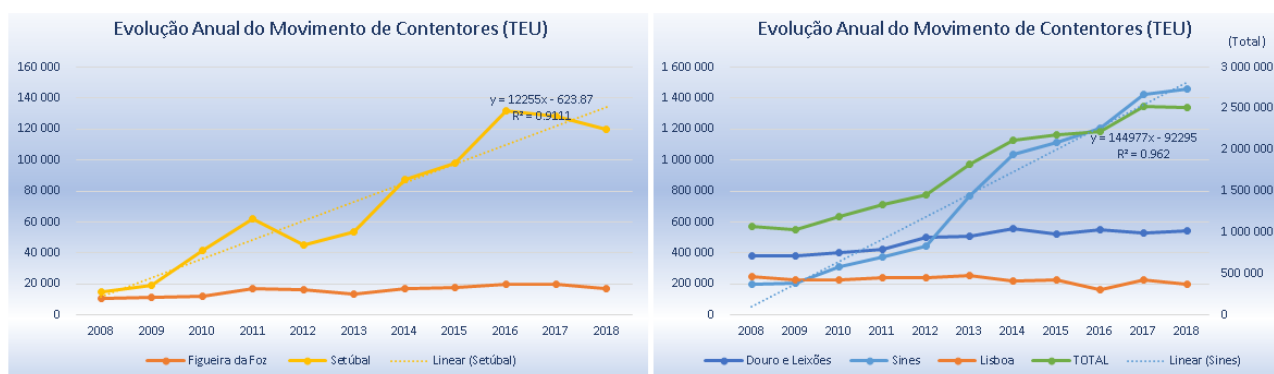
Unidade: TEU	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ % 2018/2017	Δ% média 2008 a 2018	Δ% média 2014 a 2018
Douro e Leixões	501 602	510 006	556 485	523 706	551 022	526 062	545 319	+3.7%	+4.1%	-0.4%
Figueira da Foz	16 677	13 423	16 982	17 474	19 987	20 135	16 888	-16.1%	+5.5%	+1.4%
Lisboa	445 933	476 880	416 192	419 296	309 358	418 231	367 854	-12.0%	-2.1%	-2.5%
Setúbal	44 993	53 515	87 865	98 217	131 941	128 017	120 012	-6.3%	+27.7%	+8.8%
Sines	446 674	769 978	1 035 923	1 116 911	1 206 233	1 427 528	1 458 607	+2.2%	+39.8%	+9.8%
SDMA (*)	1 455 879	1 823 802	2 113 446	2 175 603	2 218 541	2 519 973	2 508 679	-0.4%	+10.9%	+5.1%
Número de Unidades	951 135	1 186 252	1 377 418	1 389 747	1 397 382	1 559 538	1 565 831	+0.4%	+10.2%	+3.8%

(*) Exclui os portos de Viana do Castelo, Aveiro, Faro e Portimão, sem significado no tráfego de Contentores



A comparação da evolução média anual calculada desde 2008 e desde 2014 até 2018, nos períodos janeiro-outubro, revela um significativo abrandamento no período mais recente, em que a taxa média anual é de +3,8%, contra +10,2% nos últimos onze anos.

O comportamento deste segmento de mercado recebe forte influência do porto de Sines, que registou um crescimento entre 2008 e 2018 a uma taxa média anual de +39,8%, abrandando para +9,8% no período mais recente de cinco anos, entre 2014 e 2018. Esta evolução está, naturalmente, alavancada no tráfego de *transshipment*, como se verá no ponto 2.4, adianta-se já que este tráfego representa 78,1% do tráfego total em TEU registado no porto.



Embora a uma dimensão mais reduzida, salienta-se o abrandamento registado nos portos de Setúbal e Figueira da Foz que passam respetivamente de uma taxa média anual de crescimento de +27,7% para +8,8% e de +5,5% para +1,4%.

O porto de Leixões, o segundo em dimensão, registou uma inflexão da sua tendência, tendo passado de +4,1% no período janeiro-outubro desde 2008 para -0,4% no período mais recente.

O porto de Lisboa mantém uma tendência negativa, após ter dado sinais de recuperação em 2017, registando uma taxa média anual de -2,1% desde 2008, passando para -2,5% entre 2014 e 2018.

O quadro seguinte evidencia também o mês de outubro, tomado isoladamente, de cuja leitura se constata uma variação global positiva de +11,8%, insuficiente, no entanto, para induzir um comportamento positivo no período acumulado, que nos mercados em presença recuou -0,4%.

É importante sublinhar as variações homólogas positivas registadas em Leixões e em Sines, de +20,1% e +27,9%, respetivamente, que contrastam com as expressivas quebras evidenciadas por Lisboa, Setúbal e Figueira da Foz, a saber, -31%, -20,4% e -36,4%, cuja responsabilidade é naturalmente das perturbações laborais a que se vem assistindo nestes portos.

Unidade: TEU

	Outubro/2018		Jan-Out/2018				Últimos 12 meses		
	Valor do Mês	Δ% sobre Mês Homólogo	Valor do Período	Quota	Variação relativa ao Período Homólogo		Nov/2017 a Out/2018	Var. relativa a 12M Ant. (Nov/2016 a Out/2017)	
					Δ%	Ton		Δ%	Ton
Douro e Leixões	64 875	+20.1%	545 319	21.7%	+3.7%	+19 257	652 529	+3.0%	+19 128
Figueira da Foz	1 329	-36.4%	16 888	0.7%	-16.1%	-3 247	21 265	-14.4%	-3 573
Lisboa	29 748	-31.0%	367 854	14.7%	-12.0%	-50 377	444 931	-11.0%	-55 225
Setúbal	9 901	-20.4%	120 012	4.8%	-6.3%	-8 005	144 478	-5.3%	-8 165
Sines	151 529	+27.9%	1 458 607	58.1%	+2.2%	+31 079	1 700 136	-2.0%	-34 242
SOMA (*)	257 382	+11.8%	2 508 679	100.0%	-0.4%	-11 294	2 963 339	-2.7%	-82 076

(*) Exclui as portos de Viana do Castelo, Aveira, Faro e Partimão, sem significação no tráfego de Contentores



A estrutura subjacente ao movimento do período janeiro-outubro de 2018 reflete uma quota de Sines de 58,1%, que atinge a melhor marca de sempre excedendo o máximo anterior, de 2017 em 1,5 pontos percentuais. Leixões passa a representar 21,7%, +0,9 pontos percentuais do que em 2017, Lisboa perdeu -1,9 pp para 14,7%, e Setúbal recuou 0,3 pp para 4,8%.

Acresce ainda referir que a variação verificada no período janeiro-outubro de 2018 tem subjacente aproximadamente um acréscimo de +4% no volume de contentores de dimensão equivalente a 20 pés e uma quebra de -1,8% nos de dimensão equivalente a 40 pés.

Da observação das variações refletidas no quadro anterior, ressalta que a variação dos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior apresenta um valor positivo para Leixões, de 3%, e negativos para os outros portos, sendo de -2% para Sines e de -11% para Lisboa, sendo de -2,7% a variação global.

2.3. Movimento Geral de Navios

O movimento de navios que escalaram os portos comerciais do Continente, independentemente das operações que efetuaram e da sua tipologia, que inclui nomeadamente os navios de cruzeiro de passageiros, apresenta uma tendência de crescimento nos períodos janeiro-outubro desde 2008 de +0,5% ao ano, em termos do número das escalas efetuadas entre 2008 e 2018, baixando para +0,3% no período mais recente de cinco anos. Considerando o volume de arqueação bruta estes indicadores de evolução média anual sobem para +6,8% e +4,4%, respetivamente.

O cruzamento destes indicadores reflete o aumento crescente da dimensão média, associada à capacidade de carga dos navios que escalam os portos nacionais.

Considerando o período dos últimos cinco anos verifica-se que esta tendência resulta da conjugação de evoluções positivas observadas na generalidade dos portos, sendo de distinguir, nos portos de maior dimensão o caso de Setúbal cujo número de escalas tem crescido +3,4% ao ano no período mais recente de cinco anos, seguido de Aveiro com +1,6% e de Sines com +1,5%.

Dos desempenhos negativos medidos por este indicador destaca-se o porto de Lisboa cuja tendência é decrescente qualquer que seja o período de análise, sendo de -2,5% nos cinco anos mais recentes. Idêntico comportamento é verificado nos portos de Figueira da Foz (-1,3%) e do Douro e Leixões (-0,1%).

Número de escalas	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ % 2018/2017	Δ% média 2008 a 2018	Δ% média 2014 a 2018
Viana do Castelo	184	170	155	165	176	196	158	-19.4%	+1.3%	+2.2%
Douro e Leixões	2 188	2 206	2 183	2 285	2 285	2 263	2 181	-3.6%	+0.1%	-0.1%
Aveiro	669	789	852	874	846	894	910	+1.8%	+1.9%	+1.6%
Figueira da Foz	398	443	450	412	434	423	417	-1.4%	+2.5%	-1.3%
Lisboa	2 330	2 414	2 255	2 224	1 887	2 150	2 026	-5.8%	-3.6%	-2.5%
Setúbal	996	1 053	1 202	1 212	1 303	1 334	1 353	+1.4%	+1.7%	+3.4%
Sines	1 361	1 658	1 671	1 803	2 023	1 879	1 769	-5.9%	+5.1%	+1.5%
Faro	53	69	56	71	32	15	32	+113.3%	+7.8%	-24.3%
Portimão	68	37	35	64	46	74	97	+31.1%	+5.4%	+25.4%
TOTAL	8 247	8 839	8 859	9 110	9 032	9 228	8 943	-3.1%	+0.5%	+0.3%
Arqueação Bruta										
GT (milhares)	118 773	138 907	144 651	160 736	166 549	174 702	172 930	-1.0%	+6.8%	+4.4%
GT médio	14.40	15.72	16.33	17.64	18.44	18.93	19.34	+2.1%	+6.2%	+4.1%

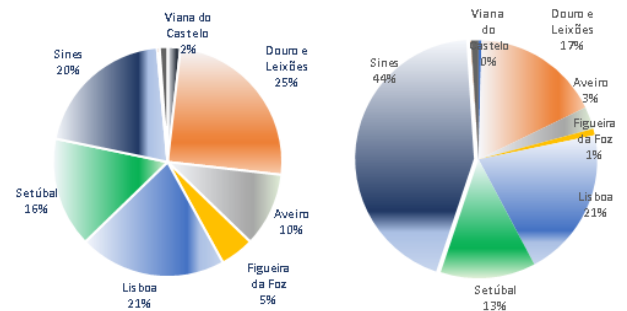
A quota mais significativa do número de escalas observado no período de janeiro a outubro de 2018 é registada nos portos de Douro e Leixões, com 25% (após recuo de -3,6%), seguindo-se Lisboa e Sines com 20,8% (após recuo de -15,6%) e 20,3% (após recuo de -5,9%), respetivamente, e ainda Setúbal com 15,5% (após crescimento de +1,4%).



A nível do volume de arqueação bruta a quota mais elevada foi registada no porto de Sines representando 43,8% do total, após uma quebra de -3,9%, seguido de Lisboa, com 20,5%, após diminuição de -18%, e de Douro e Leixões, com 17,4%, após crescimento de +2,2%.

Importa assinalar o facto de os portos de Aveiro e de Setúbal terem registado as melhores marcas de sempre em volume de arqueação bruta.

Porto	Escalas			GT		
	Número	%	Δ% homóloga	Vol (10 ³)	%	Δ% homóloga
Viana do Castelo	158	1.8%	-19.4%	644.1	0.4%	-21.0%
Douro e Leixões	2181	25.0%	-3.6%	28 071.2	17.4%	+2.2%
Aveiro	910	10.4%	+1.8%	5 064.7	3.0%	+7.4%
Figueira da Foz	417	4.8%	-1.4%	1 438.2	0.9%	+6.4%
Lisboa	1815	20.8%	-15.6%	34 160.2	20.5%	-18.0%
Setúbal	1353	15.5%	+1.4%	21 591.1	13.0%	+5.0%
Sines	1768	20.3%	-5.9%	72 997.3	43.8%	-3.9%
Faro	32	0.4%	+113.3%	104.5	0.1%	+56.9%
Portimão	97	1.1%	+31.1%	1 643.4	1.0%	+46.8%
Total	8732	100.0%	-5.4%	166 714.8	100.0%	-4.6%

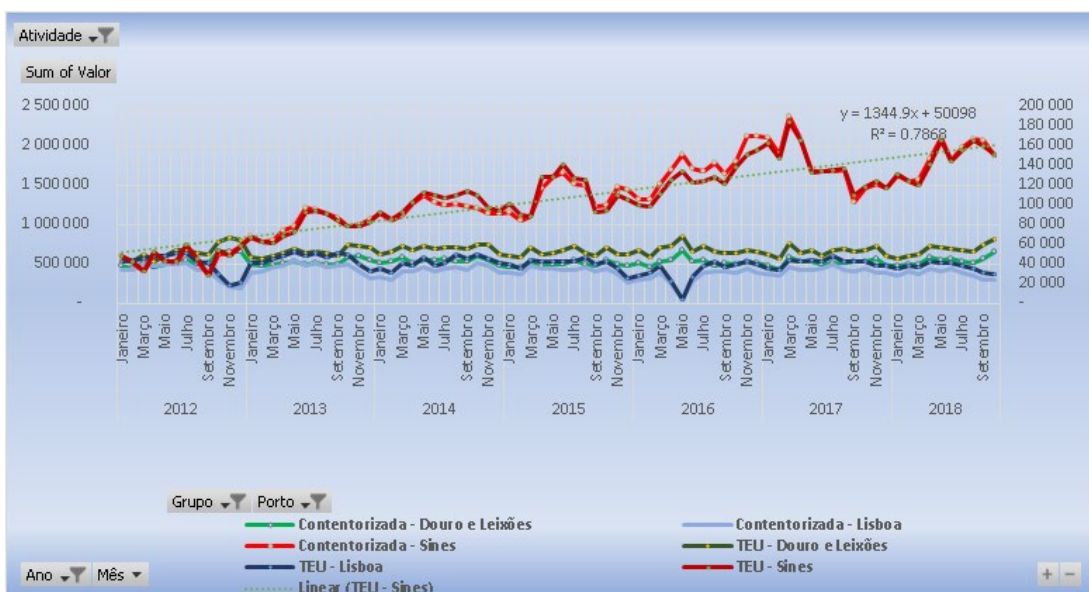


2.4. Evolução mensal da Carga Contentorizada e Contentores (TEU) - Total x Transhipment

Foi já referido nos pontos anteriores que o comportamento do sistema portuário do Continente é claramente marcado pelo comportamento do tráfego de Contentores de Sines, quer em termos de Carga Contentorizada, quer em termos de TEU.

Salientamos também o facto de que a perceção do comportamento do mercado baseada na análise de qualquer um destes indicadores é a mesma, atenta a forte correlação existente entre si, conforme é perceptível no gráfico seguinte e que se traduz por um coeficiente de correlação linear de 0,982.

Adianta-se ainda que este gráfico ilustra a oscilação e irregularidade na evolução deste mercado em particular (se bem que em todos os mercados se assista a maior ou menor irregularidade na respetiva evolução mensal), bem como a natural alternância de ciclos positivos e negativos, mais notório, por efeito da maior dimensão, no porto de Sines.



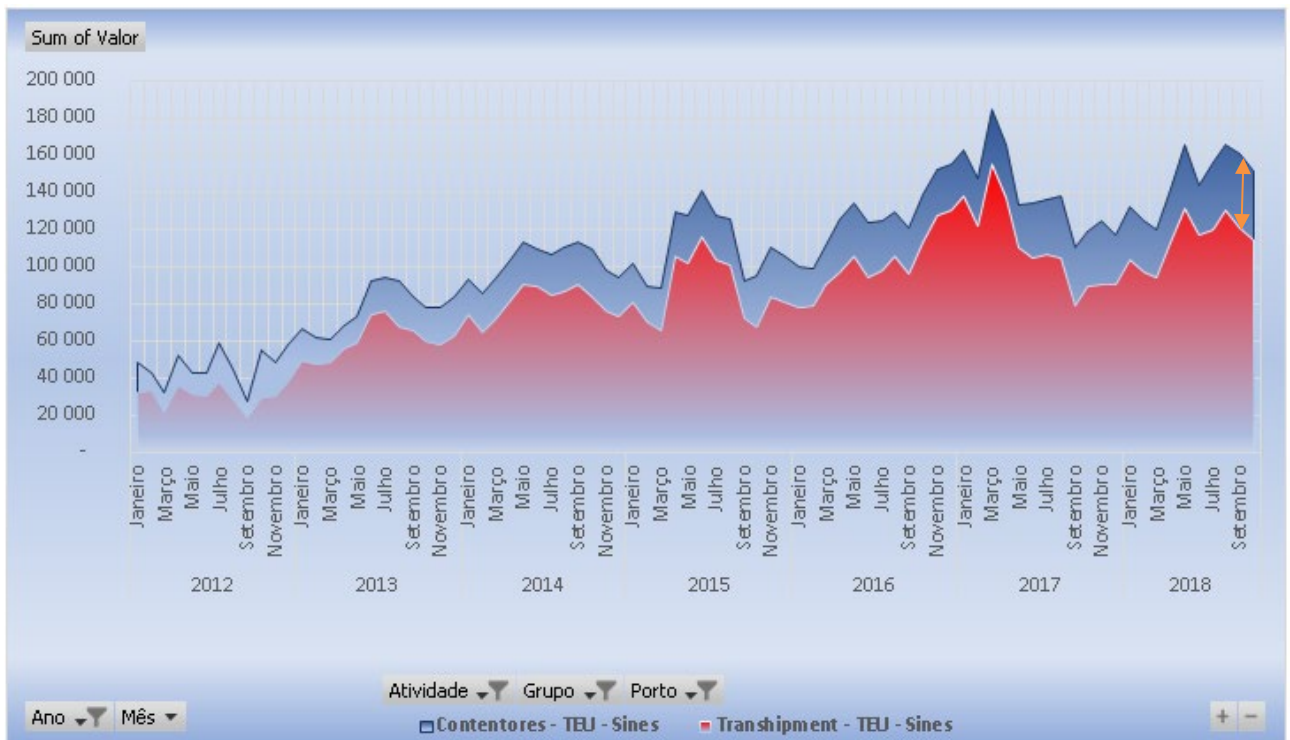
Esta circunstância relativiza o comportamento negativo detetado no início de 2018 face a 2017, sendo, no entanto, já perceptível uma tendência crescente, embora com alternância de variações mensais positivas e negativas, desde outubro de 2017.



Merece aqui ser sublinhado o comportamento do tráfego no porto de Lisboa nos meses de novembro e dezembro de 2012 e em abril e maio de 2016, bem como no período mais recente de 2018, onde o efeito de perturbações laborais teve maior impacto na quebra do volume de contentores movimentados, e a razoável simetria com a evolução do tráfego em Leixões nos mesmos períodos, refletindo clara transferência de serviços.

Foi também já referido que a quebra verificada no volume de Carga Contentorizada e no volume de Contentores movimentados no período janeiro-outubro de 2018, é, pelo menos parcialmente, explicada pelo elevado patamar de atividade observado no primeiro terço de 2017 (marcado por um crescimento do *transshipment* superior a +30% face ao período homólogo de 2016).

Nestes gráficos é perceptível este comportamento do tráfego de Contentores, em termos de movimento total e em operações de *transshipment*, evidenciando-se também a correlação perfeita existentes entre estes dois indicadores, traduzida por um coeficiente de correlação linear que para Sines tem o valor $r = 0,994$ no período desde janeiro de 2012, no qual a proporção entre estes tráfegos oscila entre 54% e 84%, elevando-se este valor mínimo a 71% se considerarmos os últimos dois anos.



Importa ainda salientar que a franja sombreada a azul representa o volume do tráfego com o *hinterland*, tendo o seu valor máximo desde sempre sido observado no anterior mês de setembro (40 mil TEU). No corrente mês de outubro recuou para 37,3 mil TEU, mas ainda representa a segunda marca mais elevada. Em ambos estes meses o tráfego com o *hinterland* representa 25% e o *transshipment* 75% do total de TEU movimentado no porto de Sines.





Neste capítulo procede-se ao registo do movimento verificado em cada um dos 57 mercados portuários, agregados pela ‘tipologia de carga’ movimentada e com o detalhe do ‘porto’ onde se efetua a respetiva movimentação, independentemente da sua dimensão, procedendo-se a uma breve análise dos aspetos mais significativos.

Da observação destes mercados, na sua dupla dimensão, poderão ressaltar indícios que traduzem eventuais situações de concorrência ou complementaridade entre portos.

Como enquadramento da análise objeto dos pontos seguintes, onde se trata individualmente cada mercado, apresenta-se o quadro resumo seguinte, com os dados relativos ao período janeiro-outubro entre 2016 e 2018, bem como, relativamente a este último, em análise, as respetivas quotas, variação homóloga face a 2017 e indicadores de evolução média anual no período entre 2014 e 2018, apresentando as respetivas *sparklines* de evolução anual, onde se assinalam os pontos mínimo e máximo observados.

	2016	2017	2018	δ%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual Jan-Out 2014 a 2018	Evolução Gráfica Janeiro-Outubro de 2014 a 2018
Carga Geral	32 758 724	34 791 799	34 951 918	44.9%	+0.5%	+4.1%	
Contentorizada	26 488 288	28 839 782	29 163 866	37.5%	+1.1%	+6.8%	
Fraccionada	5 298 389	4 789 794	4 435 720	5.7%	-7.4%	-10.6%	
Ro-Ro	972 046	1 162 223	1 352 332	1.7%	+16.4%	+24.0%	
Granéis Sólidos	15 164 162	17 248 421	16 168 600	20.8%	-6.3%	+1.9%	
Carvão	4 676 248	5 310 883	3 988 750	5.1%	-24.9%	-1.2%	
Minérios	881 789	974 102	811 736	1.0%	-16.7%	+1.7%	
Produtos Agrícolas	3 869 130	4 324 845	4 286 901	5.5%	-0.9%	+4.9%	
OutrosGS	5 736 995	6 638 591	7 081 212	9.1%	+6.7%	+2.5%	
Granéis Líquidos	29 426 754	29 285 674	26 694 068	34.3%	-8.8%	+3.0%	
Petróleo Bruto	14 567 603	12 340 311	10 848 052	13.9%	-12.1%	+3.5%	
Produtos Petrolíferos	13 103 758	15 132 347	14 065 974	18.1%	-7.0%	+3.1%	
OutrosGL	1 755 393	1 813 016	1 780 042	2.3%	-1.8%	-0.7%	
Total Geral	77 349 640	81 325 894	77 814 585	100.0%	-4.3%	+3.3%	
Δ% anual	+3.6%	+5.1%	-4.3%	-	-	-	-

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 recente dos mercados, mas, por outro lado, permitindo obter indicadores de comportamento mais atuais e realistas, sem, contudo, se deixar de sublinhar algumas inflexões do comportamento dos mercados que se considerem importantes.

3.1. Carga Geral

As mercadorias transportadas por via marítima e acondicionadas sob a forma designada Carga Geral, nomeadamente ‘contentorizada’ e ‘fraccionada’, apresentam uma elevada heterogeneidade, tendo sido, em 2017, as mais significativas ‘Ferro e aço de base e ferro-ligas e produtos da primeira transformação de ferro e aço (exceto tubos)’, ‘Pastas, papel e seus artigos’, ‘Cimento, cal e gesso’, ‘Outros materiais de construção, produtos manufaturados’, ‘Bebidas’, ‘Vidro e produtos de vidro, produtos de cerâmica e de porcelanas’, ‘Pedra, areia, saibro, argila, turfa e outros produtos não energéticos das indústrias extrativas n.e. ‘Plásticos de base e borracha sintética sob formas primárias’ e ‘Mercadorias grupadas’ e, que representaram cerca de 30% do total das mercadorias movimentadas nestas tipologias de carga.

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’, ‘Mercadorias grupadas’, ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e ‘Artigos de borracha ou de matérias plásticas’, que representaram mais de 60% do total de mercadorias movimentadas nesta tipologia de carga.



É, no entanto, de assinalar que o tráfego Ro-Ro inclui a movimentação de Contentores, situação que tem vindo a ser observada nos últimos anos por efeito da atividade desenvolvida no Molhe Sul do porto de Leixões.

É importante sublinhar o facto de no ano de 2017, cerca de 53% das mercadorias movimentadas na classe de Carga Geral terem sido para exportação, cerca de 39% de tráfego de importação e apenas cerca de 8% em tráfego de cabotagem.

3.1.1. Contentorizada

O volume de Carga Contentorizada movimentada nos portos do Continente no período janeiro-outubro de 2018 atingiu quase 29,2 milhões de toneladas, ultrapassando o anterior valor máximo em +1,1%, correspondente a +324,1 mil toneladas, e estabelecendo a melhor marca de sempre nos períodos homólogos de 2017.

A evolução do volume de Carga Contentorizada nestes períodos tem subjacente uma taxa média anual de crescimento de +6,8%, sendo fundamentalmente influenciada pelo comportamento do porto de Sines, quer pelo facto de a sua evolução ter vindo a processar-se a um ritmo anual de +11,7%, mas também pela forte ponderação conferida pela quota de 63,6%.

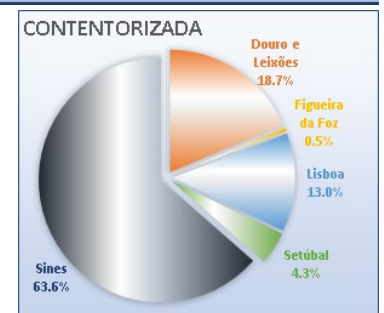
Esta tendência de Sines é ainda suportada pela sua correspondente de Setúbal, que, em termos de evolução anual, detém uma taxa média anual de crescimento de +9,6% não obstante o recuo a que se vem assistindo no corrente ano, fruto também do crescimento acelerado verificado nos últimos anos, principalmente em 2016.

Pela sua dimensão e importância que detêm no panorama dos portos do Continente, importa referir o comportamento dos portos de Leixões e de Lisboa, onde o primeiro vem evoluindo a uma taxa média nula e o segundo a uma taxa negativa de -2,2%, recentemente agravada pelas perturbações laborais ali vivenciadas, que também influenciaram, embora com menos impacto, o comportamento dos portos da Figueira da Foz e de Setúbal.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	591	1 203	281	696	1 085	0.0%	+56.0%	+6.5%	
Douro e Leixões	5 491 711	5 013 637	5 336 289	5 131 498	5 444 922	18.7%	+6.1%	+0.0%	
Aveiro	0	0	598	472	256	0.0%	-45.8%	+61.2%	
Figueira da Foz	141 766	156 033	165 759	155 883	132 648	0.5%	-14.9%	-1.2%	
Lisboa	4 206 982	4 276 967	3 184 779	4 255 645	3 785 331	13.0%	-11.1%	-2.2%	
Setúbal	874 968	1 053 122	1 444 054	1 360 851	1 264 876	4.3%	-7.1%	+9.6%	
Sines	12 191 010	13 540 902	16 356 528	17 934 738	18 534 749	63.6%	+3.3%	+11.7%	
Total Geral	22 907 028	24 041 864	26 488 288	28 839 782	29 163 866	100.0%	+1.1%	+6.8%	
Δ% anual	-	+5.0%	+10.2%	+8.9%	+1.1%	-	-	-	-

A predominância de Sines neste mercado é-lhe conferida pelo tráfego de *transshipment* que representou 78,1% do seu volume de TEU movimentados, não obstante o facto de no período em análise ter observado uma quebra de -0,5% face ao período homólogo de 2017, contrariada pelo tráfego do *hinterland* que ao registar um acréscimo de +12,9% determinou uma variação deste mercado de Sines de +3,3%.

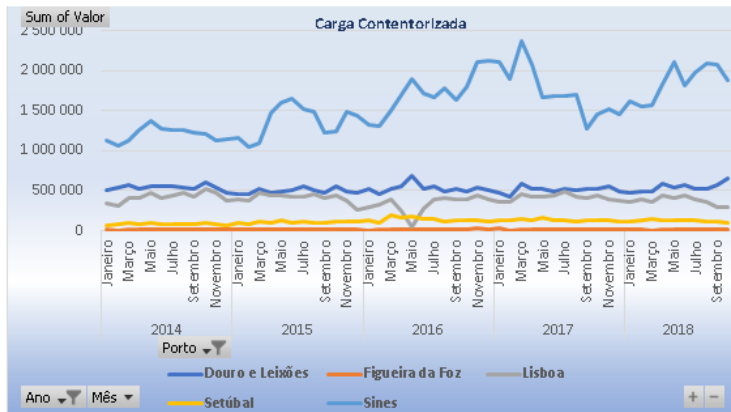
Acresce sublinhar que a forte influência exercida pelo tráfego de *transshipment* não se limita, naturalmente, ao porto de Sines, mas a todo o sistema portuário do Continente. Considerando o total do tráfego de *transshipment*, incluindo o registado em Leixões e Lisboa (que representa um total aproximado de 6,5% do total de TEU ali movimentados),





constata-se que o peso do *transhipment* relativamente ao total representou, no período em análise, cerca de 47,8%.

O comportamento do mercado de Carga Contentorizada que temos em presença, nomeadamente o de Sines, é ilustrado com clareza pelo gráfico seguinte, cuja observação ilustra com clareza que a quebra verificada neste porto no período janeiro-outubro de 2018, é parcialmente explicado pelo forte crescimento verificado no período homólogo de 2017 face a 2016, assistindo-se agora a um retorno à trajetória de evolução normal.



Sublinha-se, à margem da presente análise, a razoável simetria das variações entre a evolução do tráfego no porto de Lisboa nos meses de junho e maio de 2016, onde o efeito das perturbações laborais teve maior impacto, com a evolução do tráfego em Leixões no mesmo período, sendo já notória idêntica situação nos meses mais recentes de 2018.

Da leitura do quadro seguinte ressalta o comportamento assimétrico entre, por um lado, Leixões e Sines, com variações positivas (+6,1% e +3,3%, respetivamente) no volume de Carga Contentorizada movimentada, e por outro Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal com significativas quebras neste movimento (com valores respetivos de -14,9%, -11,1% e -7,1%).

Da leitura do quadro seguinte ressalta o comportamento assimétrico entre, por um

lado, Leixões e Sines, com variações positivas (+6,1% e +3,3%, respetivamente) no volume de Carga Contentorizada movimentada, e por outro Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal com significativas quebras neste movimento (com valores respetivos de -14,9%, -11,1% e -7,1%).

Se for considerado o comportamento deste mercado no próprio mês de outubro, tomado isoladamente, verifica-se que atingiu um acréscimo global de +14,2%, com Sines a registar um aumento de +29%. A par deste porto, Leixões regista também um acréscimo significativo de +23,8% enquanto Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal, registam quebras de, respetivamente, -16,6%, -33,2% e -22,8%.

Assinala-se o facto de o volume de Carga Contentorizada movimentada nos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior se cifrar em 34,25 milhões de toneladas, revelando uma quebra de -2,9%, em resultado de variações negativas registadas em todos os portos exceto Leixões (+5,1%), com particular destaque para Sines que diminuiu -3%, cerca de -1 milhão de toneladas.

CARGA GERAL-CONTENTORIZADA

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	39	-53	-57.4%	1 085	0.0%	+389	+56.0%	1 100	+353	+47.3%
Douro e Leixões	655 625	+125 954	+23.8%	5 444 922	18.7%	+313 424	+6.1%	6 492 887	+313 859	+5.1%
Aveiro	11	+11	-	256	0.0%	-216	-45.8%	270	-202	-42.8%
Figueira da Foz	13 050	-2 590	-16.6%	132 648	0.5%	-23 235	-14.9%	164 684	-31 072	-15.9%
Lisboa	296 601	-147 348	-33.2%	3 785 331	13.0%	-470 314	-11.1%	4 556 623	-532 353	-10.5%
Setúbal	105 005	-31 086	-22.8%	1 264 876	4.3%	-95 975	-7.1%	1 519 139	-97 629	-6.0%
Sines	1 880 977	+422 578	+29.0%	18 534 749	63.6%	+600 010	+3.3%	21 510 483	-662 960	-3.0%
Total Geral	2 951 309	+367 465	+14.2%	29 163 866	100.0%	+324 084	+1.1%	34 245 185	-1 010 002	-2.9%

Considerando a direção do fluxo da carga, assinalam-se comportamentos positivos nas operações de embarque e de desembarque, com variações respetivas de +0,5% e de +1,9%.

Nas operações de embarque registam-se variações positivas em Leixões e em Sines, +2,7% e +4,8%, respetivamente, e negativas nos portos de Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal, de -12,6%, -10% e de -14,6%.



Nas operações de desembarque, para além de Leixões e Sines também Setúbal regista uma variação positiva, sendo as respetivas taxas de +9,7%, +1,7% e +12,6%, que anulam as variações negativas observadas na Figueira da Foz, -27,7%, e em Lisboa, de -13,1%.

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 49,7% e 53,2%, respetivamente.

Acresce ainda assinalar o facto de que com exceção de Leixões, o volume de Carga Contentorizada embarcada é superior ao da desembarcada, sendo esse rácio mais expressivo no porto da Figueira da Foz, onde ascende a 87%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	991	0.0%	+386	+63.9%	94	0.0%	+3	+3.2%	91.3%
Douro e Leixões	2 705 900	16.9%	+72 014	+2.7%	2 739 022	20.9%	+241 410	+9.7%	49.7%
Figueira da Foz	115 462	0.7%	-16 661	-12.6%	17 186	0.1%	-6 574	-27.7%	87.0%
Lisboa	2 542 289	15.8%	-283 441	-10.0%	1 243 042	9.5%	-186 873	-13.1%	67.2%
Setúbal	838 079	5.2%	-143 844	-14.6%	426 797	3.3%	+47 870	+12.6%	66.3%
Sines	9 854 817	61.4%	+455 195	+4.8%	8 679 932	66.2%	+144 815	+1.7%	53.2%
Total Geral	16 057 538	100.0%	+83 649	+0.5%	13 106 073	100.0%	+240 651	+1.9%	55.1%

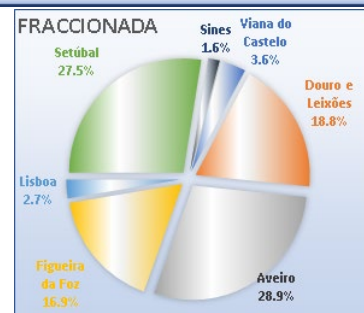
3.1.2. Fracionada

A Carga Fracionada, que detém mercados relevantes na generalidade dos portos, movimentou no período janeiro-outubro de 2018 um volume superior a 4,4 milhões de toneladas, representando uma quota de 5,7%.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	234 882	231 785	212 169	231 109	160 093	3.6%	-30.7%	-6.8%	
Douro e Leixões	832 910	946 819	972 040	925 240	834 708	18.8%	-9.8%	-0.2%	
Aveiro	1 520 457	1 399 899	1 197 678	1 116 063	1 280 956	28.9%	+14.8%	-5.7%	
Figueira da Foz	957 915	847 805	805 853	833 291	748 138	16.9%	-10.2%	-5.1%	
Lisboa	70 408	183 348	205 474	159 995	117 663	2.7%	-26.5%	+5.0%	
Setúbal	2 668 180	2 432 665	1 679 543	1 431 783	1 221 035	27.5%	-14.7%	-19.7%	
Sines	113 239	96 966	98 521	89 412	73 128	1.6%	-18.2%	-9.0%	
Faro	278 325	284 037	127 111	2 002	0	0.0%	-100.0%	-	
Total Geral	6 676 316	6 423 323	5 298 389	4 788 895	4 435 720	100.0%	-7.4%	-10.6%	
Δ% anual	-	-3.8%	-17.5%	-9.6%	-7.4%	-	-	-	-

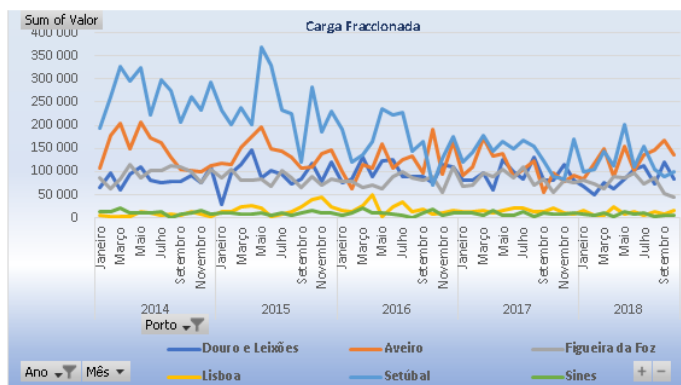
Com exceção de Lisboa, que tem evoluído desde 2014 a uma taxa média anual de +5%, embora com uma dimensão de apenas 2,7%, os diversos mercados desta tipologia de carga apresentam tendências de evolução negativas, com particular destaque os portos de Setúbal, -19,7%, com uma quota de 27,5%, Aveiro, -5,7%, a quota mais expressiva de 28,9%, Figueira da Foz, -5,1%, representando 16,9%, e também Viana do Castelo, -6,8%, com uma dimensão mais reduzida de 3,6%.

Leixões tem registado uma evolução em torno de 0%, sendo de -0,2% no período em análise, detendo uma quota de 18,8%.





A representação gráfica da evolução mensal desde 2014 para os portos com movimento mais significativo, evidencia a forte irregularidade e assimetria de comportamento a que se assiste neste mercado de carga, cujo coeficiente de variação ou desvio médio mensal no período indicado, varia entre 17% (Figueira da Foz) e 68% (Lisboa), sendo de 24% em Leixões, 27% em Aveiro, 36% em Setúbal e 43% em Sines.



Após o comportamento registado no período janeiro-outubro de 2018, Aveiro mantém a quota mais significativa e é o único mercado que regista um comportamento positivo no período de janeiro a outubro de 2018, com uma variação de +14,8%, tendo aumentado +41,6% no próprio mês de outubro.

Os restantes portos registam variações claramente negativas, destacando-se Setúbal, até há pouco tempo líder deste mercado de carga, com uma quebra de -14,7%, Leixões com -9,8% e Figueira da Foz com -10,2%.

Salienta-se que no próprio mês de outubro, Leixões e Setúbal observam variações positivas, insuficientes para infletir o comportamento observado no período de janeiro a outubro de 2018.

O volume movimentado no período dos últimos doze meses cifra-se globalmente em quase 5,3 milhões de toneladas, inferior em -9,1% aos doze imediatamente anteriores. A nível do comportamento dos vários mercados, constata-se variações negativas na sua generalidade dos portos, com exceção de Aveiro que cresce +5,5%. As influências mais significativas para o comportamento negativo vêm de Setúbal e Leixões, que registam quebras respetivas de -14,9% e -10,5%.

CARGA GERAL-FRACCIONADA

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	3 366	-30 088	-89.9%	160 093	3.6%	-71 016	-30.7%	201 778	-66 100	-24.7%
Douro e Leixões	83 151	+1 501	+1.8%	834 708	18.8%	-90 533	-9.8%	1 030 041	-120 686	-10.5%
Aveiro	135 745	+39 853	+41.6%	1 280 956	28.9%	+164 893	+14.8%	1 451 112	+75 544	+5.5%
Figueira da Foz	44 327	-11 313	-20.3%	748 138	16.9%	-85 153	-10.2%	905 933	-91 713	-9.2%
Lisboa	15 956	-5 988	-27.3%	117 663	2.7%	-42 332	-26.5%	134 734	-52 186	-27.9%
Setúbal	100 053	+11 135	+12.5%	1 221 035	27.5%	-210 748	-14.7%	1 476 553	-259 207	-14.9%
Sines	5 828	-2 997	-34.0%	73 128	1.6%	-16 284	-18.2%	92 964	-11 530	-11.0%
Faro	0	-	-	0	0.0%	-2 002	-100.0%	50	-1 952	-97.5%
Total Geral	388 425	+2 103	+0.5%	4 435 720	100.0%	-353 175	-7.4%	5 293 165	-527 830	-9.1%

Considerando o comportamento do mercado a nível do sentido do fluxo de tráfego, constatamos variações negativas no volume de ambas as operações, sendo mais expressiva nos 'embarques', ascendendo a -11%, sendo nos 'desembarques' de -0,3%, com os 'embarques' a representar 63,2% do total.

A variação global negativa que se observa nas operações de embarque, decorre do comportamento negativo da generalidade dos portos, com exceção de Aveiro que registou um acréscimo de +3,2%. Com comportamento negativo destacam-se o porto de Setúbal que registou uma quebra de -24,2%, e, com uma menor dimensão, Viana do Castelo e Lisboa, com quebras respetivas de -29,2% e -24,6%.



Nas operações de desembarque registou-se igualmente uma variação positiva no porto de Aveiro, +27,5%, que foi anulada pelas variações negativas dos restantes portos, com destaque para a Figueira da Foz, -30,7%, Leixões, -21,4% e Viana do Castelo, -43,1%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	145 251	5.2%	-59 779	-29.2%	14 842	0.9%	-11 237	-43.1%	90.7%
Douro e Leixões	666 383	23.8%	-44 839	-6.3%	168 325	10.3%	-45 693	-21.4%	79.8%
Aveiro	604 042	21.6%	+18 729	+3.2%	676 914	41.4%	+146 163	+27.5%	47.2%
Figueira da Foz	565 937	20.2%	-4 354	-0.8%	182 202	11.1%	-80 798	-30.7%	75.6%
Lisboa	101 184	3.6%	-32 985	-24.6%	16 479	1.0%	-9 346	-36.2%	86.0%
Setúbal	645 847	23.1%	-205 859	-24.2%	575 188	35.2%	-4 890	-0.8%	52.9%
Sines	72 980	2.6%	-16 432	-18.4%	148	0.0%	+148	-	99.8%
Faro	0	0.0%	-2 002	-100.0%	0	0.0%	-	-	-
Total Geral	2 801 624	100.0%	-347 521	-11.0%	1 634 096	100.0%	-5 653	-0.3%	63.2%

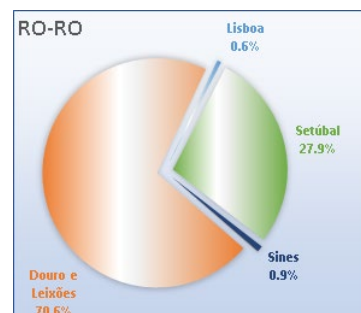
3.1.3. Ro-Ro

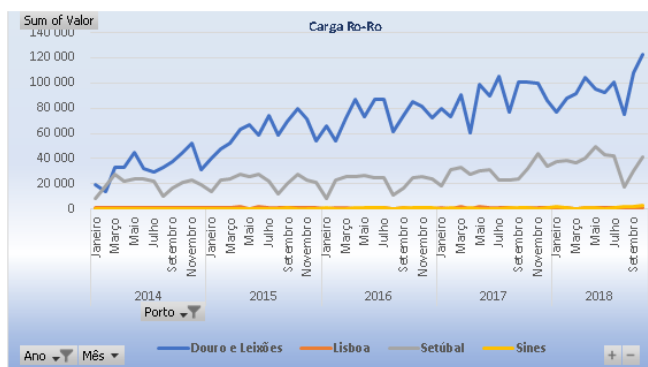
O mercado da carga Ro-Ro representa uma quota de apenas de 1,7% do total, sendo notável o seu acentuado crescimento nos últimos anos, a uma taxa média anual de +24%, resultante das parciais +26,4% de Leixões e de +18,5% de Setúbal, que praticamente repartem o mercado.

No que respeita ao porto de Leixões, verifica-se que a variação no período em análise, de +9%, é significativamente inferior à referida taxa média anual, o que poderá indiciar um abrandamento da dinâmica de crescimento que tem vindo a verificar-se nos últimos anos. Inversamente, no porto de Setúbal a taxa de evolução é significativamente superior à da variação do período em análise, o que poderá indiciar estarmos em presença de uma aceleração do seu crescimento.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	321 151	610 831	748 470	875 775	954 885	70.6%	+9.0%	+26.4%	
Lisboa	10 307	10 501	4 460	8 753	7 885	0.6%	-9.9%	-7.6%	
Setúbal	193 854	222 396	212 508	272 948	377 271	27.9%	+38.2%	+18.5%	
Sines	0	1 262	6 602	4 747	11 636	0.9%	+145.1%	-	
Total Geral	525 312	844 989	972 046	1 162 223	1 351 677	100.0%	+16.3%	+24.0%	
Δ% anual	-	+60.9%	+15.0%	+19.6%	+16.3%	-	-	-	-

Importa sublinhar a inversão observada neste mercado entre o peso dos portos com mais atividade, culminando com o quase abandono desse mercado por parte do porto de Lisboa. Recorda-se que em 2013, há cinco anos, Setúbal detinha uma quota de 75,6% deste mercado, repartindo-se o restante por Lisboa (8,7%) e Leixões (15,7%). Em 2018, Lisboa saiu praticamente do mercado (0,6%), Leixões detém uma quota de 70,6% e Setúbal de 27,9%. É importante sublinhar que os mercados de Leixões e de Setúbal não estão numa situação de concorrência por mercadorias, pois o primeiro movimenta maioritariamente Contentores, por efeito de uma linha a ser explorada no Molhe Sul pelo concessionário do TCL, e o segundo, unidades do setor automóvel.





A representação gráfica espelha claramente a evolução do movimento destes mercados, que, não obstante, a sua sustentabilidade, reflete razoável oscilação, com desvios médios na casa dos 35%.

O quadro seguinte ilustra um comportamento positivo para os principais mercados, quer em termos de movimento no próprio mês de outubro, quer em valores acumulados, sendo de realçar nestes últimos uma forte variação observada em Setúbal, de +38,2%, sendo de +9% em Leixões.

Nos últimos doze meses atingiu-se um volume superior a 1,6 milhões de toneladas que traduz um acréscimo global de +18,3% face a idêntico período imediatamente anterior, verificando-se que a variação positiva de Leixões se situa em +10,8% e a de Setúbal em +41,2%.

CARGA GERAL-RO-RO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	122 654	+22 329	+22.3%	954 885	70.6%	+79 110	+9.0%	1 140 995	+111 295	+10.8%
Lisboa	953	+169	+21.6%	7 885	0.6%	-868	-9.9%	9 178	-233	-2.5%
Setúbal	40 926	+8 730	+27.1%	377 271	27.9%	+104 323	+38.2%	455 015	+132 659	+41.2%
Sines	2 459	+1 750	+246.9%	11 636	0.9%	+6 889	+145.1%	12 657	+6 416	+102.8%
Total Geral	166 992	+32 978	+24.6%	1 351 677	100.0%	+189 454	+16.3%	1 617 845	+250 138	+18.3%

No que se refere ao sentido das operações verifica-se globalmente uma repartição semelhante entre o volume dos 'embarques' e dos 'desembarques', e ambos com comportamentos positivos se bem que numa intensidade distinta. Os 'embarques' registam um acréscimo de +34,9%, impulsionado por uma variação de +87% em Setúbal, enquanto os 'desembarques' crescem +2,7%, por efeito da conjugação da variação positiva no porto de Leixões de +4,3% e da redução verificada em Setúbal, de -2,5%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	411 306	62.2%	+56 948	+16.1%	543 579	78.7%	+22 162	+4.3%	43.1%
Lisboa	5 736	0.9%	-877	-13.3%	2 149	0.3%	+9	+0.4%	72.7%
Setúbal	232 331	35.1%	+108 115	+87.0%	144 940	21.0%	-3 792	-2.5%	61.6%
Sines	11 636	1.8%	+6 889	+145.1%	0	0.0%	-	-	100.0%
Total Geral	661 009	100.0%	+171 074	+34.9%	690 668	100.0%	+18 380	+2.7%	48.9%



3.2. Granéis Sólidos

As principais mercadorias movimentadas na classe de Granéis Sólidos nos portos nacionais são, de acordo com a nomenclatura da Diretiva Marítima, ‘Produtos de coqueria; briquetes, bolas e combustíveis sólidos semelhantes’, ‘Cereais’, ‘Cimento, cal e gesso’, ‘Outros resíduos e matérias-primas secundárias’, ‘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 84% do total da classe.

Importa referir que no ano de 2017 cerca de 98% da tonelage movimentada nesta classe respeita a tráfego internacional (do qual cerca de 75% foi de importação), tendo cabido apenas 2% ao tráfego de cabotagem.

3.2.1. Carvão

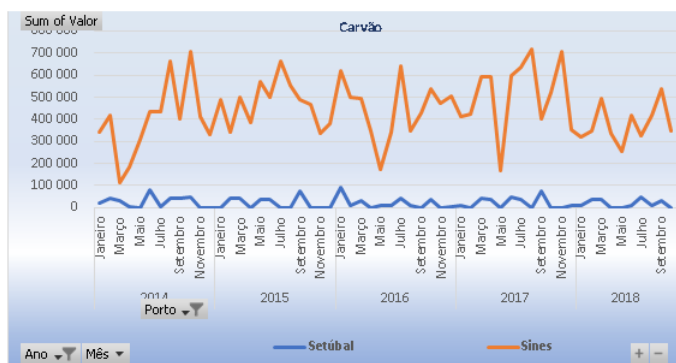
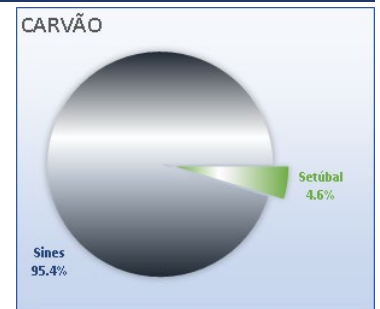
O mercado do Carvão é praticamente constituído pelas importações deste combustível fóssil para as centrais termoelétricas de Sines, da EDP, e do Pego (Abrantes), da Tejo Energia, bem como, a uma escala menor, para as fábricas de cimento Secil e Cimpor, em Setúbal, pelo que a sua abrangência geográfica se limita aos portos em cujo *hinterland* se inscrevem estas localizações, representando 5,1% do mercado portuário total. Estando, embora, inseridas na mesma classificação de grupo e, por conseguinte, tratadas aqui no mesmo mercado, as mercadorias movimentadas maioritariamente em cada um dos portos têm naturezas distintas, a saber, carvão mineral em Sines e ‘petcoke’ em Setúbal, constituindo, na realidade, mercados distintos.

Tendo subjacente este facto, sublinha-se que, no período janeiro a outubro de 2018, Sines detém uma quota de 95,4%, cabendo a Setúbal os remanescentes 4,6%.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Setúbal	327 119	235 238	243 861	248 236	184 748	4.6%	-25.6%	-10.5%	
Sines	4 010 470	4 965 687	4 432 386	5 062 647	3 804 002	95.4%	-24.9%	-0.7%	
Total Geral	4 337 589	5 200 925	4 676 248	5 310 883	3 988 750	100.0%	-24.9%	-1.2%	
Δ% anual	-	+19.9%	-10.1%	+13.6%	-24.9%	-	-	-	-

A tendência de evolução do volume de Carvão movimentado nos períodos janeiro-outubro desde 2014, registou uma inflexão, tendo agora subjacente uma taxa média anual negativa de -1,2%, determinada por comportamentos negativos de ambos os mercados, com Sines e Setúbal a registarem quebras respetivas de -0,7% e -10,5%.

Não obstante o destino do Carvão importado seja o de garantir o funcionamento de unidades industriais, a sua evolução mensal apresenta fortes irregularidades, como evidencia a observação da representação gráfica seguinte, onde se nota que Setúbal apresenta diversos meses sem movimento. Sublinha-se, no



entanto, que o desvio médio global dos volumes mensais de Sines é de ‘apenas’ 31,5%, sendo de 109% o de Setúbal.

Importa notar que face à crescente produção de energia a partir de fontes renováveis, nomeadamente hídrica e eólica, o consumo de carvão para as centrais termoelétricas está tendencialmente sujeito a uma pressão no sentido de entrar numa trajetória decrescente estrutural, de que 2017 constituiu exceção,

devido à situação de seca extrema observada no país. Assim, o atual comportamento poderá estar a traduzir um regresso à trajetória normal.



O volume de Carvão movimentado no período de janeiro a outubro de 2018 situa-se próximo dos 4 milhões de toneladas, refletindo quebras significativas nos dois mercados, na casa dos -25%. O mês de outubro, tomado isoladamente, traduz uma quebra face ao seu homólogo de 2017 de -33,5%, relativa a Sines, já que Setúbal não registou movimento.

Considerando o movimento efetuado nos últimos doze meses, que ultrapassou 5 milhões de toneladas, constata-se que face a idêntico período imediatamente anterior registou uma variação negativa de -19,6%, determinada naturalmente pelo comportamento do porto de Sines.

GRANÉIS SÓLIDOS-CARVÃO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Setúbal	0	-	-	184 748	4.6%	-63 488	-25.6%	196 444	-58 003	-22.8%
Sines	348 313	-175 224	-33.5%	3 804 002	95.4%	-1 258 645	-24.9%	4 863 476	-1 177 907	-19.5%
Total Geral	348 313	-175 224	-33.5%	3 988 750	100.0%	-1 322 133	-24.9%	5 059 920	-1 235 910	-19.6%

Dado que o movimento portuário de Carvão resulta quase integralmente de importações, as operações de 'embarque' são meramente residuais, tendo-se registado no período janeiro-outubro de 2018 o embarque em Sines de 156,7 mil toneladas, superior, no entanto, em +1% ao do período homólogo de 2017.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Setúbal	0	0.0%	-	-	184 748	4.8%	-63 488	-25.6%	0.0%
Sines	156 675	100.0%	+1 614	+1.0%	3 647 327	95.2%	-1 260 259	-25.7%	4.1%
Total Geral	156 675	100.0%	+1 614	+1.0%	3 832 075	100.0%	-1 323 747	-25.7%	3.9%

3.2.2. Minérios

O mercado da movimentação portuária de Minérios apresenta uma dimensão pouco significativa, com um movimento no período janeiro-outubro de 2018 de cerca de 811,7 mil toneladas, correspondente a 1% do total geral de carga movimentada neste período, sendo, praticamente, constituído pelos portos de Leixões e Setúbal, respetivamente 55,7% e 39% (representando no conjunto 94,7% do total), surgindo com uma quota residual de 5,2% o porto de Sines e com 0,2% o porto de Lisboa.

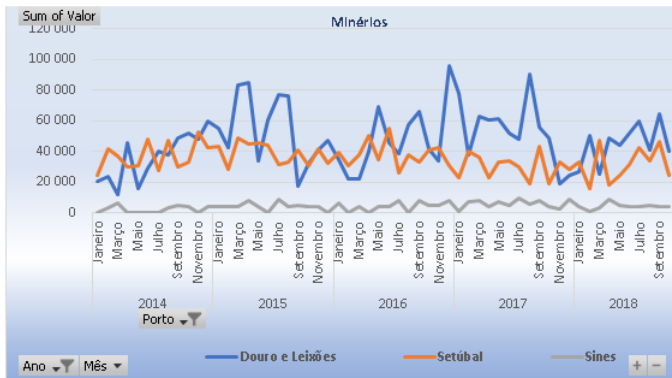
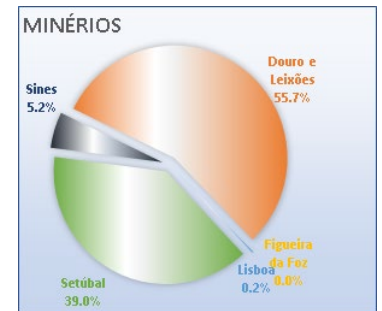
Este mercado regista uma evolução positiva traduzida por uma taxa média anual de +1,7%, determinada fundamentalmente pela conjugação da evolução positiva registada em Leixões, de +6,2%, após quebra de -24%, e negativa verificada em Setúbal, de -4,3%, após acréscimo de +5,3%.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	325 673	561 210	436 239	594 475	451 814	55.7%	-24.0%	+6.2%	
Figueira da Foz	0	0	0	4 106	0	0.0%	-100.0%	-	
Lisboa	11 024	1 674	21 611	15 645	1 499	0.2%	-90.4%	-4.8%	
Setúbal	348 693	389 871	385 577	300 503	316 522	39.0%	+5.3%	-4.3%	
Sines	21 945	45 286	38 362	59 372	41 901	5.2%	-29.4%	+14.3%	
Total Geral	725 927	998 041	881 789	974 102	811 736	100.0%	-16.7%	+1.7%	
Δ% anual	-	+37.5%	-11.6%	+10.5%	-16.7%	-	-	-	-



O comportamento a que se assistiu no período de janeiro a outubro de 2018 vem determinar um acréscimo na quota detida por Setúbal, comparativamente ao período homólogo de 2017, de +8,1 pontos percentuais, para 39% (embora ainda longe dos seus máximos históricos), enquanto Leixões perde cerca de -5,4 pp para 55,7%.

A evolução deste mercado denota uma elevada irregularidade mensal, conforme evidencia o gráfico de linhas seguinte, sublinhando-se, no entanto, a menor oscilação verificada em Setúbal, que lhe confere um desvio médio de 26%, em oposição a um desvio médio de 42% em Leixões.



Dos valores constantes do quadro seguinte ressalta a verificação de uma variação global de -16,7%, resultante do confronto de variações de sinal diferente associadas ao comportamento de Leixões e de Setúbal, respetivamente de -24% e de +5,3%, que têm paralelismo nas variações registadas no próprio mês de outubro, de -18,9% e de +29,1%, também respetivamente.

O volume de Minérios movimentados nos últimos doze meses cifrou-se em 928,4 mil toneladas, o

que representa igualmente uma quebra face aos doze meses imediatamente anteriores, de -21,9%, superior à do período em análise.

GRANÉIS SÓLIDOS-MINÉRIOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	39 809	-9 275	-18.9%	451 814	55.7%	-142 661	-24.0%	494 908	-228 984	-31.6%
Figueira da Foz	0	-	-	0	0.0%	-4 106	-100.0%	0	-4 106	-100.0%
Lisboa	0	-742	-100.0%	1 499	0.2%	-14 146	-90.4%	2 250	-13 395	-85.6%
Setúbal	24 377	+5 495	+29.1%	316 522	39.0%	+16 019	+5.3%	377 673	+3 918	+1.0%
Sines	4 130	-90	-2.1%	41 901	5.2%	-17 472	-29.4%	53 569	-18 506	-25.7%
Total Geral	68 316	-4 612	-6.3%	811 736	100.0%	-162 366	-16.7%	928 400	-261 073	-21.9%

No que respeita à direção do movimento das operações, salienta-se que os 'embarques' representam 44,2% do total, com a particularidade de o movimento de Leixões e Lisboa resultar exclusivamente de operações de descarga, enquanto os de Setúbal e Sines resultarem integralmente de operações de carga. Globalmente registam-se quebras em ambas as operações, de -2,9% nos 'embarques' e de -25,1% nos 'desembarques'.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	0.0%	-	-	451 814	99.7%	-142 661	-24.0%	0.0%
Figueira da Foz	0	0.0%	-	-	0	0.0%	-4 106	-100.0%	-
Lisboa	0	0.0%	-9 164	-100.0%	1 499	0.3%	-4 982	-76.9%	0.0%
Setúbal	316 522	88.3%	+16 019	+5.3%	0	0.0%	-	-	100.0%
Sines	41 901	11.7%	-17 472	-29.4%	0	0.0%	-	-	100.0%
Total Geral	358 423	100.0%	-10 617	-2.9%	453 313	100.0%	-151 749	-25.1%	44.2%



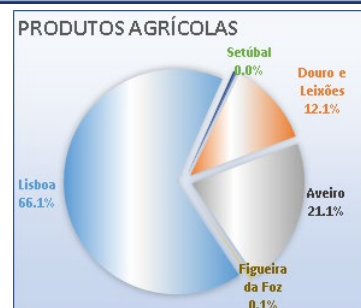
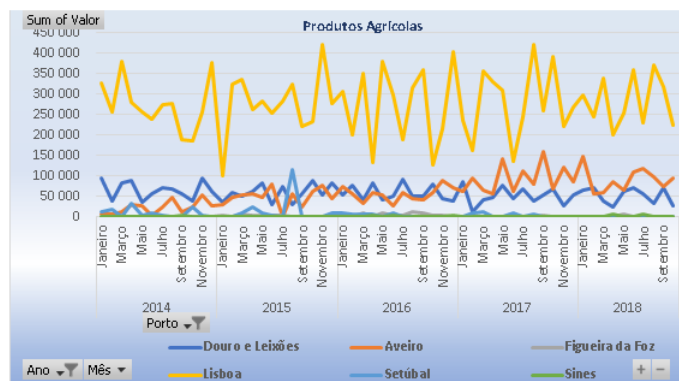
3.2.3. Produtos Agrícolas

Recordando a natureza provisória dos dados e a suscetibilidade de posterior correção, o mercado dos Produtos Agrícolas movimentou quase de 4,3 milhões de toneladas no período janeiro-outubro de 2018, correspondente a uma quota de 5,5% do total. A 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, confere uma relativa concentração no porto de Lisboa, que, assim, justifica a quota maioritária absoluta de 66,1%.

Em termos globais este mercado tem evoluído segundo uma tendência que tem subjacente uma taxa média anual nos períodos homólogos, de +4,9%, muito influenciada pela taxa de +45,9% apurada em Aveiro (para uma quota de 21,1%, que evoluiu de uma quota de 5,2% em 2014). Esta taxa média anual de Aveiro em conjugação com a de +2,1% registada em Lisboa, anularam as taxas médias anuais negativas registadas nos restantes portos.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	0	0	0	0	9 589	0.2%	-	-	
Douro e Leixões	626 896	564 039	617 480	538 117	520 226	12.1%	-3.3%	-4.1%	
Aveiro	187 604	452 298	507 898	903 840	906 612	21.1%	+0.3%	+45.9%	
Figueira da Foz	0	24 486	50 038	7 441	6 296	0.1%	-15.4%	-2.5%	
Lisboa	2 661 467	2 615 955	2 653 414	2 841 324	2 833 360	66.1%	-0.3%	+2.1%	
Setúbal	104 748	161 985	35 850	34 123	0	0.0%	-100.0%	-	
Sines	2 742	2 600	4 449	0	10 818	0.3%	-	+48.3%	
Total Geral	3 583 458	3 821 363	3 869 130	4 324 845	4 286 901	100.0%	-0.9%	+4.9%	
Δ% anual	-	+6.6%	+1.2%	+11.8%	-0.9%	-	-	-	-

Conforme decorre da observação do gráfico de linhas seguinte, a evolução do volume de Produtos Agrícolas apresenta forte irregularidade, mais evidente no porto de Lisboa onde se traduz por um desvio médio de 27% e um rácio valor máximo sobre valor mínimo de 4,2.



Comparativamente ao período homólogo de 2017, o período janeiro-outubro de 2018 apenas reflete variações positivas para o porto de Aveiro, com um acréscimo de +0,3%, sendo negativas as de Leixões, -3,3%, e de Lisboa, -0,3%, de cuja conjugação resulta um ligeiro recuo global de -0,9%.

O movimento no próprio mês de outubro, apenas teve registos nos principais portos que constituem este mercado de carga, registando globalmente uma quebra homóloga significativa de -34,5%, determinada pelo comportamento de Lisboa e de Leixões, que o acréscimo de Aveiro atenuou ligeiramente.

A comparação da atividade deste mercado nos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior, confirma um comportamento globalmente negativo, que reflete uma quebra de -2,5% e fixa o volume movimentado em cerca de 5,1 milhões de toneladas. A nível do comportamento dos vários portos, há a sublinhar a variação negativa registada no porto de Lisboa, de -4%, acompanhada pela quebra de -3,3% em Leixões e contrariada pelo acréscimo verificado em Aveiro de +4,5%.



GRANÉIS SÓLIDOS-PRODUTOS AGRÍCOLAS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	0	-	-	9 589	0.2%	+9 589	-	9 589	+9 589	-
Douro e Leixões	28 127	-41 052	-59.3%	520 226	12.1%	-17 891	-3.3%	599 778	-21 417	-3.4%
Aveiro	93 675	+25 239	+36.9%	906 612	21.1%	+2 772	+0.3%	1 113 147	+48 436	+4.5%
Figueira da Foz	0	-	-	6 296	0.1%	-1 145	-15.4%	6 296	-5 335	-45.9%
Lisboa	224 230	-166 159	-42.6%	2 833 360	66.1%	-7 964	-0.3%	3 322 448	-137 744	-4.0%
Setúbal	0	-	-	0	0.0%	-34 123	-100.0%	0	-34 330	-100.0%
Sines	0	-	-	10 818	0.3%	+10 818	-	10 818	+8 769	+427.9%
Total Geral	346 032	-181 972	-34.5%	4 286 901	100.0%	-37 944	-0.9%	5 062 075	-132 033	-2.5%

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 97,2%, limitando-se os ‘embarques’ a 108,7 mil toneladas registadas em Lisboa e 10,8 mil toneladas registadas em Sines.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	0	0.0%	-	-	9 589	0.2%	+9 589	-	0.0%
Douro e Leixões	0	0.0%	-	-	520 226	12.5%	-17 891	-3.3%	0.0%
Aveiro	0	0.0%	-	-	906 612	21.8%	+2 772	+0.3%	0.0%
Figueira da Foz	0	0.0%	-	-	6 296	0.2%	-1 145	-15.4%	0.0%
Lisboa	108 729	91.0%	+11 625	+12.0%	2 724 631	65.4%	-19 588	-0.7%	3.8%
Setúbal	0	0.0%	-	-	0	0.0%	-34 123	-100.0%	-
Sines	10 818	9.0%	+10 818	-	0	0.0%	-	-	100.0%
Total Geral	119 547	100.0%	+22 443	+23.1%	4 167 354	100.0%	-60 387	-1.4%	2.8%

3.2.4. Outros Granéis Sólidos

O mercado dos Outros Granéis Sólidos representou no período janeiro-outubro de 2018 um total de quase 7,1 milhões de toneladas, correspondentes a 9,1% do movimento total, encerra, naturalmente, um elevado grau de heterogeneidade de mercadorias e apresenta uma forte dispersão geográfica.

A evolução do volume de carga movimentada neste mercado segue uma tendência globalmente positiva traduzida por uma taxa média anual de +2,5%, resultante da conjugação das tendências também positivas da

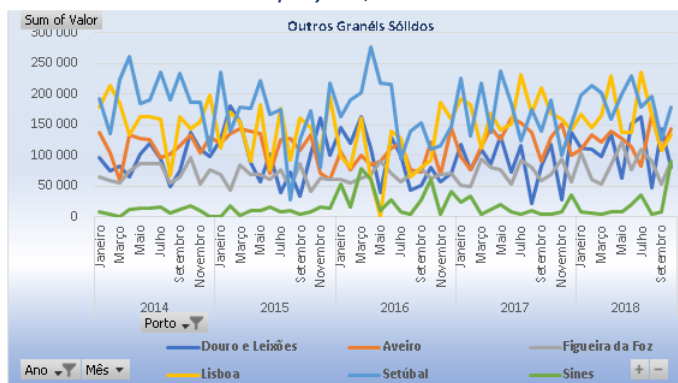
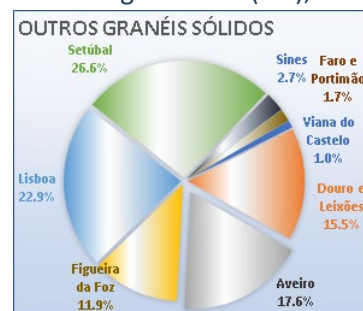
	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo	110 802	109 924	70 747	87 362	71 275	1.0%	-18.4%	-10.9%	
Douro e Leixões	895 535	957 862	987 105	932 990	1 100 352	15.5%	+17.9%	+4.0%	
Aveiro	1 133 528	1 239 082	958 431	1 232 748	1 248 136	17.6%	+1.2%	+1.9%	
Figueira da Foz	725 510	649 700	677 614	705 235	845 299	11.9%	+19.9%	+4.2%	
Lisboa	1 568 063	1 360 865	906 912	1 727 006	1 622 160	22.9%	-6.1%	+3.4%	
Setúbal	2 033 495	1 618 491	1 762 480	1 759 852	1 881 590	26.6%	+6.9%	-0.9%	
Sines	101 149	88 326	348 435	124 564	189 832	2.7%	+52.4%	+13.7%	
Faro	1 600	36 835	25 272	68 834	122 569	1.7%	+78.1%	-	
Total Geral	6 569 682	6 061 085	5 736 995	6 638 591	7 081 212	100.0%	+6.7%	+2.5%	
Δ% anual	-	-7.7%	-5.3%	+15.7%	+6.7%	-	-	-	-



generalidade dos portos, com exceção de Viana do Castelo (-10,9%), sem dimensão significativa (1%), e de Setúbal (-0,9%), que representa a dimensão mais expressiva, com uma quota de 26,6%.

Importa ainda sublinhar os comportamentos positivos dos portos de Leixões, Aveiro e Lisboa, com tendências de evolução a taxas médias anuais de +4%, +1,9% e +3,4%, respetivamente.

O gráfico seguinte, embora de difícil leitura, é elucidativo da irregularidade com que se processa o movimento portuário mensal neste mercado com elevado número de *players*, embora o desvio médio global seja de



apenas 15% resultante da natural compensação de variações de sinal contrário, com Aveiro e Figueira da Foz a assumirem-se como os portos mais regulares, com desvios médios na casa de 23%/24% e os postos de Leixões e Lisboa a registarem desvios médios de 38% e 32%.

A observação do quadro seguinte permite concluir a existência de variações semelhantes entre o próprio mês de outubro e os respetivos valores acumulados, respetivamente de +6% e de

+6,7%, sendo este o resultado de variações positivas na generalidade dos portos com exceção de Viana do Castelo, que com uma dimensão residual de 1% regista uma quebra de -18,4%, e de Lisboa, que com quota de 22,9% regista uma variação negativa de -6,1%. Sublinham-se os comportamentos positivos de Leixões, com +17,9%, Figueira da Foz, com +19,9%, e de Sines, que com uma dimensão de apenas 2,7%, regista um acréscimo de +52,4%.

Nos últimos doze meses o volume de Outros Granéis Sólidos movimentados no sistema portuário do Continente cifra-se em quase 8,3 milhões de toneladas e é superior em +5,8% ao volume movimentado no período de doze meses imediatamente anteriores, com comportamentos nos diversos mercados semelhantes aos referidos para o período de janeiro a outubro de 2018.

OUTROS GRANÉIS SÓLIDOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	22 094	+8 490	+62.4%	71 275	1.0%	-16 087	-18.4%	78 631	-37 489	-32.3%
Douro e Leixões	79 678	-38 920	-32.8%	1 100 352	15.5%	+167 362	+17.9%	1 265 350	+204 476	+19.3%
Aveiro	143 491	+14 038	+10.8%	1 248 136	17.6%	+15 388	+1.2%	1 498 870	+51 214	+3.5%
Figueira da Foz	89 664	+21 426	+31.4%	845 299	11.9%	+140 064	+19.9%	996 561	+152 431	+18.1%
Lisboa	133 333	-36 146	-21.3%	1 622 160	22.9%	-104 847	-6.1%	1 921 135	-152 147	-7.3%
Setúbal	178 413	-12 907	-6.7%	1 881 590	26.6%	+121 739	+6.9%	2 132 494	+110 170	+5.4%
Sines	90 306	+86 784	+246.1%	189 832	2.7%	+65 268	+52.4%	233 105	+62 877	+36.9%
Faro	8 302	-431	-4.9%	122 569	1.7%	+53 735	+78.1%	135 586	+60 747	+81.2%
Total Geral	745 281	+42 333	+6.0%	7 081 212	100.0%	+442 621	+6.7%	8 261 732	+452 278	+5.8%

Considerando o sentido das operações, constata-se que o movimento observado no período em análise revela globalmente um razoável equilíbrio entre o volume de 'embarques' e 'desembarques', com os



primeiros a representar 50,2% do total. O comportamento global desses fluxos é distinto, sendo negativo nos embarques, -2,4%, e positivos nos desembarques, +17,6%.

Nas operações de ‘embarque’ é assinalável o facto de Figueira da Foz registar uma variação positiva de elevada expressão, +43,3%, suportada numa quota de 15%, sendo acompanhado por Leixões, Sines e Faro, todos com dimensões menos significativas, 11,9% no seu conjunto. As variações positivas nas operações de embarque destes quatro portos são anuladas pelas quebras verificadas nos restantes, com destaque para Lisboa que com uma quota de 28,5% ‘perde’ -16,8% da carga de Outros Granéis Sólidos, e Aveiro, que representado 16,4% do total, regista uma quebra de -13,6%.

Na carga desembarcada a variação global positiva é determinada principalmente pelo comportamento dos principais portos, destacando-se Setúbal e Leixões, que com as quotas mais expressivas registam acréscimo de +23,2% e de +22,3%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	39 647	1.1%	-7 929	-16.7%	31 628	0.9%	-8 158	-20.5%	55.6%
Douro e Leixões	202 890	5.7%	+3 990	+2.0%	897 462	25.4%	+163 372	+22.3%	18.4%
Aveiro	581 606	16.4%	-91 752	-13.6%	666 530	18.9%	+107 140	+19.2%	46.6%
Figueira da Foz	533 440	15.0%	+161 261	+43.3%	311 859	8.8%	-21 198	-6.4%	63.1%
Lisboa	1 010 968	28.5%	-203 880	-16.8%	611 192	17.3%	+99 033	+19.3%	62.3%
Setúbal	965 185	27.2%	-50 590	-5.0%	916 406	26.0%	+172 328	+23.2%	51.3%
Sines	95 836	2.7%	+48 841	+103.9%	93 996	2.7%	+16 427	+21.2%	50.5%
Faro	122 569	3.5%	+53 735	+78.1%	0	0.0%	-	-	100.0%
Total Geral	3 552 140	100.0%	-86 323	-2.4%	3 529 073	100.0%	+528 945	+17.6%	50.2%

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’, que representaram cerca de 82,5% do total movimentado na classe em 2017, e em menor dimensão ‘Gás natural’, ‘Produtos químicos orgânicos de base’ e ‘Produtos petrolíferos gasosos, liquefeitos ou comprimidos’, que somam cerca de 15%, totalizando cerca de 97,5% da tonelagem total de Granéis Líquidos, que constituem os mercados do ‘Petróleo Bruto’, ‘Produtos Petrolíferos’ e ‘Outros Granéis Líquidos’.

Importa ainda sublinhar que cerca de 80% do total das mercadorias movimentadas nesta classe, respeitam a tráfego internacional (60% dos quais de importação), e apenas 20% respeitam a tráfego de cabotagem.

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 esgota na descarga deste combustível fóssil para as refinarias da Petróleos de Portugal, PETROGAL, S.A. localizadas nas respetivas proximidades.

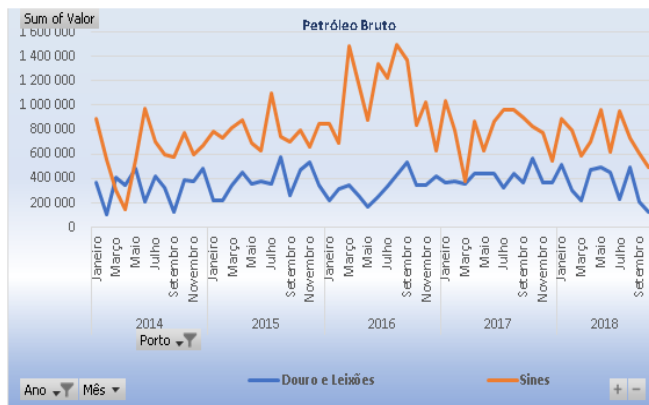
No período janeiro-outubro de 2018 este mercado representou 13,9% do movimento total com um volume que ultrapassou 10,8 milhões de toneladas, inferior em -12,1% ao período homólogo de 2017.

Este mercado observa uma tendência positiva de evolução em ambos os portos, sendo de +3,2% em Leixões e de +3,6% em Sines, fixando-se globalmente numa taxa média anual de crescimento de +3,5%.

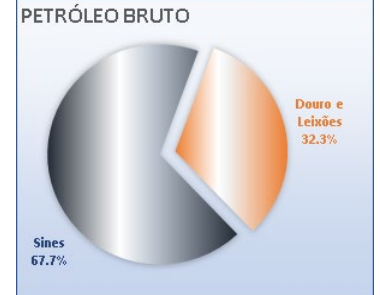


	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	3 192 039	3 639 171	3 212 370	4 118 884	3 508 444	32.3%	-14.8%	+3.2%	
Sines	6 083 534	7 870 662	11 355 233	8 221 427	7 339 608	67.7%	-10.7%	+3.6%	
Total Geral	9 275 573	11 509 832	14 567 603	12 340 311	10 848 052	100.0%	-12.1%	+3.5%	
Δ% anual	-	+24.1%	+26.6%	-15.3%	-12.1%	-	-	-	-

Não obstante o facto de a importação desta matéria-prima visar a manutenção da atividade contínua das refinarias, constata-se alguma irregularidade no volume mensal movimentado, conforme resulta da leitura



do gráfico de linhas, que tem subjacente um desvio médio de cerca 29% em Leixões e de 32% em Sines.



É notório o acréscimo de movimento verificado no porto de Sines no período de março a outubro de 2016, coincidente com a inoperacionalidade do Terminal Oceânico de Leixões, por necessidade de manutenção da monoboia em estaleiro, o que

levou a que os navios de maior dimensão não tivessem podido escalar Leixões e tivessem de efetuar o transbordo da carga em Sines para navios de menor dimensão, que a transportaram para Leixões.

O comportamento verificado quer no mês de outubro, tomado isoladamente, quer no período janeiro-outubro de 2018, tem subjacentes variações negativas em ambos os portos, mais intensas no período mensal do que no de valores acumulados, sendo, nestes últimos, de -14,8% em Leixões e de -10,7% em Sines, tendo fixado quotas respetivas de 32,3% e de 67,7%.

Nos últimos doze meses foram movimentadas cerca de 12,9 milhões de toneladas, volume este inferior em -12,6% ao registado em idêntico período imediatamente anterior. Esta variação resultou de comportamentos idênticos dos dois portos, tendo Leixões observado uma quebra de -13,2% e Sines de -12,3%.

GRANÉIS LÍQUIDOS-PETRÓLEO BRUTO

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	130 798	-439 689	-77.1%	3 508 444	32.3%	-610 440	-14.8%	4 238 397	-642 709	-13.2%
Sines	493 630	-333 345	-40.3%	7 339 608	67.7%	-881 819	-10.7%	8 663 786	-1 217 359	-12.3%
Total Geral	624 428	-773 033	-55.3%	10 848 052	100.0%	-1 492 259	-12.1%	12 902 183	-1 860 068	-12.6%

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, como se verifica no quadro seguinte.



Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	0	-	-	-	3 508 444	32.3%	-610 440	-14.8%	0.0%
Sines	0	-	-161 034	-100.0%	7 339 608	67.7%	-720 785	-8.9%	0.0%
Total Geral	0	-	-161 034	-100.0%	10 848 052	100.0%	-1 331 225	-10.9%	0.0%

3.3.2. Produtos Petrolíferos

O mercado dos Produtos Petrolíferos tem vindo a revelar uma grande importância no contexto das exportações nacionais. O movimento portuário efetuado no período janeiro-outubro de 2018 traduz-se num volume de quase 14,1 milhões de toneladas, correspondente a uma quota de 18,1%, e que, embora refletindo uma quebra face ao período homólogo anterior, mantém uma tendência de evolução positiva, segundo uma taxa média anual de crescimento de +3,1%.

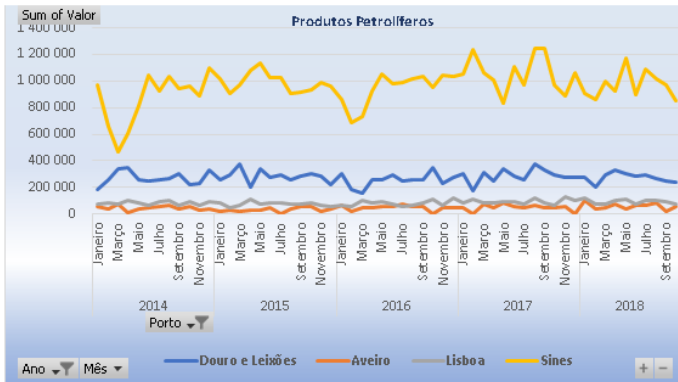
O comportamento deste mercado recebe uma influência determinante do porto de Sines, que, no período em análise, representou 68,9% do total, tendo, no entanto, registado uma variação negativa de -9,7%, mantendo, no entanto, uma tendência positiva, traduzida por uma taxa média anual de +3,5%. O porto de Leixões ocupa a segunda posição em termos de dimensão, com uma quota de 19,5%, tendo registado uma quebra de -6,3% face ao período homólogo de 2017, continuando, no entanto, com uma tendência de evolução que reflete uma taxa média anual de crescimento de +0,6%.

Com uma dimensão bastante inferior, em termos de volume movimentado, Lisboa ocupa a terceira posição com uma quota de 6,6%, após um acréscimo de +3,4%, determinando uma tendência de evolução positiva a uma taxa média anual de +3,8% desde 2014. Aveiro, com uma quota de 4,2% regista um acréscimo de +16,1% e uma evolução francamente positiva, a uma média anual de +9,4%.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Viana do Castelo		23 665	34 419	32 220	41 784	0.3%	+29.7%	-	
Douro e Leixões	2 682 709	2 871 253	2 552 791	2 924 564	2 739 916	19.5%	-6.3%	+0.6%	
Aveiro	470 396	320 329	470 287	505 915	587 306	4.2%	+16.1%	+9.4%	
Lisboa	833 777	787 393	794 265	903 971	934 701	6.6%	+3.4%	+3.8%	
Setúbal	108 471	48 956	35 138	34 724	72 249	0.5%	+108.1%	-13.8%	
Sines	8 429 135	9 921 967	9 216 859	10 730 953	9 690 017	68.9%	-9.7%	+3.5%	
Total Geral	12 524 489	13 973 563	13 103 758	15 132 347	14 065 974	100.0%	-7.0%	+3.1%	
Δ% anual	-	+11.6%	-6.2%	+15.5%	-7.0%	-	-	-	-

Considerando os portos onde a movimentação de Produtos Petrolíferos tem maior relevância, a saber, Sines, Leixões, Aveiro e Lisboa, apresenta-se no gráfico de linhas seguinte, a respetiva evolução do volume mensal movimentado. A observação atenta do gráfico, nomeadamente da linha correspondente ao porto de Sines, denota-se a clara tendência de crescimento, não obstante a alternância de ciclos positivos e negativos, que tem subjacente um desvio médio de 15%, que, sendo dos menores apurados nos diversos mercados de carga, tem um intervalo máximo de variação (valor máximo sobre valor mínimo) que corresponde a 80% da média.





O comportamento verificado no período em análise é traduzido por uma quebra de -7% que decorre do desempenho negativo dos dois principais mercados, como já referido, contrariados nomeadamente por Aveiro e Lisboa que registam acréscimos respetivos de +16,1% e de +3,4%. Os registos de Leixões e de Sines no próprio mês de outubro traduzem igualmente quebras e mais acentuadas do que no período em análise.

O volume de Produtos Petrolíferos movimentado nos últimos doze meses, num total de cerca de 16,9 milhões de toneladas, reflete uma quebra de -6,3% face ao volume do período de doze meses imediatamente anteriores, determinada pelo comportamento dos dois principais portos deste mercado, com Leixões a recuar -3,8% e Sines -9,2%.

GRANÉIS LÍQUIDOS-PRODUTOS PETROLÍFEROS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Viana do Castelo	0	-	-	41 784	0.3%	+9 565	+29.7%	52 519	+12 220	+30.3%
Douro e Leixões	240 927	-56 426	-19.0%	2 739 916	19.5%	-184 648	-6.3%	3 298 749	-131 496	-3.8%
Aveiro	53 980	+5 073	+10.4%	587 306	4.2%	+81 391	+16.1%	646 021	+46 197	+7.7%
Lisboa	71 825	+2 953	+4.3%	934 701	6.6%	+30 730	+3.4%	1 162 390	+71 086	+6.5%
Setúbal	5 429	+937	+20.9%	72 249	0.5%	+37 525	+108.1%	80 325	+38 756	+93.2%
Sines	853 435	-121 062	-12.4%	9 690 017	68.9%	-1 040 935	-9.7%	11 635 284	-1 173 852	-9.2%
Total Geral	1 225 595	-168 525	-12.1%	14 065 974	100.0%	-1 066 373	-7.0%	16 875 288	-1 137 088	-6.3%

Considerando o sentido do movimento das operações, constata-se que o volume dos 'embarques' representou 51,9% do total, refletindo de alguma forma a importância que esta carga detém 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).

Em termos de comportamento associado a cada operação, constata-se variações no mesmo sentido, embora díspares, em ambos os fluxos, traduzidas por quebras de -12% nos 'embarques' e de -1% nos 'desembarques'. É importante salientar o facto de que cerca de 99,1% dos embarques serem efetuados por

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Viana do Castelo	36 809	0.5%	+4 590	+14.2%	4 975	0.1%	+4 975	-	88.1%
Douro e Leixões	1 840 811	25.2%	-206 863	-10.1%	899 105	13.3%	+22 215	+2.5%	67.2%
Aveiro	0	0.0%	-	-	587 306	8.7%	+81 391	+16.1%	0.0%
Lisboa	29 890	0.4%	-9 578	-24.3%	904 811	13.4%	+40 308	+4.7%	3.2%
Setúbal	0	0.0%	-	-	72 249	1.1%	+37 525	+108.1%	0.0%
Sines	5 389 525	73.9%	-784 354	-12.7%	4 300 492	63.5%	-256 582	-5.6%	55.6%
Total Geral	7 297 036	100.0%	-996 204	-12.0%	6 768 939	100.0%	-70 168	-1.0%	51.9%

Leixões e Sines, que determinam o comportamento global deste segmento do mercado, e que no caso



presente apresentam ambos quebras com algum significado, sendo de -10,1% em Leixões e de -12,7% em Sines.

Nos desembarques verifica-se uma distribuição por diversos portos com expressões significativas, detendo Sines uma quota de 63,5%, seguido de Leixões e Lisboa que se encontram a par em termos de volume movimentado, respetivamente 13,3% e 13,4%, e por Aveiro com uma quota de 8,7%.

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.

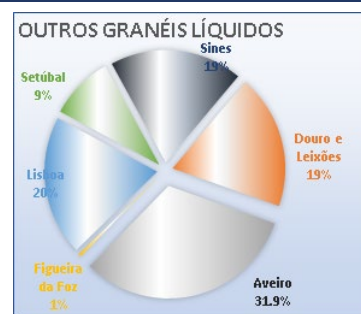
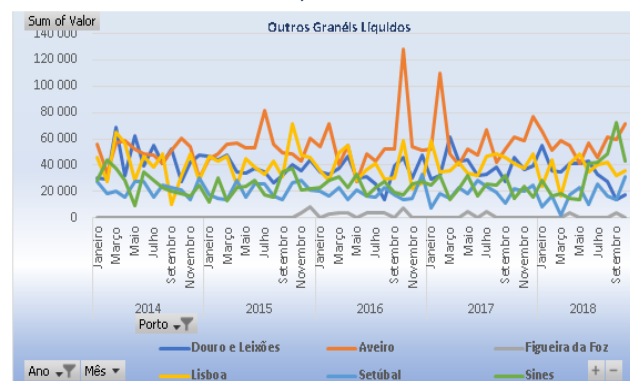
No período janeiro-outubro de 2018 o mercado dos Outros Granéis Líquidos movimentou quase 1,8 milhões de toneladas, a que corresponde uma quota de 2,3% do mercado portuário, e tem subjacente uma tendência de evolução negativa traduzida por uma taxa média anual de -0,7%, após registo de um recuo homólogo face a 2017 de -1,8%.

A tendência de evolução global resulta da conjugação de comportamentos distintos dos portos, sendo positivos os dos portos de Aveiro e Figueira da Foz, com taxas médias anuais respetivas de +2,6% e +34%, e negativos os restantes, dos quais se salientam os mais significativos, a saber, Leixões, Lisboa e Setúbal, cujas taxas médias anuais são respetivamente de -4,6%, -2,1% e -6,4%.

	2014	2015	2016	2017	2018	%	Δ% 2018/2017	Δ% média anual	Evolução Gráfica
Douro e Leixões	437 216	378 292	339 157	387 439	343 797	19.3%	-11.3%	-4.6%	
Aveiro	508 402	547 447	572 790	571 834	567 663	31.9%	-0.7%	+2.6%	
Figueira da Foz	0	0	29 376	9 983	7 299	0.4%	-26.9%	+34.0%	
Lisboa	399 441	422 823	391 986	419 523	358 299	20.1%	-14.6%	-2.1%	
Setúbal	220 419	198 540	179 691	186 930	163 739	9.2%	-12.4%	-6.4%	
Sines	273 309	236 460	242 392	237 307	339 246	19.1%	+43.0%	+5.1%	
Total Geral	1 858 615	1 783 562	1 755 393	1 813 016	1 780 042	100.0%	-1.8%	-0.7%	
Δ% anual	-	-4.0%	-1.6%	+3.3%	-1.8%	-	-	-	-

À semelhança do referido para a generalidade dos outros mercados, também a evolução deste se processa ao longo dos meses com significativa irregularidade, como se verifica pela observação do gráfico infra.

Para melhor caracterizar a dispersão mensal refletida no gráfico, sublinha-se que os desvios médios, excluindo Figueira da Foz, oscilam entre 25% em Leixões e 33% em Sines, acabando o desvio médio global por refletir uma



falsa regularidade, ao assumir o valor de 13%. O intervalo de variação, considerando apenas os principais portos deste mercado, oscila entre 139% e 184% da média.

No período de janeiro a outubro de 2018 regista-se uma quebra de -1,8% que é resultante de variações negativas em todos os portos com exceção de Sines. Este porto, com uma quota de 19,1% apresenta um acréscimo de +43%, porém insuficiente para deter o



efeito das variações negativas dos restantes portos com particular peso, Lisboa, que quebra -14,6% (com uma quota de 20,1%), Leixões, que recua -11,3% (com um volume que representa 19,3% do total) e Setúbal, que regista uma quebra de -12,4% (detendo 9,2% do mercado desta carga).

Comparando o volume movimentado no período dos últimos doze meses face a idêntico período imediatamente anterior constata-se a existência de um acréscimo de +0,8%, para um total de quase 2,2 milhões de toneladas, com comportamentos negativos da generalidade dos portos, com destaque para Leixões (-9,7%), Lisboa e Setúbal (-5,1% e -11,3%, respetivamente). Os comportamentos negativos foram anulados pelos comportamentos positivos de Aveiro e Sines, com +4% e +30,1%.

OUTROS GRANÉIS LÍQUIDOS

Porto	Mês de Outubro			Acumulado Janeiro-Outubro				Últimos 12 meses		
	Ton	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2018		Ton	Δ s/12 meses anteriores	
		Ton	%			Ton	%		Ton	%
Douro e Leixões	17 737	-28 153	-61.3%	343 797	19.3%	-43 642	-11.3%	419 966	-45 142	-9.7%
Aveiro	71 179	+9 948	+16.2%	567 663	31.9%	-4 172	-0.7%	703 434	+26 969	+4.0%
Figueira da Foz	0	-	-	7 299	0.4%	-2 684	-26.9%	7 299	-2 684	-26.9%
Lisboa	35 956	-5 675	-13.6%	358 299	20.1%	-61 225	-14.6%	444 391	-23 709	-5.1%
Setúbal	31 575	+9 588	+43.6%	163 739	9.2%	-23 192	-12.4%	208 753	-26 691	-11.3%
Sines	42 792	+28 214	+193.5%	339 246	19.1%	+101 939	+43.0%	378 102	+87 570	+30.1%
Total Geral	199 240	+13 923	+7.5%	1 780 042	100.0%	-32 975	-1.8%	2 161 945	+16 313	+0.8%

Considerando o sentido das operações, verifica-se que o volume da carga embarcada representou 34,6% do total e registou globalmente uma redução de -17,5%, por efeito de variações negativas observadas em todos os portos com exceção de Lisboa, que regista um acréscimo de +5,3%. Das variações negativas destacam-se as de Leixões e Sines, de -17,1% e de -51,9%, respetivamente.

O volume de carga desembarcada registou um crescimento de +9,1%, fundamentalmente por efeito da variação observada em Sines de +174,7%, apoiada por Leixões e Aveiro, com variações respetivas de +7,5% e +1%, que anularam as variações negativas nos portos de Lisboa, -20,2% e de Setúbal, -11,3%.

Regista-se ainda que Leixões apresenta um volume de carga embarcada superior à desembarcada, com um rácio de 71,3%.

Porto	Embarque				Desembarque				% Embarque
	Ton	%	Δ s/2017		Ton	%	Δ s/2017		
			Ton	%			Ton	%	
Douro e Leixões	245 062	39.8%	-50 522	-17.1%	98 735	8.5%	+6 880	+7.5%	71.3%
Aveiro	197 744	32.1%	-7 936	-3.9%	369 919	31.8%	+3 764	+1.0%	34.8%
Figueira da Foz	7 299	1.2%	-2 684	-26.9%	0	0.0%	-	-	100.0%
Lisboa	97 521	15.8%	+4 912	+5.3%	260 777	22.4%	-66 137	-20.2%	27.2%
Setúbal	1 919	0.3%	-2 601	-57.6%	161 820	13.9%	-20 590	-11.3%	1.2%
Sines	66 417	10.8%	-71 581	-51.9%	272 829	23.4%	+173 520	+174.7%	19.6%
Total Geral	615 962	100.0%	-130 412	-17.5%	1 164 080	100.0%	+97 437	+9.1%	34.6%



ANEXOS



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

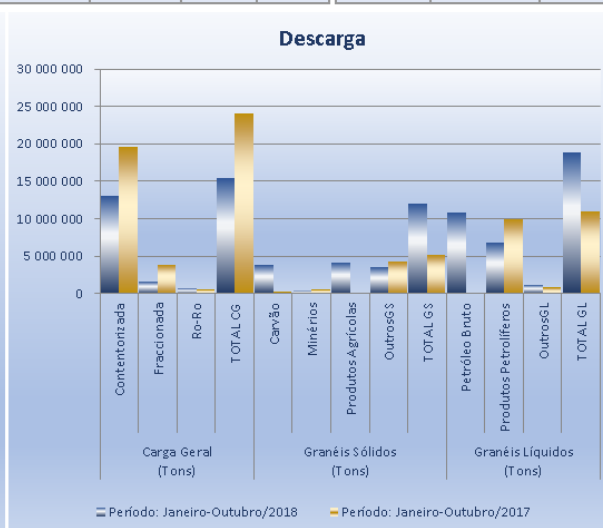
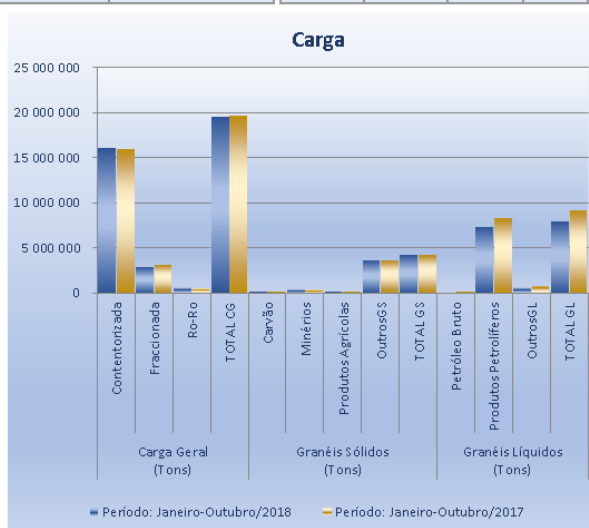
Período de Janeiro a Outubro

		2016		2017		2018		Δ% 2017 / 2016	Δ% 2018 / 2017
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%		
NAVIOS (Número)	Viana do Castelo	176	1.9%	196	2.1%	158	1.8%	+11.4%	-19.4%
	Douro e Leixões	2 285	25.3%	2 263	24.5%	2 181	24.4%	-1.0%	-3.6%
	Aveiro	846	9.4%	894	9.7%	910	10.2%	+5.7%	+1.8%
	Figueira da Foz	434	4.8%	423	4.6%	417	4.7%	-2.5%	-1.4%
	Lisboa	1 887	20.9%	2 150	23.3%	2 026	22.7%	+13.9%	-5.8%
	Setúbal	1 303	14.4%	1 334	14.5%	1 353	15.1%	+2.4%	+1.4%
	Sines	2 023	22.4%	1 879	20.4%	1 769	19.8%	-7.1%	-5.9%
	Faro	32	0.4%	15	0.2%	32	0.4%	-53.1%	+113.3%
	Portimão	46	0.5%	74	0.8%	97	1.1%	+60.9%	+31.1%
TOTAL	9 032	100.0%	9 228	100.0%	8 943	100.0%	+2.2%	-3.1%	
NAVIOS (GT)	Viana do Castelo	692 213	0.4%	815 051	0.5%	644 147	0.4%	+17.7%	-21.0%
	Douro e Leixões	27 875 256	16.7%	28 454 406	16.3%	29 071 225	16.8%	+2.1%	+2.2%
	Aveiro	4 177 813	2.5%	4 717 767	2.7%	5 064 711	2.9%	+12.9%	+7.4%
	Figueira da Foz	1 483 224	0.9%	1 351 862	0.8%	1 438 211	0.8%	-8.9%	+6.4%
	Lisboa	37 510 495	22.5%	41 678 646	23.9%	40 375 718	23.3%	+11.1%	-3.1%
	Setúbal	16 051 373	9.6%	20 570 867	11.8%	21 591 065	12.5%	+28.2%	+5.0%
	Sines	77 902 041	46.8%	75 927 077	43.5%	72 997 347	42.2%	-2.5%	-3.9%
	Faro	120 065	0.1%	66 612	0.0%	104 483	0.1%	-44.5%	+56.9%
	Portimão	736 116	0.4%	1 119 456	0.6%	1 643 375	1.0%	+52.1%	+46.8%
TOTAL	166 548 596	100.0%	174 701 744	100.0%	172 930 282	100.0%	+4.9%	-1.0%	
CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	317 615	0.4%	351 386	0.4%	283 826	0.4%	+10.6%	-19.2%
	Douro e Leixões	15 201 941	19.7%	16 428 982	20.2%	15 899 063	20.4%	+8.1%	-3.2%
	Aveiro	3 707 689	4.8%	4 330 873	5.3%	4 590 929	5.9%	+16.8%	+6.0%
	Figueira da Foz	1 728 640	2.2%	1 715 939	2.1%	1 739 680	2.2%	-0.7%	+1.4%
	Lisboa	8 162 902	10.6%	10 331 862	12.7%	9 660 897	12.4%	+26.6%	-6.5%
	Setúbal	5 978 702	7.7%	5 629 951	6.9%	5 482 031	7.0%	-5.8%	-2.6%
	Sines	42 099 767	54.4%	42 465 167	52.2%	40 034 935	51.4%	+0.9%	-5.7%
	Faro	152 384	0.2%	70 836	0.1%	122 569	0.2%	-53.5%	+73.0%
	Portimão	0	0.0%	899	0.0%	655	0.0%	-	-27.2%
TOTAL	77 349 640	100.0%	81 325 894	100.0%	77 814 585	100.0%	+5.1%	-4.3%	
CONTENTORES (Número)	Viana do Castelo	55	0.0%	153	0.0%	113	0.0%	+178.2%	-26.1%
	Douro e Leixões	334 592	23.9%	317 116	20.3%	327 919	20.9%	-5.2%	+3.4%
	Aveiro	60	0.0%	51	0.0%	27	0.0%	-15.0%	-47.1%
	Figueira da Foz	10 219	0.7%	10 215	0.7%	8 566	0.5%	-0.0%	-16.1%
	Lisboa	201 170	14.4%	271 125	17.4%	237 884	15.2%	+34.8%	-12.3%
	Setúbal	74 651	5.3%	72 245	4.6%	67 122	4.3%	-3.2%	-7.1%
	Sines	776 635	55.6%	888 633	57.0%	924 200	59.0%	+14.4%	+4.0%
	Faro	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	-	-
	Portimão	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	-	-
TOTAL	1 397 382	100.0%	1 559 538	100.0%	1 565 831	100.0%	+11.6%	+0.4%	
CONTENTORES (TEU)	Viana do Castelo	93	0.0%	272	0.0%	199	0.0%	+192.5%	-26.8%
	Douro e Leixões	551 022	24.8%	526 062	20.9%	545 319	21.7%	-4.5%	+3.7%
	Aveiro	67	0.0%	69	0.0%	32	0.0%	+3.0%	-53.6%
	Figueira da Foz	19 987	0.9%	20 135	0.8%	16 888	0.7%	+0.7%	-16.1%
	Lisboa	309 358	13.9%	418 231	16.6%	367 854	14.7%	+35.2%	-12.0%
	Setúbal	131 941	5.9%	128 017	5.1%	120 012	4.8%	-3.0%	-6.3%
	Sines	1 206 233	54.4%	1 427 528	56.6%	1 458 607	58.1%	+18.3%	+2.2%
	Faro	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	-	-
	Portimão	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	-	-
TOTAL	2 218 701	100.0%	2 520 314	100.0%	2 508 910	100.0%	+13.6%	-0.5%	



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

		Outubro/2018				Período: Janeiro-Outubro/2018				Últimos 12 meses			
		Valor do Mês		Δ % sobre Mês Homólogo		Valor no Período		Δ % sobre Período Homólogo		Últimos 12 Meses: Nov/2017 a Out/2018		Δ % 12 meses Anteriores	
		Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D	Carga	Descarga	C	D
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
Navios	Número N	875		-7.1%		8 943		-3.1%		10 639		-3.4%	
	GT	19 788 741		+4.9%		172 930 282		-1.0%		205 484 955		-1.5%	
Carga Geral (Tons)	Contentorizada	1 635 517	1 315 792	+13.1%	+15.7%	16 057 747	13 106 119	+0.5%	+1.9%	18 935 146	15 310 039	-3.3%	-2.3%
	Fracionada	227 850	160 576	-18.9%	52.4%	2 801 624	1 634 096	-11.1%	-0.3%	3 399 924	1 893 241	-12.0%	-3.4%
	Ro-Ro	81 083	85 909	+42.0%	+11.7%	661 487	690 845	+35.0%	+2.8%	785 633	832 867	+36.6%	+5.1%
	TOTAL CG	1 944 449	1 562 277	+9.0%	+18.4%	19 520 859	15 431 060	-0.5%	+1.7%	23 120 703	18 036 148	-3.7%	-2.1%
Granéis Sólidos (Tons)	Carvão	22 658	325 655	+106.4%	-36.5%	156 675	3 832 075	+1.0%	-25.7%	205 094	4 854 826	+7.8%	-20.5%
	Minérios	28 507	39 809	+23.4%	-20.1%	358 423	453 313	-2.9%	-25.1%	431 242	497 158	-8.2%	-30.9%
	Produtos Agrícolas	11 469	334 563	+43.2%	-35.7%	119 547	4 167 354	+23.1%	-1.4%	147 451	4 914 625	+32.3%	-3.3%
	OutrosGS	323 505	421 776	-8.5%	+20.7%	3 552 140	3 529 073	-2.4%	+17.6%	4 117 031	4 144 700	-4.7%	+18.7%
	TOTAL GS	386 139	1 121 803	-2.4%	-21.7%	4 186 784	11 981 815	-1.7%	-7.8%	4 900 818	14 411 308	-3.7%	-6.4%
Granéis Líquidos (Tons)	Petróleo Bruto	0	624 428	-	-55.3%	0	10 848 052	-100.0%	-10.9%	0	12 902 183	-100.0%	-11.6%
	Produtos Petrolíferos	390 632	834 964	-51.0%	39.7%	7 297 036	6 768 939	-12.0%	-1.0%	8 845 850	8 029 439	-11.3%	-0.2%
	OutrosGL	57 641	141 599	-29.0%	+35.9%	615 962	1 164 080	-17.5%	+9.1%	749 426	1 412 519	-16.5%	+13.2%
	TOTAL GL	448 273	1 600 991	-48.9%	-23.7%	7 912 998	18 781 070	-14.0%	-6.5%	9 595 275	22 344 141	-13.0%	-6.5%
TOTAL GERAL		2 778 861	4 285 071	-9.1%	-11.7%	31 620 640	46 193 945	-4.4%	-4.3%	37 616 796	54 791 597	-6.3%	-5.1%
Contentores	Número C	80 327	81 173	+12.2%	+16.3%	779 533	786 298	+0.2%	+0.6%	919 676	927 861	-2.6%	-2.0%
	TEU	128 621	128 782	+10.3%	+13.4%	1 249 808	1 259 103	-0.5%	-0.4%	1 477 095	1 486 478	-2.8%	-2.6%





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

	Outubro/2018				Janeiro a Outubro/2018				Período de 12 Meses				
	Valor Mensal		Variação sobre Outubro de 2017		Valor do Período		Δ % sobre Período Homólogo de 2017		Últimos 12 Meses: Nov/2017 a Out/2018		Δ % sobre Nov/2016 a Out/2017		
	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Carga	Descarga	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	
TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA (Tons)	Viana do Castelo	27 890	2 500	+31.6%	-78.1%	222 699	61 127	-22.0%	-7.3%	274 951	68 665	-21.9%	-6.2%
		91.8%	8.2%			78.5%	21.5%			80.0%	20.0%		
	Douro e Leixões	608 475	759 204	-18.5%	-22.7%	6 072 351	9 826 711	-2.7%	-3.5%	7 309 716	11 671 354	-2.6%	-3.0%
		44.5%	55.5%			38.2%	61.8%			38.5%	61.5%		
	Aveiro	139 847	298 380	-25.2%	+4.3%	1 383 602	3 207 327	-5.5%	+11.9%	1 627 365	3 785 490	-9.6%	+12.5%
		31.9%	68.1%			30.1%	69.9%			30.1%	69.9%		
	Figueira da Foz	103 093	23 608	-25.0%	-66.6%	1 222 138	517 543	+12.7%	-18.0%	1 454 092	626 682	+9.9%	-15.3%
		81.4%	18.6%			70.3%	29.7%			69.9%	30.1%		
	Lisboa	398 170	573 190	-15.2%	-3.0%	3 896 317	5 764 581	-11.8%	-2.5%	4 650 291	6 902 858	-12.3%	-2.7%
		41.0%	59.0%			40.3%	59.7%			40.3%	59.7%		
Setúbal	376 944	238 426	+4.8%	-25.9%	2 999 883	2 482 148	-8.5%	+5.6%	3 585 710	2 860 686	-7.5%	+3.6%	
	61.3%	38.7%			54.7%	45.3%			55.6%	44.4%			
Sines	1 406 395	2 285 152	-19.6%	-15.1%	15 700 604	24 334 332	-3.3%	-7.3%	18 578 558	28 875 686	-6.6%	-8.8%	
	38.1%	61.9%			39.2%	60.8%			39.2%	60.8%			
Faro	0	0	-	-	122 569	0	+73.0%	-	135 636	0	+76.5%	-	
	-	-			100.0%	0.0%			100.0%	0.0%			
Portimão	0	0	-100.0%	-	479	177	-43.4%	+225.8%	479	177	-43.4%	+225.8%	
	-	-			73.0%	27.0%			73.0%	27.0%			
TOTAL	3 060 815	4 180 461	-16.6%	-15.6%	31 620 640	46 193 945	-4.4%	-4.3%	37 616 796	54 791 597	-6.3%	-5.1%	
	42.3%	57.7%			40.6%	59.4%			40.7%	59.3%			
CONTENEDORES TEU	Viana do Castelo	20	0	+66.7%	-	199	0	-25.2%	-100.0%	200	0	-32.4%	-100.0%
	Douro e Leixões	24 227	24 897	-18.7%	-19.3%	253 998	291 321	+1.7%	+5.5%	304 285	348 244	+0.9%	+4.9%
	Aveiro	2	-	-	-	27	5	-59.1%	+66.7%	27	7	-59.1%	+133.3%
	Figueira da Foz	633	385	-49.6%	-59.8%	8 830	8 058	-13.8%	-18.5%	11 983	9 282	-6.6%	-22.7%
	Lisboa	17 983	18 495	-20.8%	-11.4%	183 853	184 001	-12.0%	-12.1%	224 085	220 846	-10.8%	-11.3%
	Setúbal	6 968	6 524	-7.5%	-5.7%	62 585	57 427	-7.8%	-4.5%	75 857	68 621	-6.1%	-4.5%
	Sines	62 094	57 208	-31.9%	-38.4%	740 316	718 291	+2.9%	+1.4%	860 658	839 478	-1.5%	-2.5%
	TOTAL	111 927	107 509	-26.6%	-29.5%	1 249 808	1 259 103	-0.5%	-0.4%	1 477 095	1 486 478	-2.8%	-2.6%
	51.0%	49.0%			49.8%	50.2%			49.8%	50.2%			
NAVIOS Número	Viana do Castelo	13	53	-35.0%	-32.3%	158	644	-19.4%	-21.0%	188	786	-18.3%	-16.1%
	Douro e Leixões	194	2 297	-21.1%	-12.9%	2 181	29 071	-3.6%	+2.2%	2 605	34 053	-3.4%	+1.9%
	Aveiro	84	419	-7.7%	-19.5%	910	5 065	+1.8%	+7.4%	1 071	5 897	+0.3%	+5.6%
	Figueira da Foz	33	112	-32.7%	-33.9%	417	1 438	-1.4%	+6.4%	493	1 704	-3.0%	+1.7%
	Lisboa	181	2 966	-10.4%	-4.4%	1 815	34 160	-15.6%	-18.0%	2 222	41 941	-13.3%	-14.8%
	Setúbal	138	2 072	-5.5%	-14.2%	1 353	21 591	+1.4%	+5.0%	1 596	25 676	+2.0%	+8.6%
	Sines	156	5 799	-21.6%	-30.1%	1 769	72 997	-5.9%	-3.9%	2 114	87 282		
	Faro	1	3	-	-	32	104	+113.3%	+56.9%	34	116		
	Portimão	1	8	-66.7%	-47.8%	97	1 643	+31.1%	+46.8%	105	1 814	+22.1%	+50.8%
	TOTAL	801	13 729	-16.2%	-20.4%	8 732	166 715	-5.4%	-4.6%	10 428	199 269	-5.3%	-4.5%
	5.5%	94.5%			5.0%	95.0%			5.0%	95.0%			



A4. Estatísticas do movimento geral de carga por porto, 2000-2018 (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	411 177	19 510 989	5 152 798	2 057 032	12 224 113	6 594 315	49 884 475	83 903	899	95 919 702
1	24 399	1 624 994	353 516	144 255	950 285	537 657	4 663 832	12 007	0	8 310 945
2	40 388	1 290 400	389 959	128 951	863 742	501 139	4 445 397	11 348	0	7 671 326
3	32 605	1 727 884	473 018	208 007	1 060 174	681 314	4 441 731	0	816	8 625 549
4	46 331	1 575 968	427 519	187 092	1 058 587	517 508	4 612 987	18 542	0	8 444 534
5	21 276	1 851 958	541 540	194 170	1 031 492	660 361	3 367 834	12 435	0	7 681 066
6	30 169	1 597 710	413 971	154 863	888 312	623 093	4 286 055	0	84	7 994 256
7	25 602	1 553 013	483 388	229 252	1 112 916	549 226	4 296 780	1 200	0	8 251 378
8	36 337	1 718 996	442 120	168 123	1 203 452	523 054	4 660 803	0	0	8 752 884
9	47 128	1 625 821	401 922	161 708	1 025 113	542 713	3 874 485	6 570	0	7 685 460
10	47 150	1 862 238	403 919	139 518	1 137 790	493 884	3 815 263	8 733	0	7 908 496
11	34 003	1 529 211	465 955	189 895	940 305	413 471	3 929 326	6 510	0	7 508 675
12	25 788	1 552 796	355 971	151 198	951 946	550 894	3 489 982	6 557	0	7 085 132
2018	283 826	15 899 063	4 590 929	1 739 680	8 787 406	5 482 031	40 034 935	122 569	655	76 941 094
1	37 868	1 659 871	505 701	196 815	979 482	518 181	3 789 065	6 508	0	7 693 491
2	23 340	1 399 957	398 238	148 647	904 451	554 798	3 580 601	6 520	0	7 016 552
3	30 390	1 367 679	438 228	126 701	968 424	615 370	3 691 548	0	0	7 238 340
4	45 463	1 814 836	444 547	186 128	1 042 751	487 631	3 836 595	21 536	0	7 879 487
5	24 969	1 738 648	420 208	225 425	979 842	641 128	4 552 768	31 690	0	8 614 678
6	21 026	1 814 216	446 996	191 669	1 065 127	584 506	3 818 264	15 027	0	7 956 831
7	22 505	1 581 868	447 454	198 140	930 624	637 636	4 452 430	12 562	275	8 283 494
8	25 335	1 567 381	559 435	196 985	1 058 769	497 876	4 316 619	12 838	138	8 235 376
9	27 430	1 556 100	432 041	122 128	857 936	459 128	4 275 175	7 586	242	7 737 767
10	25 499	1 398 506	498 081	147 042	0	485 777	3 721 871	8 302	0	6 285 078



A5. Estatísticas do movimento geral por tipo de carga, 2000-2018 (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	5 647 239	33 921 101	1 428 391	40 996 731	34 531 023	20 391 948	95 919 702
1	403 210	3 106 729	98 947	3 608 887	3 070 393	1 631 665	8 310 945
2	447 577	2 813 891	105 556	3 367 024	2 939 057	1 365 244	7 671 326
3	585 511	3 589 888	125 575	4 300 973	2 450 891	1 873 685	8 625 549
4	483 629	3 174 750	88 814	3 747 193	2 878 073	1 819 268	8 444 534
5	574 721	2 814 109	130 965	3 519 795	2 614 124	1 547 147	7 681 066
6	477 967	2 773 339	121 090	3 372 396	2 999 022	1 622 839	7 994 256
7	518 716	2 848 549	129 856	3 497 122	2 837 644	1 916 612	8 251 378
8	524 073	2 777 195	101 458	3 402 726	3 376 495	1 973 663	8 752 884
9	388 066	2 357 489	125 947	2 871 502	3 143 077	1 670 881	7 685 460
10	386 323	2 583 844	134 013	3 104 180	2 976 898	1 827 418	7 908 496
11	399 380	2 611 621	144 186	3 155 187	2 669 337	1 684 152	7 508 675
12	458 065	2 469 698	121 982	3 049 745	2 576 012	1 459 375	7 085 132
2018	4 416 033	28 786 556	1 350 892	34 553 480	26 587 372	15 800 242	76 941 094
1	378 205	2 587 561	117 126	3 082 892	2 996 735	1 613 864	7 693 491
2	371 732	2 582 816	128 052	3 082 600	2 437 612	1 496 340	7 016 552
3	467 245	2 583 044	128 820	3 179 108	2 365 532	1 693 700	7 238 340
4	404 732	3 012 756	146 872	3 564 361	2 795 884	1 519 243	7 879 487
5	564 367	3 222 042	146 393	3 932 802	3 272 350	1 409 527	8 614 678
6	454 780	2 979 702	136 611	3 571 093	2 585 452	1 800 286	7 956 831
7	502 797	3 006 253	144 281	3 653 332	2 922 558	1 707 604	8 283 494
8	438 437	3 095 411	94 680	3 628 528	2 901 149	1 705 699	8 235 376
9	461 267	3 062 263	142 017	3 665 548	2 368 618	1 703 601	7 737 767
10	372 469	2 654 708	166 039	3 193 216	1 941 482	1 150 379	6 285 078